Серія: ПОДАТКОВА ТА МИТНА СПРАВА В УКРАЇНІ»

Серію «Митна справа в Україні» засновано в 2001 р.
Її продовженням є серія «Податкова та митна справа в Україні», яку започатковано в 2015 р.

Редакційна колегія:

Пашко П. В., д.е.н. (голова)
Бережнюк І. Г., д.е.н.
Деркач Л. В., к.ю.н.
Крисоватий А. І., д.е.н.
Мазаракі А. А., д.е.н.
Ченцов В. В., д.н.держ.упр., д.іст.н.

У СЕРІЇ «МИТНА СПРАВА В УКРАЇНІ» ВИЙШЛИ ДРУКОМ:

2002
«Основи митної справи»
«Митний контроль та митне оформлення»
2003
«Таможенное оформление морских грузов»
«Основы таможенного дела в Украине»
«Митний контроль на автомобільному транспорті»
2004
«Митний контроль на залізничному транспорті»
«Митне оформлення автотранспортних засобів»
«Основи митної справи в Україні»
«Митний кодекс України та нормативно-правові акти, що регулюють його застосування»
«Митний контроль на повітряному транспорті»
«Митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні»
«Коментар до Митного кодексу України»
2005
«Порядок заповнення вантажної митної декларації»
2006
«Основи мистецтвознавчої експертизи та вартісної оцінки культурних цінностей»
«Історія митної справи в Україні»
«Митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні»
2008
«Основи митної справи в Україні»
2009
«Таможенный контроль: на пути к международным стандартам»
«Таможенный контроль в морских пунктах пропуска»
«Митне оформлення енергоносіїв»
«Митна безпека»
«Міжнародні перевезення товарів автомобільним транспортом: теорія і практика»
«Підготовка та підвищення кваліфікації митних брокерів і декларантів: збірник нормативних документів і відомчих роз'яснень»
2010
«Святий Матфей. Митар. Апостол. Євангеліст»
«Історія митної діяльності: Україна в європейському контексті»
2011
«Митні інформаційні технології»
«Особливості митної класифікації товарів»

«Інфраструктура відкритих ключів: технології, архітектура, побудова та впровадження» «Розподілені бази даних»

2012

«Інформаційно-аналітичне забезпечення діяльності митних органів»

«Митний кодекс України» / Коментар до ст. 6»

«Митна політика та митна безпека: концептуальне визначення та шляхи забезпечення»

«Архітектура комп'ютера»

«Комп'ютерна схемотехніка»

2013

«Актуальні питання теорії та практики митної справи»

«Історія митної діяльності»

«Механізми державного управління митною справою»

«Формування системи митного аудиту»

2014

«Митна енциклопедія, т. 1»

«Митна енциклопедія, т. 2»

«Митна енциклопедія, т. 3»

У СЕРІЇ «ПОДАТКОВА ТА МИТНА СПРАВА В УКРАЇНІ»
ВИЙШЛИ ДРУКОМ:

2015

«Митне регулювання України: національні та міжнародні аспекти»
«Українська митниця: вчора, сьогодні, завтра»
«Митна політика держави та її реалізація митними органами»
«Механізми державного управління митною справою»
«Історія митної діяльності»
«Митне право України»
«Реформування податкової системи України: сучасні виклики та орієнтири»
«Митна справа»
«Міжнародні економічні відносини: у 2-х частинах»
«Адміністративно-правове сприяння соціально-економічному розвитку в Україні:
теоретико-методологічні засади»
«Бухгалтерський облік в умовах застосування інформаційних технологій:
історія та практика»
«Розслідування злочинів, пов'язаних із неналежним виконанням професійних обов'язків медичними працівниками:
сучасний стан, проблеми та напрями удосконалення»
«Формування управлінської компетентності майбутніх економістів у процесі
професійної підготовки: теорія і практика»
«Let Develor English skills»
«Кримінальний процес України»
«Європейська інтеграція»
«Протидія розслідуванню кримінальних правопорушень у сфері оподаткування:теорія та практика»
«Інформатика та обчислювальна техніка: практикум»

2016

«Регулятивний потенціал фінансового ринку в умовах глобальних викликів»
«Правовий статус фіскальних органів України та держав-членів Європейського Союзу»
«Психологічні основи у професійній підготовці фахівців ПМ»
«Математика для економістів. Вища математика.
Частина І. Лінійна алгебра.
Аналітична геометрія»
«Сучасні інформаційні системи і технології: управління знаннями»
«Економічна кібернетика: введення в спеціальність»

«Інформаційні системи та технології у фінансових установах»
«Фінансове забезпечення інноваційного розвитку»
«Практикум з інформаційних систем в економіці»
«Практикум з WEB-програмування»
«Малий та середній бізнес у взаємовідносинах із податковими органами:
соціологічна інтерпретація»
«Моделювання систем захисту інформації»
«Формування бюджетної стратегії України: теорія, методологія, практика»
«Актуальні питання розвитку банківської системи України»
«Система державного фінансового контролю: формування та розвиток в Україні»
«Соціалізація студентської молоді у процесі професійної підготовки»
«Розвиток бухгалтерського обліку в умовах інтеграційних процесів»
«Правове забезпечення фінансової безпеки України»
«Grammar for Students of Economics (для економістів)»
«English Grammar for law Students (для юристів)»
«Алгоритмізація та програмування»
«Основи психології та конфліктології для фахової підготовки економістів»
«Проблеми соціологічного, психологічного та педагогічного забезпечення
податкових відносин в Україні»
«Математика для економістів. Функція багатьох змінних. Ряди»
«Інформаційні системи і технології»
«Інформаційні системи і технології на підприємстві»
«Теорія ймовірностей та математична статистика: практикум»
«Економічні перспективи підприємництва України»
«Актуальні проблеми теорії держави і права»
2017
«Теорія держави і права»
«Реформування податкової та митної систем України»
«Історія митної діяльності»
«Механізм державного управління митною справою»
«Митна політика держави та її реалізація»
«Митне право України»
«Стан та перспективи розвитку
бухгалтерського обліку та оподаткування в Україні»
«Державні цільові фонди»
«Аналітично-контрольні аспекти регулювання
фінансово-господарської діяльності суб'єктів економіки»
«Міжнародне фінансове право»

«Концептуалізація інституту уповноважених економічних операторів: проблеми забезпечення безпеки та спрощення міжнародної торгівлі»
«Тактика розслідування фінзлочинів, вчинених із використанням зареєстрованих у зоні пільгового оподаткування компаній»
«Інститут митної вартості імпортних товарів в Україні: актуальні питання та вектори розвитку»
«Державна фіскальна служба України: управління кадровим потенціалом в умовах інституційних змін»
«Фінансовий ринок України: розбудова інфраструктурної компоненти»
«Податкова політика України: теоретико-правовий аспект»
«Митна статистика України»
«Запобігання митним правопорушенням: охорона і захист прав інтелектуальної власності на митному кордоні України»
«Інформаційні системи і технології в податковій справі»
«Митна справа України
«Україна – територія можливостей для розвитку підприємництва»
«Актуальні проблеми приватного права»
«Антикризове управління фінансовими корпораціями»
«Оподаткування електронної комерції в Україні»
«Протидія агресивному податковому плануванню: світовий досвід та виклики для України»
2018
«Податкова діяльність держави в умовах становлення інформаційної постіндустріальної економіки»
«Зовнішня торгівля України. Митна статистика (1991–2016 роки)»
«Митна логістика»
«Інноватика на фінансових ринках»
«Особливості документування махінацій у сфері державних фінансів, при вчиненні яких використовуються зареєстровані на територіях з пільговим оподаткуванням компанії»
«Міжнародне співробітництво держав у сфері захисту національних меншин»
«Адміністрування податків і платежів»
«Регулювання фінансових ринків в умовах глобалізації»
«Управління митними ризиками: теорія та практика»
«Митна вартість транспортних засобів: теоретико-методологічні засади контролю в Україні та міжнародна практика»
«Актуальні проблеми удосконалення системи протидії митним правопорушенням»

ДЕРЖАВНА ФІСКАЛЬНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

Університет державної фіскальної служби України

Науково-дослідний інститут фіскальної політики

Науково-дослідний центр митної справи

СЕРІЯ «ПОДАТКОВА ТА МИТНА СПРАВА В УКРАЇНІ»
Серію «Митна справа в Україні» засновано в 2001 р.
Її продовженням є серія «Податкова та митна справа
в Україні», яку започатковано в 2015 р.

МИТНА ВАРТІСТЬ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ: ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ КОНТРОЛЮ В УКРАЇНІ ТА МІЖНАРОДНА ПРАКТИКА

За загальною редакцією
канд. екон. наук, доц. Л.Р. Прус,
канд. екон. наук, старш. наук. співроб. Т.В. Рудої

Монографія

Хмельницький
2018

УДК 342.9:339.543(076.5)
М 66

Рекомендовано до друку Вченою радою УДФСУ
(протокол № 10 від 25.10.2018 р.)
За загальною редакцією Л.Р. Прус та Т.В. Рудої

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Євгеній РУДНІЧЕНКО, д-р екон. наук, доц., професор кафедри менеджменту Хмельницького національного університету.

Олександр ПУНДА, д-р юрид. наук, доц., провідний науковий співробітник Науково-дослідного центру проблем оподаткування та фінансового права Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України.

Юрій ПОЛЯКОВ, директор ТОВ «Галексперт», суб'єкт оціночної діяльності (сертифікат №1857 від 30.09.2000).

КОЛЕКТИВ АВТОРІВ:

Артеменко А.В., Одеська митниця ДФС; ***Грицина Л.А.,*** канд. екон. наук, доц., доцент кафедри міжнародних економічних відносин ХНУ; ***Запорожець О.Ф.,*** канд. екон. наук, Одеська митниця ДФС; ***Комаров О.В.,*** канд. наук з держ. упр., ПАТ КБ «ПРИВАТБАНК»; ***Коновалов Ю.О.,*** НДЦ митної справи НДІ фіскальної політики УДФСУ; ***Марчуков А.С.,*** Одеська митниця ДФС; ***Попель С.А.,*** канд. екон. наук, НДЦ митної справи НДІ фіскальної політики УДФСУ; ***Прус Л. Р.,*** канд. екон. наук, доц., НДЦ митної справи НДІ фіскальної політики УДФСУ; ***Романюк У. В.,*** НДЦ митної справи НДІ фіскальної політики УДФСУ; ***Руда Т. В.,*** канд. екон. наук, старш. наук. співроб., НДЦ митної справи НДІ фіскальної політики УДФСУ

М 66 **Митна вартість транспортних засобів: теоретико-методологічні засади контролю в Україні та міжнародна практика** [Текст] : кол. моногр.; за заг. ред. Л.Р. Прус, Т.В. Рудої. –Хмельницький, 2018. : ФОП Мельник А.А., 2018. – 386 с. – (Серія «Податкова та митна справа в Україні» ; том 116)

ISBN 978-966-346-853-2 (серія)
ISBN 978-617-7600-42-7

Монографія є результатом наукових досліджень в межах виконання Тематичного плану наукових (науково-технічних) робіт ДФС України на 2018 рік.

У виданні всебічно проаналізовано основні аспекти здійснення контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів при ввезенні їх на митну територію України та недопущення випадків заниження бази оподаткування і надходжень до Державного бюджету України; проаналізовано вітчизняну нормативно-правову базу з питань здійснення контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів в Україні; досліджено вітчизняну судову практику щодо розгляду справ про порушення митних правил за фактами заниження митної вартості транспортних засобів або подання неправдивих документів та справ про скасування карток відмови в митному оформленні; сформовано напрями вдосконалення контролю правильності визначення митної вартості транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України із врахуванням міжнародного досвіду.

Монографія буде корисною для наукових працівників, викладачів, аспірантів, студентів, а також фахівців митного спрямування, які цікавляться митною проблематикою.

За повного або часткового відтворення матеріалів даної публікації посилання на видання обов'язкове

УДК 342.9:339.543(076.5)

ISBN 978-966-346-853-2 (серія)
ISBN 978-617-7600-42-7

© Артеменко А.В., Грицина Л.А., Запорожець О.Ф. та ін.
©Науково-дослідний інститут фіскальної політики, 2018
© Університет державної фіскальної служби України, 2018

ЗМІСТ

ВСТУП (Прус Л.Р., Руда Т.В.) 12

РОЗДІЛ 1. ТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ ЯК ПРЕДМЕТ НАУКОВОГО ДОСЛІДЖЕННЯ 16

1.1 Характеристика поняття «транспортного засобу» у вітчизняному законодавстві (Романюк У.В.) 16

1.2 Класифікація транспортних засобів в Україні у митних цілях (Попель С.А., Прус Л.Р.) 27

1.3. Особливості оподаткування ввезення транспортних засобів в Україну та визначення їх митної вартості (Прус Л.Р.) 55

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ЗДІЙСНЕННЯ КОНТРОЛЮ ЗА ПРАВИЛЬНІСТЮ ВИЗНАЧЕННЯ МИТНОЇ ВАРТОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ 95

2.1 Нормативно-правове забезпечення здійснення контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів (Руда Т.В.) 95

2.2. Узагальнення вітчизняної судової практики з розгляду справ щодо митної вартості транспортних засобів (Попель С.А., Романюк У.В.) 120

2.3 Проблемні аспекти визначення митної вартості транспортних засобів в Україні (Коновалов Ю.О.) 132

2.4. Пілотний проект митного оформлення транспортних засобів на Одеській митниці ДФС (Артеменко А.В., Марчуков А.С.) 138

РОЗДІЛ 3. ДОСЛІДЖЕННЯ МІЖНАРОДНОГО ДОСВІДУ МИТНОГО КОНТРОЛЮ ТА МИТНОГО ОФОРМЛЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ 151

3.1 Митні правила зарубіжних країн щодо ввезення транспортних засобів громадянами (Грицина Л.А.) 151

3.2 Досвід здійснення контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів (Попель С.А., Коновалов Ю.О., Прус Л.Р.) 160

РОЗДІЛ 4. РОЗРОБКА НАУКОВО ОБҐРУНТОВАНИХ ПРОПОЗИЦІЙ З ПИТАНЬ ВДОСКОНАЛЕННЯ КОНТРОЛЮ ПРАВИЛЬНОСТІ ВИЗНАЧЕННЯ МИТНОЇ ВАРТОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ, ЩО ПЕРЕМІЩУЮТЬСЯ ЧЕРЕЗ МИТНИЙ КОРДОН УКРАЇНИ 197

4.1 Забезпечення механізмів контролю при переміщенні транспортних засобів особистого користування через митний кордон України (Комаров О.В.) 197

4.2 Вдосконалення контролю за експертними висновками у частині правильності визначення митної вартості транспортних засобів та їх комплектуючих (Прус Л.Р.) 204

4.3 Розробка інформаційно-довідкового забезпечення митниць ДФС в контексті визначення митної вартості транспортних засобів (Руда Т.В.) 220

4.4 Формування дієвого методичного забезпечення щодо здійснення контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів (Марчуков А.С., Прус Л.Р., Руда Т.В.) 257

ВИСНОВКИ (Руда Т.В.) 265

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ 272

ДОДАТКИ 279

Додаток А Судова практика вирішення питань щодо коригування митної вартості (митне оформлення автомобілів) (Попель С.А., Романюк У.В.) 279

Додаток Б Система контролю оцінки для цілей справляння митних платежів фізичними особами при ввезенні ними товарів і транспортних засобів на митну територію України ФДМУ (Прус Л.Р.) 324

Додаток В Пам’ятка для користувача послугою з визначення оціночної вартості транспортного засобу (Прус Л.Р.) 328

Додаток Г Методичні рекомендації щодо контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України (Марчуков А.С., Прус Л.Р., Руда Т.В.) 330

Додаток Д Зміни законодавства станом на 18.12.2018 371

СКОРОЧЕННЯ ТА УМОВНІ ПОЗНАКИ

ПКУ –Податковий кодекс України
МКУ- Митний кодекс України
ТЗ – транспортний засіб
КТЗ – колісний транспортний засіб
МТЗ – моторний транспортний засіб
УКТ ЗЕД - Українська класифікація товарів зовнішньоекономічної діяльності
Методика - Методика товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів

ВСТУП

«Порода машины была неизвестна,
но Адам Казимирович утверждал,
что это «лорен-дитрих».
В виде доказательства он приколотил
к радиатору автомобиля медную бляшку
с лорендитриховской фабричной маркой»
И.Ильф и Е.Петров
Золотой теленок

Митна вартість товарів є найважливішою категорією, яка використовується під час здійснення митного контролю та митного оформлення товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України. Саме вона є тією економічною величиною, що виступає базою для нарахування митних платежів, а тому й досить часто є об'єктом зловживань як із боку декларантів, так і посадових осіб органів доходів і зборів.

З набранням чинності новим Митним кодексом в Україні застосовуються шість методів визначення митної вартості, що імплементовані з Генеральної угоди з тарифів та торгівлі. Разом з тим, відсутність методології та результатів узагальнення практики у сфері контролю за правильністю визначення митної вартості товарів є сьогодні однією з головних проблем, з якою зустрічаються учасники митних правовідносин. Особливої актуальності набуває тема дослідження з огляду на запровадження податкових пільг щодо ввезення вживаних автомобілів, що, у свою чергу, сприяло суттєвому збільшенню обягів їх імпорту. Окрім того, на етапі інтеграції вітчизняного митного законодавства до європейських стандартів саме ці питання потребують більш грунтовного дослідження та нормативного врегулювання.

Окрім того, автомобільні ТЗ в законодавстві України з питань державної митної справи фігурують у декількох правових площинах. По-перше, автомобільні ТЗ може бути задекларовано до переміщення через митний кордон України як засіб транспортування пасажирів та/або товарів при здійсненні комерційних перевезень. Щодо таких автомобільних ТЗ посадовими особами митниць ДФС України здійснюються митні формальності уніфікованого харак-

теру. По-друге, автомобільні ТЗ при їх переміщенні через митний кордон України можуть бути товарами.

У зв'язку з тим, що такі товари є об'єктами з високим ступенем ризику у питаннях оподаткування, товарами підакцизної групи, бюджетоформуючими та високоліквідними, на підставі аналізу та відпрацювання ризиків, згенерованих Автоматизованою системою аналізу та управління ризиками, з боку апарату ДФС України значна увага приділяється контролю достовірності їх декларування при оформленні митних декларацій та результатам виконання посадовими особами митниць ДФС України повноти та якості митних формальностей. Водночас, у разі переміщення через митний кордон України автомобільних ТЗ особистого користування, посадовими особами митниць ДФС України контролюється лише дотримання громадянами встановленого порядку переміщення таких автомобільних ТЗ через митний кордон України.

Необхідність дослідження теоретичних та прикладних аспектів контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів в митній справі обумовлюється :

- нагальною потребою у здійсненні контролю за дотриманням суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності і громадянами встановленого законодавством порядку переміщення товарів, транспортних засобів через митний кордон України;

- необхідністю врегулювання питань, що стосуються забезпечення механізмів контролю при переміщенні транспортних засобів особистого користування через митний кордон України;

- актуалізацією питань оптимізації оподаткування при переміщенні транспортних засобів через митний кордон;

- потребою у забезпеченні посадових осіб митниць ДФС належним методичними ресурсами задля обєктивізації митного контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів.

Метою монографії є дослідження теоретичних та прикладних аспектів вдосконалення контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України.

Монографія складається із чотирьох розділів, кожен із яких присвячений висвітленню актуальних питань в розрізі здійснення

контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів.

Розділ I «Транспортний засіб як предмет наукового дослідження» розкриває особливості дослідження транспортного засобу як об'єкта митного контролю. Значну увагу приділено характеристиці поняття «транспортного засобу» та основним підходам до їх класифікації, а також наведено особливості оподаткування ввезення транпортних засобів в Україну та визначення їх митної вартості.

Розділ II «Аналіз сучасного стану здійснення контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів в Україні» присвячено нормативно-правовому врегулюванню питань, що стосуються контролюза правильністю визначення митної вартості транпортних засобів. Окремим питанням у розділі кзагальнено вітчизняну судову практику з розгляду справ щодо митної вартості транспортних засобів та окреслено проблемні аспекти визначення митної вартості транспортних засобів в Україні. На особливу увагу заслуговує дослідження пілотного проекту митного оформлення транспортних засобів на Одеській митниці ДФС.

Розділ III «Дослідження міжнародного досвіду митного контролю та митного оформлення транспортних засобів» присвячено характеристиці зарубіжного досвіду митних правил зарубіжних країн щодо ввезення транспортних засобів громадянами та здійснення контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів.

Розділ IV «Розробка науково обґрунтованих пропозицій з питань вдосконалення контролю правильності визначення митної вартості транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України» містить інформацію щодо напрацьованих пропозицій в напрямі вдосконалення контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України, які стосуються: вдосконалення контролю за експертними висновками у частині правильності визначення митної вартості транспортних засобів та їх комплектуючих, розробки інформаційно-довідкового забезпечення митниць ДФС в контексті визначення митної вартості транспортних засобів та формування дієвого методичного забезпечення щодо здійснення

контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів.

Наукове видання підготовлено з урахуванням перспективних напрямів розвитку наукових досліджень у сфері митної справи на основі висновків та пропозицій, отриманих авторами за результатами виконання ННТР на тему «Вдосконалення контролю правильності визначення митної вартості транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України» (№ держреєстрації №0118U004108).

Враховуючи, що наукове видання підготовлено відповідно до чинної на 01.11.2018 нормативно-правової бази, але станом на дату відготовки макету прийнято ВРУ та набули чинності низка законопроектів, які змінюють певні аспекти контролю за правильністю визначення митної вартості ТЗ, було підготовлено відповідну актуалізовану інформацію (дод. Д).

Авторський колектив висловлює щиру подяку усім, хто своїми ідеями, порадами, настановами, критичним аналізом та безпосередньою участю долучився до створення цього наукового видання.

РОЗДІЛ 1
ТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ ЯК ПРЕДМЕТ НАУКОВОГО ДОСЛІДЖЕННЯ

1.1 Характеристика поняття «транспортного засобу» у вітчизняному законодавстві

Транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Світова автомобілебудівна галузь спрямовує свій потужний інтелектуальний, технічний, технологічний та сировинний потенціал на вирішення різносторонніх потреб суспільства за допомогою розробки та створення різноманітних автомобільних транспортних засобів.

Аналіз положень національного законодавства дозволяє стверджувати, що поняття «автотранспортний засіб» використовується доволі рідко. Найбільш поширеним є визначення категорії «транспортний засіб». Водночас уніфікованого тлумачення цього поняття у нормативно-правовій сфері немає.

Визначення поняття «транспортного засобу» можна побачити на рівні як законодавчих так і багато чисельних підзаконних актів. Мова йде про положення таких нормативно-правових актів: Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 р. № 2344-III [1]; Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР [2]; Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01.07.2004 р. № 1955-IV [3]; Закон України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів» від 06.07.2005 р. № 2739-IV [4]; Закон України «Про внесення змін до статті 11 Закону України «Про порядок ввезення (пересилання) в Україну, митного оформлення й оподаткування особистих речей, товарів та транспортних засобів, що ввозяться (пересилаються) громадянами на митну територію України» від 20.05.2010 р. № 2275 [5]; Закон України «Про гуманітарну допомогу» від 22.10.1999 р. № 1192- XIV [6]; Закон України «Про приєднання України до Конвенції про договір міжнародного автомобільного

перевезення вантажів» від 01.08.2006 р. № 57-V [7]; Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження зразків національних та міжнародного посвідчень водіїв і документів, необхідних для реєстрації транспортних засобів» від 31.01.1992 р. № 47 [8]; Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Методики визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів та внесення змін у додатки 1 і 2 до Порядку визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів, мотоциклів, мопедів» від 18.02.2016 р. № 66 [9]; Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку забезпечення інвалідів автомобілями» від 19.07.2006 р. № 999 [10]; Постанова Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху» від 10.10.2001 р. № 1306 [11].

Також, наголосимо, що ст. 1 Угоди про співробітництво держав-учасниць. Співдружності Незалежних Держав у боротьбі з крадіжками автотранспортних засобів і забезпеченні їхнього повернення встановлено, що автотранспортний засіб є механічним пристроєм, якого призначено для перевезення людей, вантажів або встановленого на ньому устаткування й механізмів, у тому числі причіпи, напівпричіпи та мотоцикли [12].

Подібне поняття використовується і в положеннях Закону України «Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України» [13].

Більш характерним для чинного законодавства України є термін «автомобільний транспортний засіб». Однак і в цьому аспекті виникає чимало правових колізій та прогалин, які стосуються співвідношення понять «автомобільний транспорт» та «автомобільний транспортний засіб».

Так, з огляду на законодавчі дефініції, встановлені положеннями Закону України «Про автомобільний транспорт», автомобільний транспорт слід розглядати як галузь транспорту, спрямовану на забезпечення задоволення потреб населення, а також суспільного виробництва щодо перевезень вантажів та пасажирів за допомогою автомобільних транспортних засобів [1].

При цьому, невід'ємними структурними складовими автомобільного транспорту є його підприємства, діяльність яких спрямовано на перевезення вантажів та пасажирів, підприємства, діяльність

яких спрямовано на здійснення авторемонтних та шиноремонтних робіт, рухомий склад автомобільного транспорту, підприємства, діяльність яких спрямовано на здійснення транспортного експедирування, автовокзали та автостанції, навчальні заклади, а також інші підприємства, установи та організації, діяльність яких за функціональною спрямованістю полягає у забезпеченні роботи автомобільного транспорту [2].

Говорячи про смислову наповненість такого поняття, як «автомобільні транспортні засоби», насамперед необхідно звернути увагу на те, що відповідний профільний Закон України розмежовує також поняття «автомобіль» та «автомобільний транспортний засіб».

Так, відповідно до положень п. 4 ст. 1 Закону України «Про автомобільний транспорт», автомобільні транспортні засоби є колісними транспортними засобами, за функціональним спрямуванням розрахованими на перевезення пасажирів, вантажів або виконання спеціальних робочих функцій. При цьому, до автомобільних транспортних засобів належать не тільки вантажні та легкові автомобілі, але й автобуси, причіпи та напівпричіпи.

Що стосується поняття «автомобіль», необхідно зазначити, що автомобіль є колісним транспортним засобом, який приводиться у рух за допомогою джерела енергії, його має бути обладнано не менш, як чотирма колесами, за функціональним спрямуванням розрахований на рух безрейковими дорогами для перевезення людей та (чи) вантажів, буксирування транспортних засобів, виконання спеціальних робіт [1].

Комплексний аналіз теоретичних напрацювань та норм чинного законодавства України з питань державної митної справи дозволяє стверджувати, що у положеннях МК України як основного джерела митного права відсутнє тлумачення поняття «автомобільний транспортний засіб».

Проте, МКУ активно оперує дещо іншими понятійними визначеннями: автомобільний транспорт (напр., п. 1 ч. 1 ст. 95, ч. 1 ст. 186, ч. 1 ст. 188, ч. 1 ст. 199 МКУ), моторний транспортний засіб (напр., п. 19 ч. 1 ст. 4, ч. 5 ст. 96, п. 2 ч. 1 ст. 191, ч. 2 ст. 382 МК України), транспортний засіб комерційного призначення (напр., ч. 1 ст. 3, п.

59 ч. 1 ст. 4, ч. 2 ст. 11, ч. 1 ст. 102 МКУ і т.д.), транспортний засіб особистого користування (напр., п. 60 ч. 1 ст. 4, п. 1 ч. 2 ст. 265, п. 4 ч. 4 ст. 311, ч. 1 ст. 366 МКУ) [14].

Слід наголосити на тому, що така позиція законодавця є цілком зрозумілою, адже МК України регламентовано виключно порядок здійснення митних процедур щодо тих чи інших видів транспорту (у тому числі, і щодо стаціонарного) та застосування у процесі їх здійснення каталогу митних інструментів зі збору митних платежів. І в цьому аспекті смислова наповненість таких понятійних визначень як «транспортні засоби», «моторні транспортні засоби», «автомобільний транспорт», «транспортний засіб комерційного призначення», а також «транспортний засіб особистого користування», використовуваних у положеннях законодавства України з питань державної митної справи є зрозумілою.

Однак, відповідно до положень п. 58 ч. 1 ст. 4 МКУ, поняття «транспортні засоби» зводиться до переліку його складових. Досить обмеженим у понятійному розумінні є і поняття «моторні транспортні засоби», наведене у МКУ – транспортні засоби, що рухаються за допомогою встановленого на них двигуна.

Таким чином, аналізуючи транспортний засіб як об'єкт дослідження, доцільно навести його сутнісно-змістову характеристику з точки нормативно-правового регулювання, що в узагальненому вигляді наведено у табл. 1.1.

Аналізуючи інформацію, наведену у табл. 1.1, варто відмітити, що у вітчизняній нормативно-правовій базі та досліджуваних міжнародних угодах і конвенціях використовуються такі поняття, як «автомобільний транспорт», «автомобільний транспортний засіб», «транспортний засіб загального призначення», «транспортний засіб спеціалізованого призначення», «транспортний засіб спеціального призначення», «транспортний засіб», «транспортні засоби комерційного призначення», «транспортна одиниця», «автомобіль», «транспортні засоби особистого користування», «колісний транспортний засіб».

Таблиця 1.1

Нормативно-правове тлумачення категорії «транспортні засоби» та суміжних із нею понять

Нормативно-правовий акт	Трактування категорії «транспортні засоби» та похідних від неї
Закону України «Про автомобільний транспорт»	**Автомобільний транспорт** - галузь транспорту, яка забезпечує задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях пасажирів та вантажів автомобільними транспортними засобами.
	Автомобільний транспортний засіб - колісний транспортний засіб (автобус, вантажний та легковий автомобіль, причіп, напівпричіп), який використовується для перевезення пасажирів, вантажів або виконання спеціальних робочих функцій (далі - транспортний засіб).
	Транспортний засіб загального призначення - транспортний засіб, не обладнаний спеціальним устаткуванням і призначений для перевезення пасажирів або вантажів (автобус, легковий автомобіль, вантажний автомобіль, причіп, напівпричіп з бортовою платформою відкритого або закритого типу).
	Транспортний засіб спеціалізованого призначення - транспортний засіб, який призначений для перевезення певних категорій пасажирів чи вантажів (автобус для перевезення дітей, інвалідів, пасажирів певних професій, самоскид, цистерна, сідельний тягач, фургон, спеціалізований санітарний автомобіль екстреної медичної допомоги, автомобіль інкасації, ритуальний автомобіль тощо) та має спеціальне обладнання (таксі, броньований, обладнаний спеціальними світловими і звуковими сигнальними пристроями тощо.
	Транспортний засіб спеціального призначення - транспортний засіб, призначений для виконання спеціальних робочих функцій (для аварійного ремонту, автокран, пожежний, автобетономішалка, вишка розвідувальна чи бурова на автомобілі, для транспортування сміття та інших відходів, технічна допомога, автомобіль прибиральний, автомобіль-майстерня, радіологічна майстерня, автомобіль для пересувних телевізійних і звукових станцій тощо).
Постанова Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху»	**Транспортним засобом** є пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів.
Закон України «Про прикордонний контроль»	**Транспортний засіб** - механічний пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажів, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів.

Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур	**Транспортні засоби комерційного призначення** – будь яке судно (у тому числі і самохідні та несамохідні ліхтери та баржі, а також судна на підводних крилах), судно на повітряній подушці, повітряне судно, автотранспортний засіб (у тому числі причепи, напівпричепи та комбіновані транспортні засоби) чи рухомий склад залізниці, що використовуються в міжнародних перевезеннях для платного транспортування осіб або для платного чи безоплатного промислового чи комерційного транспортування товарів разом з їхніми звичайними запасними частинами, приналежностями чи устаткуванням, а також мастилами та паливом, що містяться в їхніх звичайних баках впродовж їхнього транспортування разом із транспортними засобами комерційного призначення.
	Транспортна одиниця – контейнери з внутрішнім об'ємом в один кубічний метр або більше, в тому числі зйомні частини; автотранспортні засоби, в тому числі причепи та напівпричепи; залізничні пасажирські та вантажні вагони; ліхтери, баржі та інші судна, повітряні судна.
Методика товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів	**Автомобіль** – колісний транспортний засіб, який приводиться в рух джерелом енергії, має не менше чотирьох коліс, призначений для руху безрейковими дорогами і використовується для перевезення людей та (чи) вантажів, буксирування транспортних засобів, виконання спеціальних робіт.
	Автомобільний транспортний засіб – колісний транспортний засіб (автобус, ватажний та легковий автомобілі, причіп, напівпричіп), який використовується для перевезення пасажирів, вантажів або виконання спеціальних робочих функцій).
Митний кодекс України	**Транспортні засоби комерційного призначення** - будь-яке судно (у тому числі самохідні та несамохідні ліхтери та баржі, а також судна на підводних крилах), судно на повітряній подушці, повітряне судно, автотранспортний засіб (моторні транспортні засоби, причепи, напівпричепи) чи рухомий склад залізниці, що використовуються в міжнародних перевезеннях для платного транспортування осіб або для платного чи безоплатного промислового чи комерційного транспортування товарів разом з їхніми звичайними запасними частинами, приладдям та устаткуванням, а також мастилами та паливом, що містяться в їхніх звичайних баках упродовж їхнього транспортування разом із транспортними засобами комерційного призначення.
	Транспортні засоби особистого користування - наземні транспортні засоби товарних позицій 8702, 8703, 8704 (загальною масою до 3,5 тонни), 8711 згідно з УКТ ЗЕД та причепи до них товарної позиції 8716 згідно з УКТ ЗЕД, плавучі засоби та повітряні судна, що зареєстровані на території відповідної країни, перебувають у власності або тимчасовому користуванні відповідного громадянина та ввозяться або вивозяться цим громадянином у кількості не більше однієї одиниці на кожну товарну позицію виключно для особистого користування, а не для промислового або комерційного транспортування товарів чи пасажирів за плату або безоплатно.

Так, наведені визначення, за своєю суттю є практично ідентичними. Зокрема, у Постанові Кабінету Міністрів України «Про правила дорожнього руху», Законі України «Про прикордонний контроль» транспортний засіб трактується як пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажів, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів. Окрім того, визначення категорій «транспортні засоби комерційного призначення», наведені у Міжнародній конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур та МКУ є також аналогічними. На відміну від Міжнародної конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур у МКУ наведено ще й тлумачення категорії «транспортні засоби особистого користування».

Однак його використанням терміну «транспортний засіб» не забезпечується точність його семантики. Тобто поняття яке ним позначається в законодавстві України не має однозначного чітко окресленого визначення. Вказане ускладнює встановлення його сутності та змісту, утруднює його вживання в правотворчому та правозастосовному обігу, зокрема через свою змістовну неоднозначність.

Говорячи про сутність та зміст поняття «транспортний засіб», увагу необхідно акцентувати на тому, що деякі дослідники пропонують трактувати поняття «транспортний засіб» у широкому та вузькому розумінні. Так, у широкому розумінні «транспортний засіб» – будь-які засоби транспорту загального користування, промислового залізничного транспорту або відомчого транспорту, що призначені задовольняти потреби населення та суспільного виробництва у перевезеннях. Однак, не можна заперечувати і практичну значущість трактування зазначеного поняття у так званому «вузькому» значенні, коли термін «транспортний засіб» пов'язується з його нормативно-правовим закріпленням [15].

Насамперед, слід зазначити, що необхідно чітко розмежовувати поняття «транспортний засіб», «автомобільний транспорт» та «автомобільний транспортний засіб». Адже, на жаль, у вітчизняній правовій науці окремі дослідження, присвячені співвідношенню зазначених правових категорій, здійснювалися вкрай рідко, а тому єдиного підходу щодо цього питання дотепер не сформовано.

Згідно з пунктом а статті 1 Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР), транспортний засіб – це будь-який автомобіль або причіп. Крім того, положеннями цієї ж статті встановлено, що термін «транспортний засіб» може охоплювати будь-яку комбінацію транспортних засобів [16].

Таким чином, транспортний засіб, з точки зору митного законодавства, є об'єктом митного оформлення та контролю й, включає транспортні засоби комерційного призначення та особистого користування, що у подальшому й визначає особливості визначення їх митної вартості та оподаткування.

Визначаючи специфіку правового регулювання порядку здійснення митних формальностей щодо автомобільних транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України для комерційних та некомерційних цілей, можна відзначити парадокс, який полягає у тому, що в той час, як автомобільні транспортні засоби комерційного призначення визначено положеннями МКУ засобом транспортування, а окремі автомобільні транспортні засоби, зокрема транспортні засоби особистого користування віднесено до категорії «товари».

Під визначенням «товари» слід розуміти будь-які рухомі речі, у тому числі ті, на які законом поширюється режим нерухомої речі (крім транспортних засобів комерційного призначення), валютні, культурні цінності, а також електроенергія, що переміщується лініями електропередачі.

Тобто транспортний засіб, який знято з реєстраційного обліку відповідної країни та ввозиться з метою вільного обігу на митній території України, віднесено до категорії товару.

Кузови (включаючи кабіни) для моторних транспортних засобів товарних позицій 8701 - 8705, що класифікуються в товарній позиції 8707, шасі з установленими двигунами для товарів товарних позицій 8701 - 8705, що класифікуються в товарній позиції 8706 згідно з УКТ ЗЕД, підлягають митному оформленню як зібрані транспортні зароби.

Таким чином, поняття «транспортні засоби» визначається наступним чином.

Якщо мова йде про транспорт для перевезень вантажів, то транспортним засобом вважається будь-який вантажний автомобіль, вантажний автомобіль з причепом, тягач з причепом чи тягач з напівпричепом, напівпричіп.

Транспортним засобом також вважається транспорт для перевезень пасажирів більше 8 осіб, включаючи водія.

Також транспортним засобом буде вважатися будь-який дорожньо-транспортний засіб або залізничний транспортний засіб, яким здійснюється перевезення небезпечних вантажів, а також будь-які засоби автомобільного та залізничного транспорту що використовуються виключно для перевезення товарів через митний кордон України.

Транспортні засоби комерційного призначення, транспортні засоби особистого користування у розумінні нормативно-правового регулювання це: будь-яке судно у тому числі самохідні та несамохідні ліхтери та баржі, а також судна на підводних крилах, судно на повітряній подушці, повітряне судно, автотранспортний засіб, моторні транспортні засоби причепи, напівпричепи, чи рухомий склад залізниці, що використовуються в міжнародних перевезеннях для платного транспортування осіб або для платного чи безоплатного промислового чи комерційного транспортування товарів разом з їхніми звичайними запасними частинами приладдям та устаткуванням, а також мастилами та паливом, що містяться в їхніх звичайних баках упродовж їхнього транспортування разом із транспортними засобами комерційного призначення, а також наземні транспортні засоби товарних позицій загальною масою до тонни, згідно з УКТ ЗЕД та причепи до них товарної позиції, згідно з УКТ ЗЕД, плавучі засоби та повітряні судна, що зареєстровані на території відповідної країни, перебувають у власності або тимчасовому користуванні відповідного громадянина та ввозяться або вивозяться цим громадянином у кількості не більше однієї одиниці на кожну товарну позицію виключно для особистого користування, а не для промислового або комерційного транспортування товарів чи пасажирів за плату або безоплатно.

Також, до транспортних засобів відноситься залізничний рухомий склад, вагони всіх видів, локомотиви, моторейковий транспорт,

контейнери, кабіни, крісла або транспортери механізми для прикріплення кабіни або крісла на канаті, пристрої для підвішування.

Відповідно до наказу Міністерства юстиції України та Фонду державного майна України «Про затвердження Методики товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів» : від 24.11.2003 р., № 142/5/2092 до транспортних засобів відносяться машини чи пристрої, призначені для перевезення людей і вантажу, а також для перевезення і приводу встановленого на них обладнання, що призначене для виконання спеціальних функцій. Загалом у нормативно-правовому регулюванні є багато різних тлумачень різних визначень транспортних засобів.

Отже, законодавче тлумачення поняття «транспортний засіб» для кожного виду транспорту єдиної транспортної системи України має свої варіації. Однак різноманітність таких варіацій значною мірою ускладнює можливість встановлення сутності та змісту поняття «транспортний засіб», а через змістовну неоднозначність створює значні перешкоди не тільки щодо вживання у правозастосовному обігу, але й призводить до ототожнення на законодавчому рівні понять «транспортний засіб» та «автотранспортний засіб». Яскравим прикладом цього є положення статті 977 Цивільного кодексу України, в якій практично повністю ототожнено зазначені поняття [17]. Однак, підсумовуючи стійкі наукові розробки та підходи, які склалися на практиці, можна стверджувати, що ці поняття тотожними не є.

Отже у всіх законодавчих актах, що визначають засади організації всіх видів транспорту України в т.ч. в Законі України «Про транспорт» використовується термін «транспортні засоби», який за своїм змістом та обсягом відрізняється для кожного виду транспорту єдиної транспортної системи України.

Ситуація, яка склалася, може призвести до виникнення цілого ряду проблемних питань у процесі здійснення органами митного спрямування ДФС України митних формальностей щодо автомобільних колісних транспортних засобів, які переміщуються через митний кордон України для комерційних та некомерційних цілей.

Водночас, наголосимо, що для держав-договірних сторін Женевської Угоди 1958 року, у тому числі і України, така класифікація

встановлена у Зведеній резолюції про конструкцію транспортних засобів (Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles) [18]. Україна є однією із Договірних Сторін Женевської Угоди 1958 року. У зв'язку із цим, в усіх законодавчих та нормативних актах, чинних на теренах України, повинні були б застосовуються позначення і визначення категорій транспортних засобів, встановлених у Зведеній резолюції про конструкцію транспортних засобів. У державному стандарті України ДСТУ 3649:2010, зокрема у його довідковому «Додатку А», наведені позначення та визначення категорій колісних транспортних засобів, які є ідентичними з визначенням, поданими у «Зведеній резолюції».

В державах-членах Євросоюзу ведеться робота з гармонізації технічних вимог законодавчих і нормативних актів із вимогами, встановленими у аналогічних актах держав-договірних сторін Женевської Угоди 1958 року. Відповідно до цього, визначення категорій транспортних засобів є ідентичними.

Визначення для цих транспортних засобів встановлені у Додатку II до «Директиви 2007/46/ЕС Європарламенту та Ради від 5 вересня 2007, що встановлює правові рамки для офіційного затвердження типу механічних транспортних засобів і їх причепів, та систем, складових частин і окремих технічних пристроїв, призначених для таких транспортних засобів» (Directive 2007/46/EC of The European Parliament and of The Council of 5 September 2007 establishing a framework for the approval of motor vehicles and their trailers, and of systems, components and separate technical units intended for such vehicles (Framework Directive)). Директива встановлює в якості визначальної ознаки саме болісність транспортного засобу. Зрозуміло, що з метою уніфікації зазначеної категорії є необхідним її запровадження у вітчизняній нормативно-правовій сфері.

Враховуючи визначення колісного транспортного засобу у ст. 1 Закону України «Про автомобільний транспорт» [1], положень наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Правил надання послуг з технічного обслуговування і ремонту колісних транспортних засобів» від 28.11.2014 № 615 [19] та наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Правил експлуатації колісних транспортних засобів» від 26.07.2013 № 550

[20], запропонуємо наступне визначення, яким доцільно доповнити положення МК України: «Колісний транспортний засіб, це транспортний засіб, який урухомлюється джерелом енергії, має не менше, ніж 4 колеса, призначений для руху безрейковими дорогами і використовується для перевезення людей та (чи) вантажів, буксирування транспортних засобів, виконання спеціальних робіт».

1.2 Класифікація транспортних засобів в Україні у митних цілях

Визначаючи специфіку правового регулювання порядку здійснення митних формальностей щодо автомобільних ТЗ, що переміщуються через митний кордон України для комерційних та некомерційних цілей, можна відзначити парадокс, який полягає у тому, що в той час, як автомобільні ТЗ комерційного призначення визначено положеннями МКУ виключно як засоби транспортування, тоді, як окремі автомобільні ТЗ, зокрема транспортні засоби особистого користування віднесено до категорії «товари» [14]. Під визначенням «товари» слід розуміти будь-які рухомі речі, у тому числі ті, на які законом поширюється режим нерухомої речі (крім ТЗ комерційного призначення), валютні, культурні цінності, а також електроенергія, що переміщується лініями електропередачі.

Тобто транспортний засіб, який знято з реєстраційного обліку відповідної країни та ввозиться з метою вільного обігу на митній території України, віднесено до категорії товару.

Це й підтверджує аналіз відомчого класифікатору видів транспорту ДФС, який використовується в процесі оформлення митних декларацій. Відповідно до нього всі ТЗ поділені на 8 груп: морський транспорт, залізничний транспорт, автомобільний транспорт, повітряний транспорт, міжнародне відправлення, стаціонарні засоби транспортування, внутрішній водний транспорт та інші (табл. 1.2) [21].

Таблиця 1.2

Класифікатор ТЗ ДФС України

Вид транспорту	Код виду транспорту	Назва
Морський транспорт	10	Морське судно
	11	Контейнер на морському судні
	12	Залізничний вагон на морському судні
	16	Вантажний автомобіль на морському судні
	17	Причіп або напівпричіп на морському судні
	18	Судно внутрішнього плавання на морському судні
Залізничний транспорт	20	Залізничний вагон
	21	Контейнер на залізничному вагоні
	23	Вантажний автомобіль на залізничному вагоні
	24	Причіп або напівпричіп на залізничному вагоні
Автомобільний транспорт	30	Вантажний автомобіль
	31	Контейнер на вантажному автомобілі
Повітряний транспорт	40	Повітряне судно
	41	Контейнер на повітряному судні
	42	Вантажний автомобіль на повітряному судні
	43	Причіп або напівпричіп на повітряному судні
Міжнародне відправлення	50	Поштове відправлення
	51	Експрес-відправлення
Стаціонарні засоби транспортування	70	Трубопровідний транспорт
	71	Лінії електропередачі
Внутрішній водний транспорт	80	Судно внутрішнього плавання
Інший	90	Транспортний засіб, що переміщується своїм ходом як товар
	91	Переміщення товарів у ручній поклажі

Окрім того, варто зазначити, що якщо на ТЗ уповноваженими державними органами, в тому числі іноземними, видані реєстраційні документи, що дають право їх експлуатувати, то вони вважаються використовуваними. Датою початку користування (вводу в експлуатацію) ТЗ, що були в користуванні та ввозяться на митну територію України, вважається дата їх першої реєстрації, визначена в реєстраційних документах, які видано уповноваженими держав-

ними органами та які дають право експлуатувати ці ТЗ на постійній основі [22].

Відповідно до підпункту 14.1.163 ПКУ перша реєстрація ТЗ – та, яка здійснюється уповноваженими державними органами України щодо цього ТЗ вперше.

У разі відсутності реєстраційних документів першої реєстрації ТЗ, датою початку використання ТЗ вважається календарна дата його виготовлення (день, місяць, рік). У разі якщо календарну дату визначити неможливо, то такою датою слід вважати 1 січня року виготовлення, зазначеного в реєстраційних документах.

Відповідно до вищенаведеного для митних цілей ТЗ поділяють на:

- нові - ТЗ, які ніколи не були зареєстровані;
- ТЗ, що використовувались (вживані ТЗ) - ТЗ, які були зареєстровані щонайменше один раз.

Митна вартість ТЗ залежить від таких факторів як:

- тип ТЗ за УКТЗЕД;
- країна походження - диференційовані ставки мита в залежності від країни походження автомобіля. При цьому, щоб скористатися преференційним режимом, необхідно в уповноважених органах, наприклад країн Євросоюзу отримати на транспортний засіб сертифікат переміщення форми EUR-1. Так, преференційними (нульовими) або зниженими ставками ввізного мита при ввезенні легкових автомобілів з Канади (Угода про вільну торгівлю між Україною та Канадою (ратифікована Законом України від 14.03.2017 № 1917-VIII «Про ратифікацію Угоди про вільну торгівлю між Україною та Канадою» [23]) можуть скористатися як фізичні, так і юридичні особи. При цьому, згідно з наказом Мінфіну України від 20.09.2012 № 1011 «Про затвердження відомчих класифікаторів інформації з питань державної митної справи, які використовуються у процесі оформлення митних декларацій», для застосування нульової або зменшеної ставки ввізного мита при митному оформленні легкових автомобілів походженням з Канади у митній декларації зазначаються, зокрема:
- у графі 36 «Преференція» - код звільнення від сплати ввізного мита «420» (товари, що ввозяться в Україну та походять з Канади), передбачений Класифікатором звільнень від сплати митних плате-

жів при ввезенні товарів на митну територію України й тоді митна вартість не визначається;

- перевіряється походження ТЗ на основі інформації, наведеної у сертифікаті про походження товару/декларації про походження товару, додаткових відомостях про країну походження, в т.ч. й інформації , що міститься в ідентифікаційному номері ТЗ (VIN-код);

- митний режим, в якому ввозяться ТЗ – митна вартість визначається в основному при імпорті ТЗ для розрахунку митних платежів, зокрема ввізного мита та податку на додану вартість;

- технічні та економічні характеристики ТЗ - марка, модель, комплектація, об'єм двигуна, рік випуску, технічний стан (особливо це стосується транспортних засобів, які були у використанні) тощо.

Саме тому, питання класифікації ТЗ є одним із ключових у правозастосовчій практиці органів доходів і зборів, й саме від точності класифікації ТЗ залежить ставка мита і порядок застосування заходів нетарифного регулювання. Без знання принципів та основ класифікації неможливо здійснювати законне переміщення товарів через митний кордон, а, отже, не можна говорити про ефективність здійснення митної справи.

Серед міжнародних підходів до класифікації ТЗ, в першу чергу, слід зазначити розроблений Комітетом з внутрішнього транспорту (далі - КВТ) при Європейській економічній комісії ООН (є галузевим комітетом ЄЕК ООН з питань співробітництва в сфері внутрішнього транспорту, а саме: автомобільного, залізничного та внутрішніх водних шляхів, а також мультимодальних і комбінованих перевезень. Сюди також входять питання перевезення особливих вантажів, таких як небезпечні вантажі або швидкопсувні товари. Метою роботи КВТ є підвищення конкурентоспроможності, безпеки та енергоефективності транспортного сектора. У той же час вона спрямована на зменшення негативного впливу транспортної діяльності на навколишнє середовище і сприяння сталому розвитку [24]). КВТ було розроблено класифікацію ТЗ, яка передбачає поділ їх на групи, які позначаються буквами L, M, N і O. Для позначення колісного засобу, що належить до категорій M, N та придатний для руху поза дорогами, використовується також літера G (наприклад M_1G). Колісні засоби категорій багатоцільового призначення (вантажно-пасажирські),

що позначаються літерами M/N, MG/NG, M_1/N_2 тощо, відносяться до категорій, передбачених документами з офіційного затвердження їх типу. Кожна із виділених категорій може поділятися додатково на підгрупи, що позначаються цифрами.

Загальний вигляд класифікації запропонованої КВТ при Європейській економічній комісії ООН можна представити за допомогою рис. 1.1 [25].

В Україні зазначену класифікацію ТЗ затверджено у додатку до Закону України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 № 2344-III, Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання від 14.09.2012 №1586/21898 [26] відповідно до положень таких документів:

Зведеної резолюції про конструкцію транспортних засобів (R.E.3) Комітету внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН (ЄЕК ООН), на яку є посилання у Правилах ЄЕК ООН, доданих до Женевської угоди 1958 р., до якої Україна приєдналася Законом від 10.02.2000 № 1448–III;

Регламенту (ЄС) №561/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15.03. 2006 р. щодо узгодження відповідного соціального законодавства, що регулює відносини в галузі дорожнього транспорту та вносить зміни до Регламентів Ради (ЄЕС) №3821/85 і (ЄС) №2135/98 та скасовує Директиву Ради (ЄЕС) №3820/85;

Директиви 2001/85/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20.11.2001р. про спеціальні положення щодо ТЗ для перевезення пасажирів, які мають більше восьми місць для сидіння, крім сидіння водія, та про внесення змін до Директив 70/156/ЄЕС та 97/27/ЄС;

Директиви 2002/24/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 18.03.2002 р. про затвердження типу дво- або триколісних засобів, яка визнає Директиву Ради 92/61/ЄЕС такою, що втратила чинність;

Директиви 2003/37/ЄС від 26.05.2003 р. про затвердження типу сільськогосподарських або лісогосподарських тракторів, їхніх причепів та змінних причіпних машин, а також їхніх систем, складників та окремих технічних вузлів і про визнання Директиви 74/150/ЄЕС такою, що втратила чинність;

Директиви 2007/46/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 5.09.2007 р., що встановлює рамки для затвердження автотран-

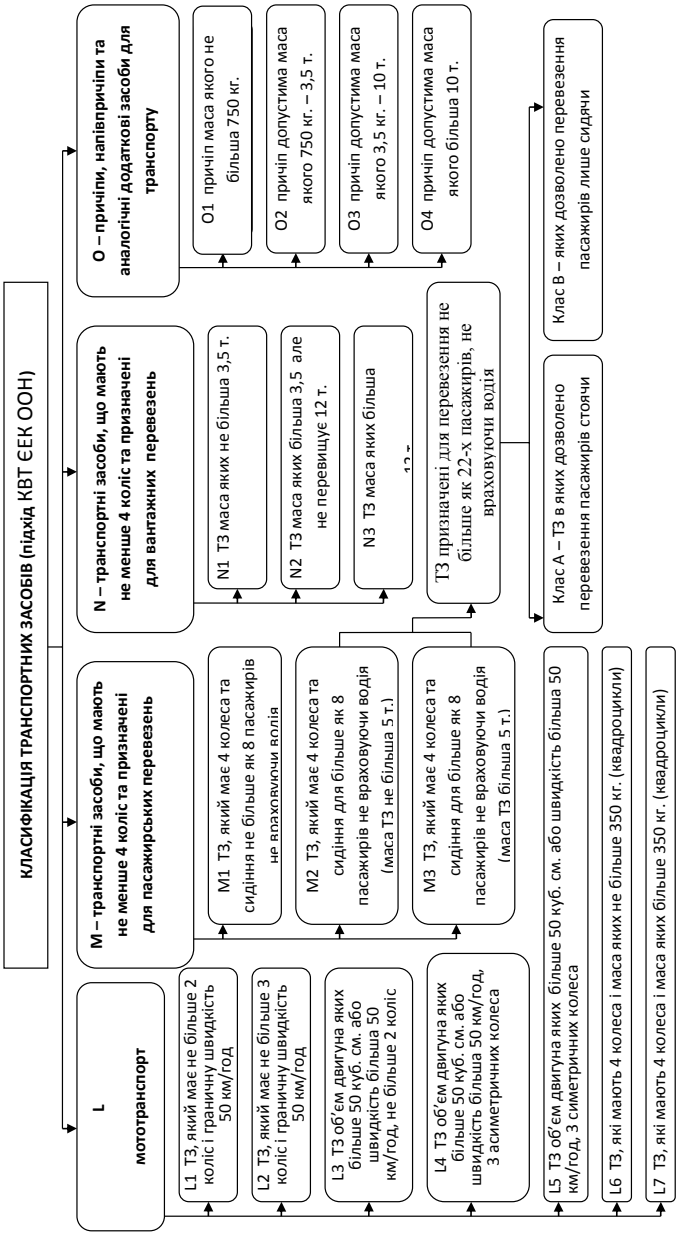

Рисунок 1.1 – Підхід комітету з внутрішнього транспорту при Європейській економічній комісії ООН до класифікації транспортних засобів

спортних засобів та причепів до них, а також систем, компонентів та окремих технічних вузлів, призначених для таких транспортних засобів;

Директива 2014/45/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 3.04.2014 р. щодо періодичних перевірок придатності до експлуатації автотранспортних засобів та їхніх причепів, визнання Директиви 2009/40/ЄС такою, що втратила чинність.

Крім того, варто зауважити, що на сьогодні наказом Мінінфраструктури від 22.05.17 р. № 188 (який набув чинності з 08.08.17 р.) було внесено зміни до Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання. Зокрема, встановлено, що підставою для відкликання сертифікату типу може бути невідповідність продукції затвердженого типу новим вимогам технічних приписів, які набрали чинності після затвердження типу. Також у новій редакції наведено класифікацію КТЗ та обладнання за кодами УКТЗЕД.

Крім вищенаведеного підходу до класифікації ТЗ ще одним, що широко використовується у міжнародній практиці є підхід наведений у Віденській Конвенції про дорожній рух від 08.11.1968р. (редакція від 28.09.2004 р.). Відповідно до цієї класифікації всі ТЗ поділяються на групи під назвами A, B, C, D та E, які не містять додаткових підгруп (табл. 1.3).

Таблиця 1.3

Класифікація ТЗ згідно Конвенції про дорожній рух [27]

Категорія	Транспортні засоби
A	мотоцикли;
B	автомобілі (за винятком транспортних засобів, що відносяться до категорії A), дозволена максимальна маса яких не перевищує 3500 кг і число сидячих місць яких, крім сидіння водія, не перевищує восьми; автомобіль категорії B, зчеплений з причепом, дозволена максимальна маса якого не перевищує 750 кг; автомобіль категорії B, зчеплений з причепом, дозволена максимальна маса якого перевищує 750 кг, але не перевищує маси автомобіля без навантаження, а загальна дозволена максимальна маса такого складу не перевищує 3500 кг;
C	автомобілі, за винятком тих, що відносяться до категорії D, дозволена максимальна маса яких перевищує 3500 кг; автомобіль категорії C, зчеплений з причепом, дозволена максимальна маса якого не перевищує 750 кг;
D	автомобілі, призначені для перевезення пасажирів і мають більше восьми сидячих місць, крім сидіння водія; автомобіль категорії D, зчеплений з причепом, дозволена максимальна маса якого не перевищує 750 кг;

BE	автомобіль категорії B, зчеплений з причепом, дозволена максимальна маса якого перевищує 750 кг і перевищує масу автомобіля без навантаження; автомобіль категорії B, зчеплений з причепом, дозволена максимальна маса якого перевищує 750 кг, а загальна дозволена максимальна маса такого складу перевищує 3500 кг;
CE	автомобіль категорії C, зчеплений з причепом, дозволена максимальна маса якого перевищує 750 кг;
DE	автомобіль категорії D, зчеплений з причепом, дозволена максимальна маса якого перевищує 750 кг.

Варто зауважити, що на національному рівні в межах категорій A, B, C, CE, D і DE можуть застосовуватися різні підкатегорії ТЗ на водіння яких окремо видаються водійські посвідчення, зокрема представлені у табл. 1.4.

Основною перевагою підходу, що зазначається у Конвенції про дорожній рух є те, що на водійських посвідченнях діє аналогічна класифікація, що значно спрощує видачу прав на водіння транспорту. Подібна класифікація допомагає уникнути непорозумінь при виїзді в інші країни, так як назва категорій збігається з найменуванням ТЗ в посвідченні водія.

Якщо проводити порівняння між двома класифікаціями (підхід розроблений КВТ при Європейській економічній комісії ООН та підхід наведений у Конвенції про дорожній рух) ТЗ, то категорія A дорівнює групам L3, L4 і L5, B відповідає групі M1, D – M2, C – N2. Причепи та напівпричепи не мають власних букв для потрапляння в класифікацію, але вони потрапляють під групу, яка відноситься до підкатегорії O.

Таблиця 1.4

Класифікація ТЗ згідно Конвенції про дорожній рух (національні особливості) [28]

Категорія	Транспортні засоби
A1	мотоцикли з робочим об'ємом двигуна, що не перевищує 125 куб. см, і максимальною потужністю, що не перевищує 11 кВт (легкі мотоцикли);
B1	моторизовані трицикли і квадрицикли;
C1	автомобілі, за винятком відносяться до категорії D, дозволена максимальна маса яких перевищує 3500 кг, але не перевищує 7500 кг; автомобіль підкатегорії C1, зчеплений з причепом, дозволена максимальна маса якого не перевищує 750 кг;

D1	автомобілі, призначені для перевезення пасажирів і мають більше восьми сидячих місць, крім сидіння водія, але не більше 16 сидячих місць, крім сидіння водія; автомобіль підкатегорії D1, зчеплений з причепом, дозволена максимальна маса якого не перевищує 750 кг;
C1E	автомобіль підкатегорії C1, зчеплений з причепом, дозволена максимальна маса якого перевищує 750 кг, але не перевищує масу автомобіля без навантаження, а загальна дозволена максимальна маса такого складу не перевищує 12000 кг;
D1E	автомобіль підкатегорії D1, зчеплений з причепом, не призначеним для перевезення пасажирів, дозволена максимальна маса якого перевищує 750 кг, але не перевищує масу автомобіля без навантаження, а загальна дозволена максимальна маса такого складу не перевищує 12000 кг.

Україна приєдналася до Конвенції про дорожній рух у 1974 р. Відповідно до цього, класифікація ТЗ і посвідчень водія на допуск громадян до керування ними має вигляд представлений в табл. 1.5.

Таблиця 1.5

Класифікація ТЗ та посвідчень водія на допуск громадян до керування ними в Україні [29]

Категорія	Транспортні засоби
A	мотоцикли, у тому числі з боковим причепом, та інші двоколісні транспортні засоби, які мають двигун з робочим об'ємом 50 куб. сантиметрів і більше або електродвигун потужністю 4 кВт і більше;
B1	квадро- і трицикли, мотоколяски та інші триколісні (чотириколісні) транспортні засоби, дозволена максимальна маса яких не перевищує 400 кілограмів;
B	автомобілі, дозволена максимальна маса яких не перевищує 3500 кілограмів (7700 фунтів), а кількість сидячих місць, крім сидіння водія, - восьми;
C1	призначені для перевезення вантажів автомобілі, дозволена максимальна маса яких становить від 3500 до 7500 кілограмів (від 7700 до 16500 фунтів);
C	призначені для перевезення вантажів автомобілі, дозволена максимальна маса яких перевищує 7500 кілограмів (16500 фунтів);
D1	призначені для перевезення пасажирів автобуси, в яких кількість місць для сидіння, крім сидіння водія, не перевищує 16;
D	призначені для перевезення пасажирів автобуси, в яких кількість місць для сидіння, крім сидіння водія, більше 16;
BE, C1E, CE, D1E, DE	состави транспортних засобів з тягачем категорії B, C1, C, D1 або D, яким водій має право керувати, але який не належить до зазначених категорій составів транспортних засобів;
T	трамваї та тролейбуси.

Класифікація товарів та ТЗ в Україні для цілей митного оформлення здійснюється згідно з вимогами УКТ ЗЕД, що є товарною номенклатурою Митного тарифу України. Для однозначної класифікації ТЗ необхідно використовувати:

- технічну документацію заводу-виробника автомобіля із зазначенням кількості місць для сидіння;
- сертифікати або аналогічні документи, видані уповноваженим органом країни-виробника, що містять повну технічну характеристику транспортного засобу;
- об'єм та тип двигуна;
- рік виготовлення ТЗ;
- наявність або відсутність реєстраційних документів.

В УКТ ЗЕД всі моторні ТЗ класифікуються в розділі XVII «Засоби наземного транспорту, літальні апарати, плавучі засоби і пов'язані з транспортом пристрої та обладнання» (групи 86-89) (табл. 1.6).

Таблиця 1.6

Розділі XVII «Засоби наземного транспорту, літальні апарати, плавучі засоби і пов'язані з транспортом пристрої та обладнання» УКТ ЗЕД

Група	Транспортні засоби
Група 86. Залізничні локомотиви або моторні вагони трамвая, рухомий склад та їх частини; шляхове обладнання та пристрої для залізниць або трамвайних колій та їх частини; механічне (у тому числі електромеханічне) сигналізаційне обладнання всіх видів	
8601	Залізничні локомотиви із зовнішнім джерелом електроживлення або з живленням від електричних акумуляторів:
8602	Інші залізничні локомотиви; локомотивні тендери:
8603	Самохідні вагони пасажирські залізничні або трамвайні, вантажні вагони, вагони-платформи, крім включених до товарної позиції 8604:
8604 00 00 00	ТЗ самохідні або несамохідні для ремонту та технічного обслуговування залізничних або трамвайних колій (наприклад, ремонтні вагони, вагони-крани, вагони шпалопідбивні, вирівнювачі колії, вагони контрольно-випробовувальні)
8605 00 00 00	Вагони пасажирські залізничні або трамвайні, несамохідні; вагони багажні, вагони поштові та інші спеціалізовані вагони залізничні та трамвайні, несамохідні (крім вагонів товарної позиції 8604)
8606	Вагони залізничні або трамвайні для перевезень вантажів коліями, несамохідні:

8607	Частини до залізничних локомотивів або моторних вагонів трамвая або рухомого складу:
8608 00 00 00	Шляхове обладнання та обладнання для залізничних чи трамвайних шляхів; механічне (включаючи електромеханічне) сигнальне обладнання, прилади забезпечення безпеки чи управління рухом на залізниці, трамвайних шляхах, автомобільних дорогах, внутрішніх водних шляхах, паркувальних спорудах, у портах або на аеродромах; частини перелічених приладів та обладнання
8609 00	Контейнери (включаючи ємності для перевезення рідин та газів), спеціально призначені та обладнані для перевезення одним або декількома видами транспорту:
Група 87. Засоби наземного транспорту, крім залізничного або трамвайного рухомого складу, їх частини та обладнання	
8701	Трактори (за винятком тракторів товарної позиції 8709):
8702	МТЗ, призначені для перевезення 10 осіб і більше, включаючи водія:
8703	Автомобілі легкові та інші МТЗ, призначені головним чином для перевезення людей (крім МТЗ товарної позиції 8702), включаючи вантажно-пасажирські автомобілі-фургони та гоночні автомобілі:
8704	МТЗ для перевезення вантажів:
8705	МТЗ спеціального призначення, крім призначених головним чином для перевезення людей або вантажів (наприклад, автомобілі вантажні для аварійного ремонту, автокрани, автомобілі пожежні, автобетономішалки, автомобілі прибиральні для доріг, автомобілі поливомийні, автомобілі-майстерні, радіологічні автомобілі):
8706 00	Шасі з установленими двигунами для автомобілів товарних позицій 8701 - 8705:
8707	Кузови (включаючи кабіни) для МТЗ товарних позицій 8701 - 8705:
8708	Частини та пристрої МТЗ товарних позицій 8701 - 8705:
8709	ТЗ вантажні, самохідні без підіймальних або навантажувальних пристроїв, які використовуються на заводах, складах, у портах або в аеропортах для перевезення вантажів на короткі відстані; тягачі, що використовуються на залізничних платформах, їх частини:
8710 00 00 00	Танки та інші бойові самохідні броньовані ТЗ, з озброєнням чи без озброєння та частини таких ТЗ
8711	Мотоцикли (включаючи мопеди) та велосипеди з допоміжним двигуном, з колясками або без них; коляски:
8712 00	Велосипеди двоколісні та інші велосипеди (включаючи велосипеди триколісні для перевезення вантажів), без двигуна:
8713	Коляски інвалідні з двигуном або без двигуна чи з іншим механізмом для пересування:
8714	Частини та пристрої для ТЗ товарних позицій 8711 - 8713:
8715 00	Коляски дитячі та їх частини:
8716	Причепи та напівпричепи; інші несамохідні ТЗ; їх частини:

Групи 88. Літальні апарати, космічні апарати та їх частини	
8801 00	Аеростати та дирижаблі; планери, дельтаплани та інші літальні апарати безмоторні:
8802	Інші апарати літальні (наприклад, вертольоти, літаки); космічні апарати (включаючи супутники) та суборбітальні і космічні ракетиносії:
8803	Частини літальних апаратів товарної позиції 8801 або 8802:
8804 00 00 00	Парашути (включаючи керовані парашути та параплани) і ротошути; їх частини та пристрої
8805	Обладнання стартове для літальних апаратів; палубні гальмові або аналогічні пристрої; наземні тренажери для льотного складу; їх частини:
Групи 89. Судна, човни та інші плавучі засоби	
8901	Судна круїзні, екскурсійні, пороми, вантажні судна, баржі та інші плавучі засоби, призначені для перевезення людей або вантажів:
8902 00	Судна риболовні; плавучі бази та інші судна для переробки та консервування рибних продуктів:
8903	Яхти та інші плавучі засоби для дозвілля або спорту; гребні човни та каное:
8904 00	Буксири та судна-штовхачі:
8905	Маяки плавучі, пожежні судна, земснаряди, плавучі крани та інші судна, для яких судноплавні якості є лише другорядними порівняно з їх основними функціями; плавучі доки; плавучі або підводні бурильні чи експлуатаційні платформи:
8906	Інші судна, включаючи військові кораблі та рятівні судна, крім гребних шлюпок:
8907	Інші плавучі засоби (наприклад, плоти, плавучі баки, кесони, причали, буї та бакени):
8908 00 00 00	Судна та інші плавучі засоби, призначені на злам

В Україні МТЗ за призначенням поділяються на такі основні групи: пасажирські, вантажні, спеціальні. Призначення автомобільного ТЗ – відповідні конкретні цілі та/або роботи (операційні дії), для виконання яких застосовується/використовується такий автомобільний ТЗ. Згідно вимог УКТ ЗЕД МТЗ розглядаються у товарній групі 87. Трактори (за винятком тракторів товарної позиції 8709) класифікуються у товарній позиції 8701 згідно УКТ ЗЕД. МТЗ, призначені для перевезення 10 осіб і більше, включаючи водія, класифікуються у товарній позиції 8702 згідно УКТЗЕД.

Автомобілі легкові та інші МТЗ, призначені головним чином для перевезення людей (крім МТЗ товарної позиції 8702), включаю-

чи вантажопасажирські автомобілі-фургони та гоночні автомобілі, класифікуються у товарній позиції 8703 згідно УКТЗЕД.

МТЗ для перевезення вантажів класифікуються у товарній позиції 8704 згідно УКТЗЕД.

МТЗ спеціального призначення, крім призначених головним чином для перевезення людей або вантажів (наприклад, автомобілі вантажні для аварійного ремонту, автокрани, автомобілі пожежні, автобетономішалки, автомобілі прибиральні для доріг, автомобілі поливомийні, автомобілі-майстерні, радіологічні автомобілі) класифікуються у товарній позиції 8705 згідно УКТЗЕД.

При класифікації автомобілів із змінами в конструкції, вирішальним фактором їх віднесення до відповідної позиції товарної номенклатури є технічні умови та призначення, визначені заводом-виробником при виготовленні даної моделі.

Окремо виділяють вантажопасажирський автомобіль-фургон як ТЗ, що має максимально 9 місць для сидіння (включаючи водія), внутрішній простір якого може без конструктивних змін використовуватися для перевезення як людей, так і вантажів.

На сьогодні розмитнити вантажний (комерційний) автомобіль в Україні у 2018 році дешевше, ніж легковий. І для того щоб розмитнення авто було за тарифами вантажного, потрібно знати як в Україні розмежовують вантажні, вантажопасажирські й легкові ТЗ. Таким чином, відповідно до УКТ ЗЕД виділяють:

– 8701 трактори (в тому числі тягачі);

– 8702 або 8703 – пасажирські ТЗ (легкові і вантажопасажирські);

– 8704 – вантажні ТЗ (фургони, деякі пікапи, самоскиди, бортові вантажівки тощо);

– 8705 – спецтехніка (автокрани, автобетонозмішувачі, пожежні, авто для прибирання і т.д.)

В Україні розмитнення вантажного автомобіля здійснюється у випадку його віднесення до товарної групи під кодом 8704. При цьому, якщо самоскиди і різні бортові вантажівки, як правило, підпадають під таку класифікацію, то фургони вантажопідйомністю до 7,5 т повинні відповідати правилам:

1. Виготовлені виключно для перевезення вантажів.

2. Наявність тільки одного ряду сидінь (2-3 місця з водієм).

3. Повинні бути відсутніми у вантажному відсіку кріплення і отвори для сидінь, ремені безпеки, будь-які ознаки комфорту.

4. Вікна допускаються тільки на рухомих частинах кузова (тільки на дверях спереду, збоку, ззаду).

5. Кузов фургона повинен бути 1-об'ємним.

В Поясненнях до УКТ ЗЕД, які розроблені на виконання постанови Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 428 «Про затвердження Порядку ведення Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України» з метою забезпечення єдиного тлумачення і застосування УКТ ЗЕД, наведені роз'яснення віднесення конкретного ТЗ до відповідних товарних груп, позицій, підпозицій, категорій, підкатегорій [29].

Верховною Радою України зареєстровано законопроект від 20.06.2018 р. №8505, яким вносяться зміни до ПКУ щодо виключення з переліку підакцизних товарів ТЗ та кузовів до них, зазначених у товарних позиціях за такими кодами товару (продукції) згідно з УКТЗЕД:

- 8702 (МТЗ, призначені для перевезення 10 осіб і більше, включаючи водія);
- 8703 (автомобілі легкові та інші МТЗ, призначені головним чином для перевезення людей (крім МТЗ товарної позиції 8702), включаючи вантажопасажирські автомобілі-фургони та гоночні автомобілі);
- 8704 (МТЗ для перевезення вантажів);
- 8707 (кузови (включаючи кабіни) для МТЗ товарних позицій 8701-8705);
- 8711 (мотоцикли (включаючи мопеди) та велосипеди з допоміжним двигуном, з колясками або без них);
- 8716 (причепи та напівпричепи для тимчасового проживання у кемпінгах, типу причіпних будиночків).

Завданням законопроекту є видалення з переліку підакцизних товарів ТЗ та кузовів до них як таких, що не можуть бути віднесені до акцизних товарів, згідно світової практики та діючого законодавства [30].

Окремо, варто розглянути класифікацію електромобілів, оскільки обсяги їх імпорту зростають з кожним роком та існують певні особливості й труднощі із визначенням їх митної вартості. Загалом всі електромобілі поділяють на 6 класів, а саме [31]:

перший клас - автомобілі за призначенням. До цього класу відносяться тролейбуси, трамваї, метро, потяги, а останнім часом і екологічно чисті електромобілі. Ці автомобілі призначені для перевезення людей у містах, оскільки, вони можуть досить довго подорожувати без заряджання;

другий клас - це малогабаритні електромобілі, низької вартості, які можуть перевозити тільки двох пасажирів;

третій клас - седани;

четвертий клас - трицикли. Особливістю цього ТЗ є те, що у нього спереду два колеса, а позаду одне;

п'ятий клас - гібридні електромобілі. Такі ТЗ рухаються на електричній тязі, заснованій на бензиновому генераторі, що призводить до руху мотору.

шостий клас - вантажні електромобілі.

Американська система класифікації електромобілів ділить дорожні «зелені» авто на три категорії. Перша з них - NEV (Neighborhood electric vehicle, компактні авто зі швидкістю руху до 40 км/год). До цієї категорії відносяться «електричні мурахи», які в деяких країнах класифікуються як квадроцикли. Їх часто використовують представники комунальних служб, кур'єри, з метою доставки пасажирів до трапу літака, патрулювання лісів тощо. Для керування деякими моделями електромобілів, які входять до категорії NEV, не потрібне водійське посвідчення.

Друга категорія електромобілів – міські електромобілі CSV (City speed vehicle, швидкість до 99 км/год) вже потребують від водія посвідчення на право керування транспортним засобом. Також ця вимога стосується і третьої групи авто з електродвигунами - HCV (Highway capable vehicle, максимальна швидкість вище 105 км/год).

Існує ще одна категорія електромобілів, четверта, яка включає спеціальні та гоночні автомобілі, наприклад, Spark-Renault SRT 01E, побудовані винятково для участі в чемпіонаті Formula E [32].

Попри те, що всі ТЗ класифікуються відповідно до товарних груп 86-89 УКТЗЕД, досить часто виникають ситуації, при яких ви-

никають труднощі щодо однозначності віднесення їх до певної групи, зокрема:

1. Транспортні засоби як предмети колекціонування. Такі ТЗ класифікуються у товарній позиції 9705 «Колекції та предмети колекціонування із зоології, ботаніки, мінералогії, анатомії або такі, що становлять історичний, археологічний, палеонтологічний, етнографічний чи нумізматичний інтерес». Крім того, варто зауважити, що такі ТЗ мають відповідати наступним критеріям:

– є відносно рідкісним;

– зазвичай, не використовується за їх початковим призначенням;

– становлять предмет спеціальних угод, що належать до звичайної торгівлі аналогічними предметами, придатними до практичного використання;

– мають велику цінність;

– відзначають один з характерних етапів еволюції людських досягнень або ілюструють період такої еволюції.

Крім того, ТЗ повинні бути у первинному стані, без суттєвих змін шасі, системи керування або гальмування, двигуна тощо. Мати вік не менше 30 років і відноситись до моделі або типу автомобілів виробництво яких вже закінчилося, або транспортні засоби повинні бути виготовлені до 1950 року, навіть якщо вони не у робочому стані.

Також, до цієї товарної позиції включаються ТЗ молодше 30 років як предмети колекціонування, що становлять історичний інтерес за умови, що:

– ТЗ, щодо яких, незалежно від дати їх виробництва, можна довести факт їхньої участі в історичній події;

– спортивні ТЗ, щодо яких можна довести факт, що вони були спроектовані, побудовані та використовувані виключно для спортивних цілей і вони володіють значущою спортивною нагородою, здобутою під час престижних національних або міжнародних подій.

2) Згідно Закону України «Про гуманітарну допомогу» легкові автомобілі також можуть бути визнані **гуманітарною допомогою в** порядку, встановленому цим законом, а саме: легкові авто-

мобілі, які на момент ввезення на митну територію України були виготовлені не більш як вісім років тому, з об'ємом двигуна не більш як 1800 куб. см, що отримуються органом виконавчої влади обласною, Київською міською державною адміністрацією або центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері соціального захисту населення, для подальшої передачі інвалідам, які перебувають у встановленому порядку на обліку для отримання спеціального автотранспорту, на строк, визначений законодавством. Відповідно до частини першої статті 6 Закону України від 22.10.1999 р. № 1192 «Про гуманітарну допомогу» визнання товарів (робіт, послуг) гуманітарною допомогою здійснюється центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері соціального захисту населення, у кожному конкретному випадку з урахуванням особливостей.

Визнання товарів гуманітарною допомогою здійснюється спеціально уповноваженими державними органами з питань гуманітарної допомоги у кожному конкретному випадку з урахуванням таких особливостей. Звільнення від оподаткування товарів гуманітарної допомоги здійснюється у порядку, встановленому ПКУ та МКУ.

Але існують певні правила при відчуженні транспортного засобу, визнаного гуманітарною допомогою. Відповідно до статті 111 Закону України «Про гуманітарну допомогу» після смерті інваліда, дитини-інваліда автомобіль, визнаний гуманітарною допомогою, яким інвалід був забезпечений через органи праці та соціального захисту населення і користувався менше 10 років, може бути переданий у власність одному із членів сім'ї за рішенням Мінсоцполітики за умови сплати податків і зборів за ставками, діючими на день здійснення митного оформлення автомобіля. Якщо інвалід, дитина-інвалід користувався автомобілем більше 10 років, за бажанням членів його сім'ї автомобіль може бути переданий у їх власність безкоштовно.

Під час здійснення митних формальностей посадовими особами митниці зазначена вартість ТЗ є основою для нарахування податків. При цьому сплата митних платежів здійснюється із застосуванням уніфікованої митної квитанції МД-1. Нарахування податків здійснюється за ставками та курсом валют, що діяли на день подання митної декларації, за якою було оформлено вказаний автомобіль.

3 Класифікація не повністю укомплектованих чи незавершених транспортних засобів. Такі ТЗ класифікуються разом з відповідними повністю укомплектованими чи завершеними ТЗ за умови, що вони, переважно, відповідають комплектному чи завершеному виробництвом ТЗ. До таких ТЗ можуть бути включені:

1) Локомотиви чи моторні залізничні або трамвайні вагони з невстановленими двигуном, вимірювальними приладами, пристроями для забезпечення безпеки або допоміжним устаткуванням.

2)Пасажирські вагони без сидінь.

3) Підрамники зібрані з підвісками та колесами.

4) МТЗ, на якому ще не встановлені колеса, шини та акумуляторні батареї.

5) МТЗ, на якому ще не встановлений двигун або внутрішнє устаткування.

6) Двоколісний велосипед без сідла і шин.

З іншого боку, кузови моторних залізничних чи трамвайних пасажирських, багажних чи вантажних вагонів або тендерів, не встановлені на візках, класифікуються як частини залізничних локомотивів або моторних вагонів трамваю чи рухомого складу (товарна позиція 8607).

4 Класифікація багатоцільових транспортних засобів. Деякі пасажирські ТЗ характеризуються ознаками, які свідчать про те, що вони сконструйовані для перевезення пасажирів, а не для перевезення вантажів. Такі ознаки враховуються лише у випадку, коли ТЗ має повну масу не більш як 5 т і має єдиний замкнутий внутрішній простір, який включає одну зону для водія і пасажирів та другу зону, яка може бути використана для перевезення як пасажирів так і вантажів. До цієї групи ТЗ відносяться «багатоцільові транспортні засоби» (multipurpose vehicles англійською, або vehicules polyvalents - французькою), наприклад, транспортні засоби типу «фургон», автомобілі для активного відпочинку (sport utility vehicle - SUV, деякі автомобілі з кузовом типу «пікап»).

Багатоцільові ТЗ можуть класифікуватись згідно з вимогами УКТЗЕД у товарній позиції 8703 або 8704 в залежності від їх конструктивних особливостей.

Багатоцільовий ТЗ типу фургон («вантажно-пасажирський автомобіль-фургон») означає ТЗ, що має максимально 9 місць для си-

діння (включаючи водія), внутрішній простір якого може без конструктивних змін використовуватись для перевезення як людей, так і вантажів (багажу).

«Конструктивними змінами», вважаються такі зміни конструкції салону автомобіля, які здійснені шляхом виконання спеціальних операцій, наприклад, розрізання, зварювання, свердлення, та які не передбачені конструкцією автомобіля, розробленою заводом-виробником.

Кузов, випущений заводом виробником для конкретної моделі МТЗ (кузови типу легкових автомобілів, кузови типу фургон, призначені для перевезення пасажирів), конструктивно виробляються в одному варіанті та обов'язково мають місця для кріплення сидінь (наприклад отвори, направляючі або спеціальні пристосування для встановлення сидінь). Такі місця, отвори і пристосування які можуть бути використані для кріплення або встановлення сидінь, вважаються «доступними».

«Недоступними» вважаються місця, отвори, пристосування для встановлення сидінь, які саме завод-виробник обладнує таким чином, щоб запобігти їх використанню, наприклад, шляхом заварювання, наварювання на них стикових накладок або встановлення подібних нерухомих деталей (елементів, які не можуть бути зняті за допомогою звичайних інструментів, наприклад, викрутки чи ключів).

У разі наявності в ТЗ доступних місць, отворів, пристосувань для встановлення сидінь, такі транспортні засоби не вважаються вантажними.

ТЗ, випущений заводом-виробником у відповідності до товарознавчої експертизи у вантажному варіанті шляхом закриття доступних місць для кріплення сидінь будь-якими матеріалами, які знімаються за допомогою звичайних інструментів і, таким чином, є доступними, вважається вантажно-пасажирським або пасажирським.

Одним з основних елементів автомобіля є кузов. Кузови автомобілів можуть бути 1-, 2-, 3-х об'ємні. Кузов 1-об'ємний складається з об'єднаних в одне ціле пасажирського відділення і відділень для двигуна та багажу. Кузов 2-об'ємний складається з двох об'ємів: один - для двигуна, другий - для розміщення пасажирів і багажу.

Кузов 3-об'ємний складається з трьох об'ємів: один для двигуна, другий - для розміщення пасажирів, третій для багажу.

ТЗ з 2-х або 3-х об'ємними кузовами легкових автомобілів, класифікуються згідно з вимогами УКТЗЕД у товарній позиції 8703, наприклад, седан, хетчбек, універсал, інша назва: вантажно-пасажирський кузов автомобіля типу фургон, купе, кабріолет тощо. На базі зазначених кузовів існують комбіновані типи кузовів легкових автомобілів, наприклад, ландо, лімузин, фаетон-універсал тощо. ТЗ, побудовані на основі цих комбінованих кузовів, також відносяться до товарної позиції 8703.

ТЗ з 1-об'ємним закритим автомобільним кузовом типу фургон виготовляються з короткою, середньої довжини та довгою колісною базою, з каркасним або несучим кузовом, з різною висотою кузова. За конструкцією капоту транспортного засобу бувають з капотом, без капоту або напівкапотними.

В залежності від конструктивних особливостей внутрішнього простору ТЗ типу фургон можуть бути виготовлені заводом-виробником у наступних модифікаціях, а саме: призначені для перевезення пасажирів (пасажирські); призначені для перевезення вантажів (вантажні); призначені для перевезення пасажирів і вантажів (багатоцільові ТЗ).

Пасажирські ТЗ типу фургон в залежності від кількості місць для сидіння класифікуються в товарній позиції 8702 або 8703 (автобуси, мікроавтобуси). Такі ТЗ типу фургон завжди мають вікна в бокових панелях, сидіння для пасажирів, внутрішнє оздоблення салону притаманне для салонів, призначених для перевезення пасажирів.

Вантажні ТЗ типу фургон класифікуються у товарній позиції 8704.

Конструктивні ознаки багатоцільових ТЗ з кузовом типу фургон, які враховуються при класифікації в товарній позиції 8703 або 8704, наводяться у поясненнях до відповідних товарних позицій.

Багатоцільові ТЗ з кузовом типу фургон, з повною масою ТЗ не більш як 5 т, являють собою автомобілі, внутрішній простір яких без конструктивних змін може бути використаний для перевезення пасажирів і вантажів (багажу). Такі ТЗ мають два або більше рядів

сидінь, простір салону умовно (без перегородки) або за допомогою стаціонарної перегородки розділений на дві зони, одна зона призначена для водія та пасажирів, інша зона - для перевезення вантажів або багажу та класифікуються в товарній позиції 8703.

МТЗ типу фургон, з одним переднім рядом сидінь (кількість місць біля водія не більше 2-х) з суцільнометалевим кузовом і єдиним внутрішнім простором, які зазвичай мають повну масу ТЗ не більш як 5 т класифікуються в товарній позиції 8704 згідно з УКТЗЕД за умови одночасного виконання вимог:

a) внутрішній простір МТЗ не має стаціонарно встановлених місць для сидіння пасажирів та пристосувань для їх кріплення чи встановлення, не має пристроїв безпеки та місць для їх встановлення (наприклад, ременів безпеки або місць для їх кріплення і пристосувань для встановлення ременів безпеки), за винятком сидінь типу лавок уздовж бортів автомобіля, які складаються, також без пристроїв безпеки та місць для їх встановлення, в задній зоні позаду водія і передніх пасажирів. Під місцями для встановлення сидінь або ременів безпеки вважаються місця, в які можуть бути закріплені пристосування для встановлення пристроїв безпеки або сидіння;

b) відсутність вікон в двох бокових панелях задньої частини кузова (відстань від спинки сидіння водія до задньої стінки автомобіля). Вікнами у ТЗ вважаються отвори із склом або отвори, закриті вставками з інших матеріалів за допомогою болтів, шляхом заварювання тощо;

c) відсутність в зоні задньої частини кузова ознак комфорту і внутрішнього оздоблення (килимове покриття, вентиляція, внутрішнє освітлення, попільнички та інше).

Однак, автомобілі типу фургон товарної позиції 8704 з одним рядом сидінь (водій та поряд не більше двох пасажирів), можуть мати наступні конструктивні ознаки:

- простір салону позаду водія може бути без перегородки;
- в задній частині кузова можуть бути в наявності двері з вікнами;
- в бокових панелях кузова можуть бути двері з вікнами (двері можуть бути з різних сторін кузова);
- вантажна частина кузова може мати освітлення;

- в разі відсутності дверей, в задній панелі кузова може бути вікно [33].

Митна вартість ТЗ не визначається при ввезенні (пересиланні) на митну територію України громадянами та суб'єктами ЗЕД, оскільки вони звільняються від оподаткування митними платежами у встановлених чинним законодавством (стаття 374 МКУ) випадках при:

- **ввезенні транспортних засобів особистого користування в зв'язку з переселенням на постійне місце проживання**:

протягом шести місяців з дня видачі документа, що підтверджує право громадянина на постійне проживання в Україні, за умови документального підтвердження того, що до дня видачі цього документа громадянин проживав на території країни, з якої він прибув, не менше трьох років:

а) ТЗ особистого користування, що класифікуються в одній із товарних позицій 8702, 8703, 8704 (загальною масою до 3,5 т), 8711 згідно з УКТЗЕД (у кількості однієї одиниці на кожного громадянина, який досяг 18-річного віку), за умови документального підтвердження того, що до дня видачі документа, що підтверджує право на постійне проживання в Україні, громадянин був власником (або співвласником) такого ТЗ не менше одного року, а ТЗ перебував за ним на постійному обліку (реєстрації) у відповідних реєстраційних органах країни постійного місця попереднього проживання громадянина не менше одного року, якщо даний ТЗ підлягає реєстрації в цій країні;

б) товари, що класифікуються в товарній позиції 8716 згідно з УКТЗЕД (у кількості однієї одиниці на кожного повнолітнього громадянина) за умови одночасного ввезення з ТЗ особистого користування, що класифікуються в одній із товарних позицій 8702, 8703, 8704 (загальною масою до 3,5 т), 8711 згідно з УКТЗЕД.

У разі пропуску внаслідок аварії, дії обставин непереборної сили, хвороби або з інших поважних причин, що підтверджується відповідними документами, строку ввезення (пересилання) товарів на митну територію України із звільненням від оподаткування митними платежами він може бути продовжений відповідним органом доходів і зборів, але не більш як до 2 років з дня видачі докумен-

та, що підтверджує право громадянина на постійне проживання в Україні.

Товари за товарними позиціями 8702, 8703, 8704 (загальною масою до 3,5 т), 8711, 8716 згідно з УКТ ЗЕД, що ввозяться на митну територію України громадянами у зв'язку з переселенням на постійне місце проживання в Україну із звільненням від оподаткування митними платежами відповідно до МКУ, підлягають постановці на тимчасовий облік в державних реєстраційних органах на строк до двох років з оформленням документів на право тимчасового користування такими товарами та можуть бути відчужені або передані у володіння, користування чи розпорядження іншим особам (крім членів сімей таких громадян) упродовж двох років з дня ввезення на митну територію України лише після сплати особами, які ввезли їх в Україну, всіх митних платежів за ставками, чинними на день подання митної декларації.

Документи на право постійного користування (з правом відчуження) товарами, зазначеними у частині одинадцятій статті 374 МКУ, можуть бути видані громадянам - власникам цих товарів після постійного проживання їх на території України протягом двох років з дня митного оформлення таких товарів.

- **ввезенні транспортних засобів особистого користування, що входять до складу спадщини**

товари, що входять до складу спадщини за законом, відкритої за межами України на користь резидента (у тому числі в кількості однієї одиниці за кожною товарною позицією 8702, 8703, 8704 (загальною масою до 3,5 т), 8711 згідно з УКТ ЗЕД), у разі підтвердження її складу органами, що вчиняють нотаріальні дії у країні її відкриття.

Зазначене підтвердження підлягає засвідченню або легалізації у відповідній закордонній консульській установі України, якщо інше не передбачено міжнародними договорами, згоду на обов'язковість яких надано Верховною Радою України.

- **ввезення транспортних засобів особистого користування, що одержані громадянами-резидентами у вигляді нагород**

товари, одержані громадянами-резидентами у вигляді нагород і призів на міжнародних змаганнях, конкурсах за межами митної території України (у тому числі не більше одного товару за товарними

позиціями 8702, 8703, 8704 (загальною масою до 3,5 т), 8711 згідно з УКТ ЗЕД), за умови документального підтвердження факту нагородження нотаріальними органами відповідної країни. Зазначене підтвердження підлягає засвідченню або легалізації у відповідній закордонній консульській установі України, якщо інше не передбачено міжнародними договорами, згоду на обов'язковість яких надано Верховною Радою України.

- **ввезення транспортних засобів особистого користування, що ввозяться працівниками дипломатичних служб**

товари, що класифікуються в одній із товарних позицій 8702, 8703, 8704 (загальною масою до 3,5 т), 8711 згідно з УКТЗЕД (у кількості однієї одиниці за кожною товарною позицією), що ввозяться працівниками дипломатичної служби, які перебували за кордоном у довготермінових відрядженнях або проходили дипломатичну службу строком не менше одного року та повертаються в Україну, за умови, що:

а) працівник дипломатичної служби є власником цих товарів;

б) товари були придбані працівником дипломатичної служби в межах строку відрядження або проходження дипломатичної служби, що підтверджується відповідним наказом Міністерства закордонних справ України;

в) сукупна вартість товарів не перевищує 50 відсотків від суми, що виплачується працівнику дипломатичної служби у зв'язку з перебуванням у довготерміновому відрядженні або проходженням дипломатичної служби за кордоном та підтверджується документами в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

- **тимчасовому ввезенні громадянами транспортних засобів особистого користування та нерезидентами транспортних засобів комерційного призначення на митну територію України.**

Тимчасове ввезення громадянами-нерезидентами на митну територію України ТЗ особистого користування дозволяється на строк до одного року. Цей строк може бути продовжено органами доходів і зборів з урахуванням дії обставин непереборної сили та особистих обставин громадян, які ввезли такі транспортні засоби, за умови документального підтвердження цих обставин, але не більш як на 60 днів. Обов'язковою умовою допуску зазначених ТЗ

до тимчасового ввезення на митну територію України є реєстрація цих ТЗ в уповноважених органах іноземних держав, що підтверджується відповідним документом.

ТЗ особистого користування, що тимчасово ввозяться на митну територію України громадянами-нерезидентами, не підлягають письмовому декларуванню та звільняються від подання документів, що видаються державними органами, уповноваженими здійснювати види контролю, зазначені у статті 319 МКУ. Пропуск таких ТЗ через митний кордон України здійснюється без застосування до них заходів гарантування, передбачених розділом X МКУ. Пальне, що міститься у звичайних (встановлених заводом-виробником) баках зазначених ТЗ, не підлягає письмовому декларуванню та не є об'єктом оподаткування митними платежами.

Тимчасове ввезення громадянами-резидентами ТЗ особистого користування, що класифікуються за товарними позиціями 8702, 8703, 8704 (загальною масою до 3,5 т), 8711 згідно з УКТЗЕД та причепів до них товарної позиції 8716 згідно з УКТЗЕД дозволяється на строк до одного року під письмове зобов'язання про їх зворотне вивезення за умови письмового декларування в порядку, передбаченому законодавством України для громадян, після сплати всіх митних платежів, які відповідно до закону підлягають сплаті при імпорті таких ТЗ.

Тимчасове ввезення громадянами-резидентами на митну територію України інших ТЗ особистого користування дозволяється на строк до одного року під письмове зобов'язання про їх зворотне вивезення за умови письмового декларування в порядку, передбаченому законодавством України для громадян, та із застосуванням до них заходів гарантування, передбачених розділом X МКУ.

Строки, передбачені абзацами 1 та 2 частини 3 статті 380 МКУ, можуть бути продовжені органами доходів і зборів з урахуванням дії обставин непереборної сили та особистих обставин громадян, які ввезли транспортні засоби, за умови документального підтвердження цих обставин, але не більш як на 60 днів.

Тимчасово ввезені ТЗ особистого користування повинні бути вивезені за межі митної території України з дотриманням строків, встановлених відповідно до вимог МКУ, або поміщені у митні ре-

жими відмови на користь держави, знищення або руйнування чи можуть бути оформлені для вільного обігу на митній території України за умови сплати митних платежів, які відповідно до закону підлягають сплаті при імпорті таких ТЗ.

У разі втрати чи повного зіпсування тимчасово ввезених ТЗ особистого користування внаслідок аварії або дії обставин непереборної сили перебіг строку тимчасового ввезення зупиняється за умови надання органам доходів і зборів власниками таких транспортних засобів достатніх доказів їх втрати чи зіпсування. Дозволяється поміщення таких ТЗ у митний режим відмови на користь держави чи знищення або руйнування.

Статтею 1 Додатка С до Конвенції про тимчасове ввезення (Стамбул, 1990 рік) (далі – Конвенція) визначено, що комерційне використання означає платне перевезення осіб або промислове чи комерційне платне або безоплатне перевезення вантажів.

Згідно з п. (а) статті 5 Додатка С до Конвенції ТЗ комерційного використання можуть поміщуватися в режим тимчасового ввезення з умовним повним звільненням від оподаткування за умови дотримання наступних вимог:

- вони повинні бути зареєстрованими на території, яка не є територією тимчасового ввезення;
- вони повинні бути зареєстрованими на ім'я особи, яка зареєстрована або постійно проживає за межами території тимчасового ввезення;
- вони повинні ввозитись та використовуватись особами, які здійснюють свою діяльність з такої території.

Пунктом (а) статті 8 Додатка С до Конвенції та ч. 3 статті 189 МКУ визначено, що тимчасове ввезення ТЗ комерційного призначення на митну територію України допускається за умови, що такі ТЗ не використовуватимуться для внутрішніх перевезень на митній території України.

Відповідно до статті 105 МКУ у митний режим тимчасового ввезення поміщуються виключно ТЗ комерційного призначення, зазначені у статті 189 МКУ та Додатку С до Конвенції, на умовах визначених цим Додатком.

- **ввезення громадянами транспортних засобів особистого користування з метою транзиту через митну територію України**.

Громадянам дозволяється ввозити ТЗ особистого користування з метою транзиту через митну територію України за умови їх письмового декларування в порядку, передбаченому для громадян, та внесення на рахунок органу доходів і зборів, що здійснив пропуск таких ТЗ на митну територію України, грошової застави в розмірі митних платежів, що підлягають сплаті при їх ввезенні на митну територію України з метою вільного обігу.

Зазначені вимоги не поширюються на ТЗ, постійно зареєстровані у відповідних реєстраційних органах іноземної держави, що підтверджується відповідним документом.

У разі порушення зобов'язання про транзит через митну територію України ТЗ особистого користування, за винятком випадків, коли таке порушення сталося внаслідок аварії або дії обставин непереборної сили, що підтверджується відповідними документами, внесена грошова застава використовується в порядку, визначеному статтею 313 МКУ.

- **ввезення транспортних засобів, зареєстрованих відповідними органами іноземних держав, громадянами в Україну у двох режимах: тимчасового ввезення і транзиту.**

Встановлені МКУ обмеження щодо використання в Україні тимчасово ввезених транспортних засобів особистого користування (далі-ТЗОК):

- ТЗОК можуть використовуватися на митній території України винятково громадянами, які ввезли зазначені ТЗ в Україну, для їхніх особистих потреб;
- такі ТЗ не можуть використовуватися для цілей підприємницької діяльності в Україні, бути розкомплектовані чи передані у володіння, користування або розпорядження іншим особам.

У разі переміщення через митний кордон України у митному режимі транзиту ТЗОК з іноземною реєстрацією не підлягають письмовому декларуванню, грошова застава в розмірі митних платежів за них не вноситься.

Головна теза, що випливає з вищезазначеного, полягає в такому: якщо громадянин-нерезидент тимчасово ввіз в Україну зареєстрований за кордоном ТЗОК, то лише цей громадянин може користуватися ним в Україні. МКУ для такого громадянина встановлено заборону на:

- використання ТЗОК для підприємницької діяльності;
- розкомплектування;
- передання у володіння, користування або розпорядження іншим особам.

Законодавством України з питань оподаткування та державної митної справи не передбачено надання інвалідам, а також учасникам АТО пільг зі сплати митних платежів при ввезенні ТЗ на митну територію України.

Для вирішення питання щодо можливості придбання та вільного використання громадянами ТЗ іноземного виробництва, необхідності зменшення податкового тиску на громадян у частині сплати акцизного податку та з урахуванням складної економічної ситуації в країні було прийнято Закон «Про внесення зміни до підрозділу 5 розділу XX «Перехідні положення» ПКУ щодо стимулювання розвитку ринку вживаних транспортних засобів» №1389 від 31.05.2016 р., яким до 31.12.2018 р. знижено ставки акцизного податку для ввезення автомобілів фізичними або юридичними особами у 10 - 20 разів. Наприклад, ставку акцизного податку на товари за кодом 8703 23 90 33 згідно з УКТЗЕД знижено з 4,985 до 0,276 євро за 1 см^3, а на товари за кодом 8703 22 90 30 згідно з УКТЗЕД - з 1,761 до 0,063 євро за 1 см^3.

Водночас знижені ставки акцизного податку не застосовуються, якщо ввезені авто:

- мають походження з країни, визнаної державою-окупантом та/або державою-агресором;
- вироблені до 01.01.2010 р.;
- ввозяться в Україну у кількості понад одне авто за календарний рік;
- продаються впродовж року з дня реєстрації.

Поряд із цим, варто зазначити, що на розгляді у Верховній Раді України знаходиться законопроект № 7306 «Про Митний тариф України», яким передбачається приведення законодавчої бази України у відповідність із системою загальновизнаних норм міжнародного права, зокрема шляхом створення Митного тарифу України, в основу якого покладено нову версію Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності, побудовану на основі Гармо-

нізованої системи опису та кодування товарів 2017 року (ГС-2017) і Комбінованої номенклатури Європейського Союзу (КН ЄС), з урахуванням зобов'язань в рамках СОТ.

Митний тариф України побудовано на основі Гармонізованої системи опису та кодування товарів версії 2012 р., тоді як застосування заходів тарифного та нетарифного регулювання в більшості країн світу, зокрема в країнах Європейського співтовариства та країнах СНД, з 1 січня 2017 р. здійснюється на основі ГС-2017.

У зв'язку зі згаданим виникає низка ускладнень, пов'язаних, зокрема, із:

розбіжностями в товарних кодах країни-експортера та України під час митного оформлення продукції, що імпортується;

неможливістю зіставлення митної статистики, наданої в рамках домовленостей про обмін статистичною інформацією, тощо.

Враховуючи зазначене, проектом Закону України передбачено нову редакцію номенклатури Митного тарифу України, в основу якої покладено ГС-2017 на рівні перших шести знаків (офіційне видання ВМО) і КН ЄС 2017 р. на рівні сьомого і восьмого знаків (Official Journal of the European Communities, L 294 від 28.10.2016, vol. 59).

Що стосується змін у кодуванні ТЗ згідно вищенаведеного законопроекту, то в першу чергу, варто зазначити, що в ньому більш детальніше наведено класифікацію таких товарних позицій, як 8702 20 та 8703 40 (різновиди електромобілів).

1.3. Особливості оподаткування ввезення транспортних засобів в Україну та визначення їх митної вартості

Товари за товарними позиціями 8701 - 8707, 8711, 8716 згідно з УКТЗЕД, які підлягають державній реєстрації, при ввезенні громадянами на митну територію України або надходженні на митну територію України на адресу громадян у несупроводжуваному багажі або вантажних відправленнях для вільного обігу, незалежно від їх вартості, підлягають письмовому декларуванню та митному

оформленню в порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову і митну політику, з оподаткуванням ввізним митом за повними ставками Митного тарифу України, акцизним податком і податком на додану вартість за ставками, встановленими ПКУ.

Подібний принцип оподаткування митними платежами повністю або частково застосовується ЄС для розмитнення автомобілів, ввезених на територію ЄС з інших країн світу.

Товари за кодами 8701 - 8707, 8711, 8716 згідно з УКТЗЕД, що ввозяться (пересилаються) безпосередньо громадянами на митну територію України або надходять на адресу громадян у несупроводжуваному багажі чи у вантажних відправленнях для вільного обігу, незалежно від їх вартості, за митною декларацією, передбаченою законодавством України для підприємств, оподатковуються ввізним митом за повними ставками Митного тарифу України, податком на додану вартість та в установлених законодавством України випадках акцизним податком (табл.1.7).

Таблиця 1.7

Розрахунок сум митних платежів при ввезенні ТЗ

Ввезення транспортних засобів	Справляння мита	Справляння акцизного податку	Справляння податку на додану вартість
Ввезення транспортних засобів за кодами 8701, 8702,8704, 8705, 8706, 8716 (крім причепів та напівпричепів для тимчасового проживання у кемпінгах, типу причіпних будиночків за кодом 8716 10 99 00) згідно УКТЗЕД	Розділ IX Митного кодексу України від 13.03.2012 № 4495-VI Розділ XVII Закону України «Про Митний тариф України» № 584-VII від 19.09.2013. Розрахунок суми мита в разі застосування адвалорних ставок мита (у відсотках до митної вартості товарів) здійснюється за формулою: С = (МВ х Ст) : 100 %, де С - сума мита; МВ - митна вартість товару (у грн.); Ст - ставка мита, установлена у відсотках від фактурної вартості товару.		Розділ V Податкового кодексу України Нарахування суми податку на додану вартість при ввезенні транспортних засобів здійснюється за ставкою 20 відсотків від бази оподаткування за формулою: Спдв = (МВ + С) х 0,2, де Спдв - сума податку на додану вартість; МВ - митна вартість товарів; С - сума мита.

Ввезення транспортних засобів за кодами 8703, 8707, 8711 згідно УКТЗЕД	Розділ IX Митного кодексу України від 13.03.2012 № 4495-VI Розділ XVII Закону України «Про Митний тариф України» № 584-VII від 19.09.2013. Розрахунок суми мита в разі застосування адвалорних ставок мита (у відсотках до фактурної вартості товарів) здійснюється за формулою: С = (МВ х Ст): 100 %, де С - сума мита; МВ - митна вартість товару (у грн.); Ст - ставка мита, установлена у відсотках від фактурної вартості товару.	Розділ VI Податкового кодексу України Розрахунок суми акцизного податку із застосуванням специфічних ставок здійснюється за такою формулою: Са = Н х А, де Са - сума акцизного податку; Н - кількісна або фізична характеристика товару в натуральному вираженні; А - ставка акцизного податку.	Розділ V Податкового кодексу України Нарахування суми податку на додану вартість при ввезенні транспортних засобів здійснюється за ставкою 20 відсотків від бази оподаткування за такою формулою: Спдв = (МВ + С + Са) х 0,2, де Спдв - сума податку на додану вартість; МВ - митна вартість товарів; С - сума мита; Са - сума акцизного податку.

Кузови (включаючи кабіни) для МТЗ товарних позицій 8701 - 8705, що класифікуються в товарній позиції 8707, шасі з установленими двигунами для товарів товарних позицій 8701 - 8705, що класифікуються в товарній позиції 8706 згідно з УКТ ЗЕД, підлягають митному оформленню як зібрані ТЗ.

Оподаткування їх здійснюється за повними ставками ввізного мита відповідно до Митного тарифу України, акцизним податком і податком на додану вартість за ставками, встановленими ПКУ.

Визначення типу, моделі ТЗ, року його виготовлення, комплектності, укомплектованості, повної маси, робочого об'єму двигуна, інших характеристик, визначальних для класифікації ТЗ згідно УКТЗЕД, проводиться на підставі поданих документів та результатів митного огляду ТЗ, включаючи огляд ідентифікаційних табличок, номерних площадок кузовів (шасі), номерних панелей та табличок (наклейок), додаткових носіїв інформації, наявних на ТЗ.

Слід зазначити, що технічні можливості автомобільних ТЗ використовуються суспільством як для комерційних, так і для некомерційних (особистих) цілей. Особливого значення розмежування цілей використання автомобільних ТЗ на комерційні та некомерційні (осо-

бисті) набуває при їх переміщенні через митні кордони. Адже саме цілі використання автомобільних ТЗ є одним із базових факторів, що визначають рівень їх оподаткування митними платежами.

Економічною частиною Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, передбачено перехідний період тривалістю сім років щодо зниження рівня ставок ввізного мита при ввезенні легкових автомобілів. За цей час ставки ввізного мита поступово знижуватимуться до нуля. Так, у 2018 році для нових легкових автомобілів походженням з країн Євросоюзу вони встановлюються в такому обсязі [23]:

- бензинові: з двигуном внутрішнього згорання із запалюванням від стиснення (дизелем або напівдизелем):

з робочим об'ємом циліндрів двигуна не більше 1000 см^3 – 6,3% від митної вартості;

з робочим об'ємом циліндрів двигуна понад 1000 см^3, але не більш як 1500 см^3 – 7,3% від митної вартості;

з робочим об'ємом циліндрів двигуна понад 1500 см^3, але не більше 2 200 см^3 – 5% від митної вартості;

з робочим об'ємом циліндрів двигуна більше 2 200 см^3, але не більше 3000 см^3 – 5% від митної вартості;

з робочим об'ємом циліндрів двигуна понад 3000 см^3 – 5% від митної вартості.

- Дизельні з двигуном внутрішнього згорання із запалюванням від стиснення (дизелем або напівдизелем):

з робочим об'ємом циліндрів двигуна не більш як 1500 см^3 – 7,3% від митної вартості;

з робочим об'ємом понад 1500 см^3, але не більше 2500 см^3 – 7,3% від митної вартості;

з робочим об'ємом циліндрів двигуна понад 2500 см^3 – 6,3% від митної вартості.

- Електромобілі :

транспортні засоби, оснащені виключно електричними двигунами (одним або декількома) – 0% від митної вартості.

Нові зміни не стосуються авто, що мають гібридні двигуни - їх розмитнюють на загальних засадах, ставки митних платежів при-

рівнюються до ставок на ввезення автомобілів з бензиновим або дизельним двигуном.

З метою розрахунку митних платежів необхідно визначати митну вартість ТЗ. Порядок і методи визначення митної вартості товарів, в тому числі транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України, встановлені розділом III МКУ та базуються на положеннях статті VII Генеральної угоди з тарифів і торгівлі та Угоди про застосування статті VII ГАТТ.

Згідно зі статтями 51, 52 МКУ, митна вартість товару визначається і заявляється декларантом або уповноваженою ним особою. Тобто особа, яка проводить оформлення автомобіля вказує його вартість самостійно і для підтвердження цієї вартості подає документи (рахунки, чеки, довідки тощо).

При відсутності таких документів і за наявності підстав вважати, що заявлена вартість недостовірна, орган доходів і зборів може визначити її самостійно на підставі цінової інформації, наявної в розпорядженні митниці. У цьому випадку митні платежі нараховуються від митної вартості, визначеної митницею.

Митна вартість ТЗ залежить від таких факторів як:

- тип ТЗ за УКТЗЕД;

- країна походження - диференційовані ставки мита в залежності від країни походження автомобіля. При цьому, щоб скористатися преференційним режимом, необхідно в уповноважених органах, наприклад країн Євросоюзу отримати на транспортний засіб сертифікат переміщення форми EUR-1. Так, преференційними (нульовими) або зниженими ставками ввізного мита при ввезенні легкових автомобілів з Канади (Угода про вільну торгівлю між Україною та Канадою (ратифікована Законом України від 14.03.2017 № 1917-VIII «Про ратифікацію Угоди про вільну торгівлю між Україною та Канадою») можуть скористатися як фізичні, так і юридичні особи. При цьому, згідно з наказом Мінфіну України від 20.09.2012 № 1011 «Про затвердження відомчих класифікаторів інформації з питань державної митної справи, які використовуються у процесі оформлення митних декларацій», для застосування нульової або зменшеної ставки ввізного мита при митному оформленні легкових автомобілів походженням з Канади у митній декларації зазначаються, зокрема:

- у графі 36 «Преференція» - код звільнення від сплати ввізного мита «420» (товари, що ввозяться в Україну та походять з Канади), передбачений Класифікатором звільнень від сплати митних платежів при ввезенні товарів на митну територію України й тоді митна вартість не визначається;

- перевіряється походження ТЗ на основі інформації, наведеної у сертифікаті про походження товару/декларації про походження товару, додаткових відомостях про країну походження, в т.ч. й інформації , що міститься в ідентифікаційному номері ТЗ (VIN-код);

- митний режим, в якому ввозяться ТЗ – митна вартість визначається в основному при імпорті ТЗ для розрахунку митних платежів, зокрема ввізного мита та податку на додану вартість;

- технічні та економічні характеристики ТЗ - марка, модель, комплектація, об'єм двигуна, рік випуску, технічний стан (особливо це стосується транспортних засобів, які були у використанні) тощо.

У відповідності з нормами МКУ заявлена декларантом митна вартість транспортних засобів і подані ним відомості про її визначення повинні базуватися на об'єктивних, документально підтверджених даних, що піддаються обчисленню.

24.05.2012 Міністерством фінансів України було видано Наказ №599 «Про затвердження Форми декларації митної вартості та Правил її заповнення» (далі – Наказ №599).

Крім форми декларації митної вартості (далі – ДМВ), Наказ №599 визначив порядок її заповнення: 1) декларантом або уповноваженою ним особою (при визначенні та заявленні митної вартості товарів, що переміщуються через митний кордон України) та 2) митним органом (при здійсненні контролю за правильністю визначення декларантом або уповноваженою ним особою митної вартості товарів, що переміщуються через митний кордон України). У Правилах заповнення ДМВ, встановлених Наказом №599, у частині І «Загальні положення» окреслено мінімально необхідний, додатковий до визначеного у МКУ, для оперування із ДМВ, понятійно-категорійний апарат, визначено випадки подачі ДМВ (відповідно до частин 5, 6 статті 52 МКУ [14]), порядок та форми подачі ДМВ разом із митною декларацією митним органам, аркушну структуру ДМВ (основний аркуш та додатковий аркуш А – для заявлення відомостей про митну вартість товарів, ви-

значену за ціною договору (контракту) щодо товарів, які імпортуються (вартість операції) або додатковий аркуш Б – для заявлення відомостей про митну вартість товарів, визначену із застосуванням другорядних методів, або додаткові аркуші А й Б – за наявності в партії товарів більше трьох найменувань), а також права та заборони посадової особи митного органу в процесі заповнення ДМВ.

Частина II «Правила заповнення ДМВ. Правила заповнення граф ДМВ посадовою особою митного органу» детально описує порядок заповнення посадовою особою митного органу графи «Для відміток митного органу»; реквізити, які обов'язково повинні бути зазначені на кожному із аркушів ДМВ; порядок вчинення запису щодо рішення, яке прийняте посадовою особою митного органу за результатами контролю правильності визначення митної вартості товарів при «паперовому» та електронному декларуванні.

Частина III «Правила заповнення граф ДМВ декларантом або уповноваженою ним особою» містить детальну пографову регламентацію порядку заповнення декларантом або уповноваженою ним особою основного аркуша ДМВ, додаткового аркуша А, додаткового аркуша Б.

Для підтвердження заявлених відомостей про митну вартість ТЗ декларант зобов'язаний подати документи, визначені у частині 2 статті 53 Кодексу.

Відповідно до статті 9 Конституції України чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства України. Це безпосередньо стосується таких норм міжнародного права, як стаття VII ГАТТ «Оцінка товару для митних цілей» та Угода про застосування статті VII ГАТТ.

Відповідно до пункту 1 статті 64 МКУ [14], у разі, якщо митна вартість не може бути визначена шляхом послідовного використання методів, зазначених у статтях 58-63 МКУ, митна вартість оцінюваних товарів визначається з використанням способів, які не суперечать законам України і є сумісними з відповідними принципами і положеннями Генеральної угоди з тарифів і торгівлі (ГАТТ).

Відомості про митну вартість товарів використовуються, зокрема, для нарахування митних платежів.

Відповідно до частини 2 статті 51 МКУ митна вартість товарів, що ввозяться на митну територію України відповідно до митного режиму імпорту, визначається декларантом відповідно до глави 9 МКУ [14].

Органом доходів і зборів згідно статті 54 МКУ здійснюється контроль правильності визначення митної вартості товарів під час проведення митного контролю і митного оформлення.

За результатами здійснення контролю правильності визначення митної вартості товарів орган доходів і зборів визнає заявлену декларантом або уповноваженою ним особою митну вартість чи приймає письмове рішення про її коригування відповідно до положень статті 55 МКУ [14].

Окрім того, 24.05.2012, Міністерством фінансів України було видано наказ №598 «Про затвердження форми рішення про коригування митної вартості товарів, Правил заповнення рішення про коригування митної вартості товарів та Переліку додаткових складових до ціни договору» (далі – Наказ №598). Цим Наказом було скасовано окремі підзаконні нормативно-правові акти Державної митної служби України, за допомогою яких раніше здійснювалось регулювання окреслених вище питань.

У межах Наказу №598 було затверджено Правила заповнення рішення про коригування митної вартості товарів (далі – Правила). Структурно Правила складаються із «Загальних положень» та «Опису граф рішення». У «Загальних положеннях» викладено концептуальні підходи до розуміння понятійно-категорійного апарату Правил Наказу №598, організаційно-управлінські засади прийняття та оформлення Рішення про коригування митної вартості, а також його реєстрації та документальної фіксації. «Опис граф рішення» – основна частина Правил, яка містить детальний опис змісту кожної із тридцяти трьох граф Рішення та декларує покроковий механізм їх заповнення. Правила абсолютно чітко пояснюють, яка саме інформація щодо номеру Рішення, дати його заповнення, підрозділу митного органу, який прийняв це Рішення, номеру та виду штампу, яким даний документ посвідчується, митної декларації та заявлених у ній декларантом складових митної вартості товару, власне товару та його неодмінних ідентифікаційних атрибутів, таких як: код краї-

ни виробництва; вага нетто; додаткова одиниця виміру, додаткових документів, повинна міститись у Рішенні. При дотриманні Правил оформлення Рішення, із його граф можна буде буде отримати вичерпну інформацію про: обставини прийняття Рішення та джерела інформації, що використовувалися митним органом для визначення митної вартості; здійснення коригування митної вартості товару та митного огляду; код методу визначення вартості митним органом тощо.

Відповідно до частини 2 статті 338 МКУ [14], за результатами застосування системи управління ризиками огляд товарів, ТЗ комерційного призначення може бути ідентифікаційним - без розкриття пакувальних місць і без обстеження ТЗ, частковим - з розкриттям до 20 % пакувальних місць і вибірковим обстеженням ТЗ та повним - з розкриттям до 100 % пакувальних місць та поглибленим обстеженням ТЗ.

Також огляд (переогляд) товарів, ТЗ комерційного призначення може проводитися за наявності достатніх підстав вважати, що переміщення цих товарів, ТЗ через митний кордон України здійснюється поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю, у тому числі в разі отримання відповідної офіційної інформації від правоохоронних органів (частина 5 статті 338 МКУ).

Вичерпний перелік відповідних підстав, за наявності яких може проводитись огляд (переогляд) товарів, ТЗ комерційного призначення митними органами України, затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 23.05. 2012 № 467.

Відповідно до частини 8 статті 338 МКУ за результатами митного огляду (переогляду) складається акт огляду (переогляду) у двох примірниках, в якому зазначаються відомості про:

1) посадових осіб органу доходів і зборів, які здійснювали огляд (переогляд), та осіб, які були присутні під час його проведення;

2) підстави проведення огляду (переогляду) за відсутності особи, яка переміщує товари, транспортні засоби комерційного призначення через митний кордон України чи зберігає товари під митним контролем;

3) обсяг здійснення огляду (переогляду) та результати його проведення;

4) інші відомості, що стосуються товарів, транспортних засобів комерційного призначення, огляд (переогляд) яких проводився.

При цьому пункту 1.4 розд. І Порядку проведення огляду та переогляду товарів, транспортних засобів комерційного призначення, затвердженого наказом Міністерства фінансів України від 12.12.2012 № 1316, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 26.02.2013 за № 318/22850 (далі - Порядок № 1316), визначено, що огляд та переогляд ТЗ комерційного призначення здійснюються шляхом:

візуального огляду ТЗ комерційного призначення;

розкриття пакувальних місць, обстеження ТЗ комерційного призначення.

Відповідно до пункту 1.8 розд. І Порядку № 1316 під час проведення огляду можуть використовуватися технічні та спеціальні засоби митного контролю, а також службові собаки.

Таким чином, за наявності достатніх підстав вважати, що переміщення ТЗ здійснюється з ознаками порушень митних правил, працівники митниці ДФС при здійсненні митного огляду (переогляду) можуть здійснювати розбирання елементів ТЗ [34].

З 01.08.2016 року набрав чинності Закон України «Про внесення зміни до підрозділу 5 розділу XX «Перехідні положення» ПКУ щодо стимулювання розвитку ринку вживаних транспортних засобів» .

При митному оформленні легкових автомобілів, що використовувалися, за ставками акцизного податку, встановленими пунктом 15 підрозділу 5 розділу XX «Перехідні положення» ПКУ, у графі 36 митної декларації зазначається код пільги з оподаткування товару акцизним податком «172».

Знижені ставки акцизного податку не застосовуються для легкових автомобілів, якщо вони, зокрема, ввозяться на митну територію України особою для власного використання або на користь інших осіб за договорами купівлі-продажу, міни, поставки, дарування, комісії, доручення, поруки, інших господарських та цивільно-правових договорів або за рішенням суду в кількості понад один легковий автомобіль протягом календарного року.

Таким чином, контроль за виконанням обмежень, встановлених Законом № 1389 щодо ввезення на митну територію України не

більше одного легкового автомобіля протягом календарного року, має здійснюватись відносно двох категорій осіб:

- які ввозять легкові автомобілі для власного використання;
- які ввозять легкові автомобілі на користь інших осіб.

Зазначене узгоджується з позицією викладеною у листі Комітету Верховної Ради України з питань податкової та митної політики від 15.07.2016 № 94-27/9-729.

Також нормами Закону № 1389 встановлено, що знижені ставки акцизного податку не застосовуються якщо легкові автомобілі мають походження з країни, визнаної державою - окупантом згідно із законом України та/або визнаної державою - агресором по відношенню до України згідно із законодавством, або ввозяться з території такої держави - окупанта (агресора) та/або з окупованої території України, визначеної такою згідно із законом України.

Згідно зі статтею 43 МКУ [14] документами, що підтверджують країну походження товару, є сертифікат про походження товару, засвідчена декларація про походження товару, декларація про походження товару, сертифікат про регіональне найменування товару.

У разі якщо в документах про походження товару є розбіжності у відомостях про країну походження товару або органом доходів і зборів встановлено інші відомості про країну походження товару, ніж ті, що зазначені у документах, декларант або уповноважена ним особа має право надати органу доходів і зборів для підтвердження відомостей про заявлену країну походження товару додаткові відомості.

Додатковими відомостями про країну походження товару є відомості, що містяться в товарних накладних, пакувальних листах, відвантажувальних специфікаціях, сертифікатах (відповідності, якості, фітосанітарних, ветеринарних тощо), митній декларації країни експорту, паспортах, технічній документації, висновках - експертизах відповідних органів, інших матеріалах, що можуть бути використані для підтвердження країни походження товару.

До відомостей про походження ТЗ, що ввозяться на митну територію України громадянами, може бути віднесений їх ідентифікаційний номер - VIN-код (Vehicle Identification Number), інформація про який зазначається у технічному паспорті на ТЗ.

Як правило, структура VIN-коду складається із 17 символів, перші три символи з яких визначають географічну зону, країну - виробника і виробника ТЗ, а одинадцятий символ містить інформацію про місце складання ТЗ. Варто відзначити, що на сьогодні частішають факти фальсифікації ідентифікаційних номерів автомобіля.

В останні роки значно збільшилися обсяги імпорту, як нових, так і вживаних ТЗ. Це сприяло зменшенню загального податкового навантаження, яке на сьогодні складає приблизно 35-40% до вартості автомобіля. До набрання чинності закону акцизний податок був настільки великий, що податкове навантаження на вживаний ТЗ сягало 90% вартості ТЗ [35]. Зокрема, офіційна статистика обсягів імпортованих ТЗ за 2016 – 2017 рр. наведена на рис. 1.1.

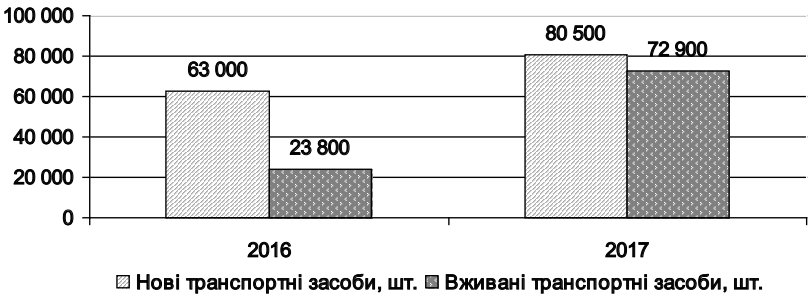

Рисунок 1.1 – Кількість імпортованих ТЗ в Україну протягом 2016 – 2017 рр. [36]

Як видно з рис. 1.1, протягом 2016-2017 року обсяги імпортованих, як нових так і вживаних, ТЗ зросли, особливо стрімке зростання спостерігалося кількості імпортованих вживаних ТЗ, що становило - 206,3%. Поряд із цим зростання кількості імпортованих нових ТЗ становило лише - 27,8 %.

Збільшення кількості імпортованих ТЗ сприяло зростанню обсягів сплачених митних платежів (рис. 1.2).

Рисунок 1.2 – Обсяги сплачених митних платежів протягом 2016 – 2017 рр. [36]

Слід зауважити, що зростання обсягів сплачених митних платежів за переміщення нових ТЗ протягом 2016 – 2017 рр. склало 127,4 % (що є майже ідентичним до зростання кількості ввезених нових ТЗ). Поряд із тим, зростання обсягів сплачених митних платежів за переміщення вживаних ТЗ – 229,2 %. Така ситуація виникла, в першу чергу, через те, що при ввезенні вживаних ТЗ застосовуються зменшені ставки акцизного податку.

Що стосується географії імпорту ТЗ, та варто зазначити, що найбільше автомобілів в Україну імпортують з Європи. Авто «під розмитнення» везуть переважно з Німеччини та Франції (а це найбільші за обсягами ринки), а також з Італії, Бельгії, Швейцарії. Серед найпопулярніших моделей – Volkswagen Passat та Golf, Renault Megane, Skoda Octavia, Opel Astra та Insignia. Загалом це автомобілі 2010-2015 років випуску, хетчбеки та універсали переважно європейських марок та з дизельними двигунами [37].

Протягом останніх років значно збільшилася кількість громадян, які використовують в Україні ТЗ з іноземною реєстрацією як для власних особистих потреб, так і для регулярного переміщення через митний кордон України товарів в комерційних цілях.

Такі ТЗ поміщуються громадянами України у митний режим транзиту, а нерезидентами у митний режим тимчасового ввезення з подальшою передачею їх у користування громадянам України.

Згодом, порушуючи встановлені строки перебування таких ТЗ на митній території України, громадяни України використовують їх на постійній основі без сплати до бюджету будь-яких податків.

Перевищення встановлених МКУ строків транзиту та тимчасового ввезення транспортних засобів особистого користування, що перебувають під митним контролем, є порушенням митних правил за статтями 470 та 481 МКУ та тягнуть за собою адміністративну відповідальність у вигляді попереджень та штрафів.

Крім того, МКУ встановлена заборона на використання таких транспортних засобів для цілей підприємницької діяльності в Україні, на їх розкомплектування чи передачу у володіння, користування або розпорядження іншим особам.

Адміністративну відповідальність за неправомірні операції з товарами, митне оформлення яких не закінчено, або з товарами, що перебувають на тимчасовому зберіганні під митним контролем, встановлено у статті 469 МКУ, відповідно до якої органи доходів і зборів при виявленні фактів передачі ТЗ в користування іншій особі складають протокол про порушення митних правил.

Проте, у березні 2015 року Конституційний Суд України (Рішення Конституційного Суду України від 31.03.2015 у Справі № 1-4/2015 щодо офіційного тлумачення положень частини другої статті 469 МКУ) встановив, що користування або розпорядження ТЗ особистого користування, які поміщені в митний режим тимчасового ввезення на митну територію України, не є адміністративним правопорушенням, передбаченим у частині 2 статті 469 МКУ.

Таке рішення позбавило органи доходів і зборів важелів впливу на громадян-порушників, що призвело до значного збільшення кількості ТЗ особистого користування з іноземною реєстрацією, що перебувають в Україні з порушенням митних правил і використовуються з порушенням митного законодавства.

Дані митної статистики щодо ввезення на митну територію України громадянами-резидентами та громадянами-нерезидентами ТЗ особистого користування з іноземною реєстрацією, кількості не вивезених таких транспортних засобів та кількості перетинів ними митного кордону за 1 квартал 2018 року та 2017 рік свідчать

про зростання кількості ТЗ, які перебувають на митній території України з порушенням митних правил:

у митному режимі **транзиту**:

	Кількість ввезених ТЗ з іноземною реєстрацією		Кількість **не вивезених** ТЗ з іноземною реєстрацією		Кількість перетинів митного кордону	
	1 кв. 2018	2017	1 кв. 2018	2017	1 кв. 2018	2017
резиденти	75 178	200 733	16 209	38 821	521 479	2 226 975
нерезиденти	3 579	11 290	261	5 199	9 016	33 427
Разом	78 757	212 023	16 470	44 020	530 495	2 260 402

у митному режимі **тимчасового ввезення**:

	Кількість ввезених ТЗ з іноземною реєстрацією		Кількість **не вивезених** ТЗ з іноземною реєстрацією		Кількість перетинів митного кордону	
	1 кв. 2018	2017	1 кв. 2018	2017	1 кв. 2018	2017
резиденти	17 413	57 144	2 363	4 404	37 592	196 516
нерезиденти	203 823	696 232	43 925	140 958	487 208	2 583 378
Разом	221 236	753 376	46 288	145 362	524 800	2 779 894

у митному режимі **транзиту**:

	Кількість ввезених ТЗ з іноземною реєстрацією		Кількість **не вивезених** ТЗ з іноземною реєстрацією		Кількість перетинів митного кордону	
	1 кв. 2018	2017	1 кв. 2018	2017	1 кв. 2018	2017
резиденти	75 178	200 733	16 209	38 821	521 479	2 226 975
нерезиденти	3 579	11 290	261	5 199	9 016	33 427
Разом	78 757	212 023	16 470	44 020	530 495	2 260 402

у митному режимі **тимчасового ввезення**:

	Кількість ввезених ТЗ з іноземною реєстрацією		Кількість не вивезених ТЗ з іноземною реєстрацією		Кількість перетинів митного кордону	
	1 кв. 2018	2017	1 кв. 2018	2017	1 кв. 2018	2017
резиденти	17 413	57 144	2 363	4 404	37 592	196 516
нерезиденти	203 823	696 232	43 925	140 958	487 208	2 583 378
Разом	221 236	753 376	46 288	145 362	524 800	2 779 894

Митницями ДФС протягом 2017 року складено 21526 протоколів про порушення митних правил у відношенні фізичних осіб у зв'язку з порушенням порядку переміщення ТЗ через митний кордон України. Сума штрафів, накладених митницями ДФС, за вчинення правопорушень склала 324 млн. грн. Сума стягнутих штрафів склала 56 млн. грн.

За 1 квартал 2018 року, вже складено 8736 протоколів про порушення митних правил. Сума штрафів, накладених митницями ДФС склала 94 млн. грн. Сума стягнутих штрафів склала 12 млн. грн.

Загалом, за даними митної статистики станом на 1.05.2018 року кількість ТЗ з іноземною реєстрацією, які за період з 1.01.2016 були ввезені на митну територію України в митному режимі транзиту та тимчасового ввезення складає 2 009 071 одиниць (з них в митному режимі транзиту 418 362 авто, в митному режимі тимчасового ввезення 1 590 709 авто). Серед таких автомобілів 315 228 одиниць досі не вивезені за межі митної території України (79 517 транзитних авто та 235 711 тимчасово ввезених), з них 124 519 одиниць знаходяться на митній території України з порушенням терміну перебування (63 047 транзитних авто та 61 472 тимчасово ввезених).

Така динаміка засвідчує неефективність дій окремих органів виконавчої влади, а також недосконалість деяких норм діючого законодавства, що регулює питання:

- ввезення громадянами в митному режимі тимчасового ввезення/транзиту ТЗ особистого користування та використання таких ТЗ на митній території України;
- відповідальності громадян за порушення умов тимчасового ввезення/транзиту на митну територію України таких ТЗ;
- взаємодії органів доходів і зборів, Державної прикордонної служби та Національної поліції;
- ввезення та реєстрації в Україні ТЗ встановлених екологічних стандартів.

Департамент адміністрування митних платежів ДФС у відповідь на запит щодо кількості ТЗ, що переміщувалися через митний кордон України надав наступну інформацію (табл.1.8).

Таблиця 1.8

Сумарний обсяг імпорту та експорту у розрізі товарних позицій за кодами УКТЗЕД (тисяч доларів США) за період з 01.01.2015 р. по 31.03.2018 р.

Код і найменування позиції товару за УКТЗЕД		Імпорт		Експорт	
		Вартість	Вага нетто, т.	Вартість	Вага нетто, т.
2015					
8702	Моторні транспортні засоби, призначені для перевезення 10 осіб і більше, включаючи водія	15544	9558	3302	470
8703	Автомобілі легкові та інші моторні транспортні засоби, призначені головним чином для перевезення людей	824415	87825	12553	623
8704	Моторні транспортні засоби для перевезення пасажирів	161571	51636	38935	7467
8705	Моторні транспортні засоби спеціального призначення не призначені для перевезення людей або вантажів	45660	6543	18186	1820
2016					
8702	Моторні транспортні засоби, призначені для перевезення 10 осіб і більше, включаючи водія	30288	8555	920	123
8703	Автомобілі легкові та інші моторні транспортні засоби, призначені головним чином для перевезення людей	1441587	133207	9203	449
8704	Моторні транспортні засоби для перевезення пасажирів	245074	65586	31527	4850
8705	Моторні транспортні засоби спеціального призначення не призначені для перевезення людей або вантажів	99214	9475	8783	347
2017					
8702	Моторні транспортні засоби, призначені для перевезення 10 осіб і більше, включаючи водія	45407	7663	1203	134
8703	Автомобілі легкові та інші моторні транспортні засоби, призначені головним чином для перевезення людей	2077266	235657	5406	191
8704	Моторні транспортні засоби для перевезення пасажирів	370466	83340	9613	2070

8705	Моторні транспортні засоби спеціального призначення не призначені для перевезення людей або вантажів	140339	14775	5081	529
I кв. 2018					
8702	Моторні транспортні засоби, призначені для перевезення 10 осіб і більше, включаючи водія	13952	2355	386	39
8703	Автомобілі легкові та інші моторні транспортні засоби, призначені головним чином для перевезення людей	459351	61389	1388	34
8704	Моторні транспортні засоби для перевезення пасажирів	79116	17628	154	18
8705	Моторні транспортні засоби спеціального призначення не призначені для перевезення людей або вантажів	64728	5529	578	76

На основі аналізу табл. 1.8 можна зробити низку висновків, зокрема:

– протягом усього досліджуваного періоду вартість імпорту ТЗ за всіма позиціями демонструє тенденцію до зростання;

– найбільшу частку у вартості імпорті ТЗ становлять – 8703 Автомобілі легкові та інші МТЗ, призначені головним чином для перевезення людей, а найменшу – 8702 МТЗ, призначені для перевезення 10 осіб і більше, включаючи водія;

– найбільшу частку у вартості експорту ТЗ становлять – 8704 МТЗ для перевезення пасажирів, а найменшу – 8702 МТЗ, призначені для перевезення 10 осіб і більше, включаючи водія;

– протягом усього досліджуваного періоду вартість експорту ТЗ за всіма позиціями демонструє тенденцію до зростання.

На сьогодні Україна знаходиться в стані залежності від іноземних постачальників енергоресурсів, зокрема, нафтопродуктів та газу. Така ситуація за наявності зовнішньої агресії та посягання на цілісність країни є критичною не лише з економічної точки зору, а і ставить під загрозу питання національної безпеки.

За таких умов надзвичайно актуальним є питання розвитку енергозберігаючих, екологічно безпечних видів транспорту та його інфраструктури. Одним із напрямків, який дозволить значно скоротити споживання паливно-мастильних матеріалів, є популяризація серед населення транспортних засобів, оснащених електричними

двигунами, які на сьогодні не користуються попитом серед споживачів. Так, кількість імпортованих електромобілів складає декілька десятків одиниць на рік.

Перш за все, це пов'язано зі значною вартістю таких автомобілів та недостатнім рівнем розвитку інфраструктури для їх використання, що у свою чергу є наслідком відсутності державної підтримки в цьому секторі економіки.

Крім того, використання традиційних ТЗ призводить до щорічного збільшення шкідливих викидів СО2 в атмосферу, що має наслідком погіршення загальної екологічної ситуації в країні. Так, автомобільний транспорт є найбільшим забруднювачем атмосферного повітря в Україні, його частка становить 33,0% загального обсягу викидів. що перевищує аналогічний показник розвинених країн світу більш ніж в 1,7 рази.

У свою чергу, розвинені європейські країни вживають заходів щодо державної підтримки розвитку електротранспорту, зокрема, через прийняття відповідних законодавчих актів, що дозволяє щорічно значно скорочувати обсяги споживання продукції нафтопереробної промисловості та покращувати екологічний стан.

З 1 січня 2018 року тимчасово звільнено від оподаткування податком на додану вартість та акцизним податком операції з ввезення на митну територію України ТЗ, оснащених виключно електричними двигунами (одним чи декількома), що зазначені у товарній підкатегорії 8703 90 10 10 згідно з УКТ ЗЕД.

Це передбачено нормою Закону України від 7.12.2017 року № 2245-VIII «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень у 2018 році», яка діятиме до 31 грудня поточного року.

Як наслідок, за останні роки попит на електромобілі в Україні неухильно зростає. Якщо в 2016 році було ввезено 1400 електрокарів, то до кінця 2017 їхня кількість дорівнювала вже 4000. Продажі електромобілів в Україні у січні-червні 2018 року підвищилися у 1,5 рази - до 1,9 тис. одиниць у порівнянні з аналогічним періодом 2017 року [38]. Відзначається, що зростання попиту відбувалося в основному за рахунок імпорту машин, що були в експлуатації,

частка яких в первинних реєстраціях склала 85%. Така ситуація, в першу чергу, пов'язана із тим, що з 1 січня 2018 року скасовано ПДВ та акцизний податок на ввезення на митну територію України транспортних засобів, оснащених електричними двигунами. У порівнянні: на кінець 2016 року у Франції було зареєстровано 67 тис електрокарів, у Німеччині - 41 тис, у Норвегії - 99 тис. https://www.epravda.com.ua/publications/2018/03/26/635356/

Найбільшим попитом користувалися електрокар Nissan Leaf - 1,3 тис. автомобіля. Другим за популярністю став автомобіль BMW i3, який вибрали 129 покупців. Третє місце належить Tesla Model S, власниками якої стали 95 осіб. На четвертому місці залишається Mercedes-Benz B, в активі якого 57 реєстрацій. Замикає п'ятірку лідерів Smart Fortwo Electric Drive - придбано 50 електромобілів [39].

США повертає покупцеві нового електрокара 30% його вартості. У США посередники викуповують електрокари на аукціонах. Це все колишні вживані автомобілі, які експлуатувалися в прокатних компаніях, продавалися в кредит або лізинг. Дуже часто вони продаються після ДТП.

На противагу цьому варто відзначити, що в США (як основному постачальнику вживаних електромобілів в Україні) істотно зросли ціни на електромобілі. Поряд з цим: зросла конкуренція на аукціонах – між самими українцями, недостатні фінансові можливості населення та певними технічними труднощами в експлуатації, імпорт електромобілів знижується.

Багато електромобілів імпортуються з невеликими ушкодженнями, слабкими батареями або зовсім після ДТП. Трапляються «потопельники». В Україні їх доводять до нормального стану і перепродують.

Всі ці «характеристики» дозволяли імпортерам вказувати занижену вартість автомобіля для оптимізації сплати ПДВ.

Наприклад, митна вартість наймасовішого електромобіля в Україні Nissan Leaf 2015 року випуску з подряпинами на бампері у вересні 2017 року склала 5,8 тис.дол. У одному з великих салонів з продажу електрокарів мінімальна ціна на Nissan Leaf 2013 року - 10 тис. дол.

Ось ще приклад: у листопаді 2017 років через митницю оформили TESLA MODEL S 2016 року випуску за 41 тис.дол. зі зламаною

батареєю. У Києві така робоча модель продається за 85 тис. дол. і вище. Таких випадків у 2017 році було безліч.

Половина електрокарів в 2017 році була ввезена в Україну фізичними особами. Серед них близько 50% становлять серійні автодилери. Такі фізособи розмитнювали по 4-5 машин і більше. Решта ввозили по одному автомобілю, імовірно, для особистого використання.

Найбільшим імпортером автомобілів на електричній тязі в 2017 році була харківська компанія «Тесла Моторс». Вона ввезла 227 електромобіля (27%) [40].

Крім того, у Верховній Раді зареєстровано законопроекти (№ 8159 «Проект Закону про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо стимулювання розвитку галузі електричного транспорту в Україні» та № 8160 «Проект Закону про внесення змін до Митного кодексу України щодо стимулювання розвитку галузі електричного транспорту в Україні»), що пропонують на 10 років звільнити від оподаткування і ввізного мита комплектуючі і кузови для виробництва електромобілів, а також від сплати пенсійного збору покупців електрокарів, і на 15 років - від податку на прибуток добувачів літію, виробників акумуляторів і електромобілів. Ухвалення цих законодавчих документів дасть змогу, зокрема, з 1 січня до 31 грудня 2028 року звільнити від сплати ПДВ ввезення в Україну комплектуючих для виробництва КТЗ, оснащених одним або кількома електродвигунами. Крім того, звільнити від сплати акцизного податку ввезення кузовів (включаючи кабіни) для виробництва оснащених електродвигунами ТЗ.

На цей самий період платник податку на доходи фізичних осіб може включити в податкову знижку витрати на придбання електромобіля або переобладнання в нього, а осіб-покупців електрокарів пропонується звільнити від сплати збору на обов'язкове пенсійне страхування.

Внесення змін до МКУ передбачає до 31.12.2028 звільнити від сплати ввізного мита ввезення комплектуючих для виробництва електромобілів і електробусів [41].

З метою забезпечення єдиного підходу до організації роботи з аналізу, виявлення та оцінки ризиків при здійсненні контролю за

правильністю визначення митної вартості товарів під час митного контролю та митного оформлення, ДФС України розробила та упровадила в практику «Методичні рекомендації щодо роботи посадових осіб органів доходів і зборів з аналізу, виявлення та оцінки ризиків при здійсненні контролю за правильністю визначення митної вартості товарів, які переміщуються через митний кордон України», затверджені наказом ДФС України від 11.09.2015 р. №689 (далі – Методичні рекомендації). Зазначені Методичні рекомендації, крім загальної мети – забезпечення єдиного підходу органів ДФС України до організації роботи в межах визначення та коригування митної вартості товарів, містять також суб'єктизовану (досягається шляхом застосування посадовими особами ДФС України, що провадять контроль за правильністю визначення митної вартості товарів, положень Методичних рекомендацій) мету – аналіз, виявлення та оцінка ризиків щодо заявлення декларантом або уповноваженою ним особою неповних та /або недостовірних відомостей про митну вартість, у тому числі неправильного визначення митної вартості товарів.

При цьому у Методичних рекомендаціях зазначено, що факт того, що рівень задекларованої митної вартості товару значно нижчий за рівень митної вартості ідентичних або подібних (аналогічних) товарів, митне оформлення яких вже здійснено, сам собою не може бути підставою для витребування додаткових документів; цей факт є лише підставою для поглибленої перевірки повноти та достовірності документів. І лише виявлення одного або декількох з фактів, зазначених у частині 3 статті 53 МКУ, є підставою для витребування додаткових документів.

Так, у пункті 8 розділу 2 цих Методичних рекомендацій зазначено, що «у випадках спрацювання автоматизованої системи аналізу та управління ризиками за напрямом перевірки правильності визначення митної вартості товарів у зв'язку з ризиком заниження митної вартості та декларуванням митної вартості нижчої, ніж вартість ідентичних або подібних (аналогічних) товарів, посадова особа, що здійснює контроль за правильністю визначення митної вартості, здійснює перевірку відомостей, що містяться в документах, що підтверджують заявлену митну вартість, та відповідно до

частин 3-4 статті 53 Кодексу здійснює запит додаткових документів». Тобто при відповідному спрацюванні автоматизованої системи аналізу та управління ризиками митний орган повинен насамперед здійснити перевірку відомостей, що містяться в документах, що підтверджують заявлену митну вартість, і лише після цього у разі виявлення підстав може витребувати у декларанта додаткові документи. Однак відзначимо, що вищезазначений документ носить виключно рекомендаційний характер.

На посадову особу, що провадить контроль за визначенням правильності митної вартості (шляхом направлення запитів до інших державних органів, установ та організацій, уповноважених органів іноземних держав для встановлення автентичності документів, поданих органу доходів і зборів, або проведення планових, позапланових, зустрічних документальних перевірок), також покладається робота з аналізу, виявлення та оцінки ризиків. Як правило, такій роботі завжди передує перевірка правильності класифікації товарів згідно з УКТ ЗЕД та правильності визначення країни походження товарів. Тривалість митного оформлення не може тривати більше 4 робочих години з моменту пред'явлення органу ДФС України товарів щодо яких така робота проводиться, крім випадків, коли такі документи містять розбіжності, наявні ознаки підробки або не містять всіх відомостей, що підтверджують числові значення складових митної вартості товарів, чи відомостей щодо ціни, що була фактично сплачена або підлягає сплаті за ці товари, такий строк може бути перевищений на 10 календарних днів, необхідних для подання додаткових документів.

Правильність визначення митної вартості та її розрахунку перевіряється уповноваженою особою митниці з метою нарахування та справляння митних платежів під час митного оформлення.

Визначення митної вартості проводиться послідовно на підставі вартості, яка зазначена у комерційних документах (рахунку-фактурі, інвойсі, купчій, довідці-рахунку).

Якщо митниця має сумніви в правильності чи достовірності відомостей або документів, наданих в підтвердження заявленої вартості, вона може додатково вимагати у декларанта подальші пояснення, включаючи документи чи інші докази про те, що заявлена

вартість являє собою повну суму, фактично сплачену, чи, яка підлягає сплаті за ввезений ТЗ, кузов або агрегат. Якщо після отримання зазначеної інформації, чи за відсутністю відповіді, митниця все ще має обґрунтовані сумніви щодо достовірності заявленої вартості або повного включення до заявленої вартості всіх її складових, митна вартість визначається на підставі цін на ідентичні чи подібні товари, що діють у провідних країнах - експортерах цих товарів.

У цьому випадку при визначенні цін на ідентичні чи подібні товари можливе застосування інформації про вартість ТЗ, кузовів та агрегатів, що міститься в каталогах торговельних фірм та інших довідниках, а також, у разі необхідності, інформацію організацій, які проводили експертизу. При цьому слід зазначити, що інформація про ціни на ТЗ, кузова та агрегати, яка міститься у відповідних каталогах та довідниках, застосовується для попереднього порівняння та визначення порядку цифр з врахуванням технічного стану ТЗ, кузова та агрегату. У випадку, якщо заявлена вартість, явно не відповідає тій, яка міститься у зазначених каталогах та довідниках, митна вартість визначається на рівні цін на ідентичні чи подібні товари у відповідності до вимог законодавства. Отже, визначення митної вартості ТЗ, кузовів та агрегатів здійснюється у наступній послідовності:

1) проводиться огляд ТЗ, кузова та агрегату та здійснюється його ідентифікація із складанням акту огляду встановленого зразку;

2) проводиться перевірка заявленої вартості, здійснюється її порівняння із вартістю ідентичних або подібних ТЗ, кузовів та агрегатів, яка міститься у базі даних ДФС України, або каталогах і довідниках.

Аналіз форм митної декларації засвідчує тезу про те, що при декларуванні митної вартості за резервним методом визначенні митної вартості, не передбачено необхідних граф для внесення інформації щодо числових значень складових митної вартості (розрахунку), які визначаються згідно положень Методики.

Під час контролю правильності визначення митної вартості ТЗ, бувших у використанні, посадові особи митниці використовують наступні джерела цінової інформації:

- спеціалізований програмно-інформаційний комплекс ЄАІС ДФС;

- періодичне видання - автокаталоги «SuperSchwacke»;
- Методика. Однак, вона використовується у роботі експертами, експертними установами та містить формули і визначення, які є складними для звичайного використання, а тому потребують спеціальних знань та навиків, спеціальних процедур визначення та закріплення результатів. Посадовими особами митниць ДФС у судових спорах мають бути надані документи, які б закріплювали визначення митної вартості з використанням Методики, застосуванням формул та процедур визначення тощо;
- висновки про якісні та вартісні характеристики товарів, підготовлені спеціалізованими експертними організаціями, що мають відповідні повноваження згідно із законодавством. У зв'язку із зростанням кількості ввезених вживаних ТЗ виникає необхідність у підтвердженні заявленої митної вартості, шляхом проведення експертних досліджень та надання висновків щодо оцінки ТЗ. В зоні діяльності митниць ДФС оцінку ТЗ можуть здійснювати судові експерти Державного науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України та 24 територіальних підрозділів – науково-дослідних експертно-криміналістичних центрів МВС України та незалежні експерти, які працюють на підставі сертифікатів оціночної діяльності та свідоцтв про реєстрацію в Державному реєстрі оцінювачів та субєктів оціночної діяльності. Надані експертні висновки щодо оцінки ТЗ, бувших у використанні, складені відповідно до вимог чинного законодавства, що регламентує порядок проведення автотоварознавчих експертиз, а саме із застосуванням Методики;
- ресурси мережі Інтернет;

3) у разі необхідності здійснюється коригування вартості ТЗ, кузова та агрегату з урахуванням його технічного стану експертом;

4) результати розрахунків експерта оформляються за встановленим порядком.

Відмітимо, що визначення митної вартості ТЗ, вузлів та агрегатів починається з його огляду уповноваженою особою митниці, а також проведення звірки номерів агрегатів та наданих документів до митного оформлення з метою подальшої ідентифікації об`єкту.

Декларант подає уповноваженій особі митниці, який знаходиться в зоні митного огляду, необхідні для митного оформлення

документи та обов'язково пред'являє автомобіль, номерний вузол чи агрегат для огляду.

На підставі поданих декларантом документів та проведеного огляду ТЗ уповноваженою особою органу доходів і зборів складається акт огляду ТЗ. Даний акт підписується декларантом ТЗ та завіряється особистою номерною печаткою та особистим підписом уповноваженої особи митниці, що проводила огляд. Акт огляду автомобіля, заповнений і завірений особистою номерною печаткою, зберігається у справах митниці у відділі, який проводив перевірку та визначення митної вартості. Варто відзначити, що фото ТЗ не відповідає інформації, наведеній у акті огляду, а отже потребує ретельної перевірки правильність визначення митної вартості ТЗ.

- Слід також підкреслити, що при внесенні відомостей про двигун, обов'язково вказується його об'єм. У випадку неможливості визначення об'єму двигуна, обов'язково вказується його повний номер, що дає змогу за допомогою відповідних каталогів з'ясувати об'єм двигуна для подальшого визначення митної вартості.

Визначення дати початку користування ТЗ (дати першої реєстрації у відповідних реєстраційних органах) проводиться за записами у реєстраційних документах на нього. У разі неможливості встановлення дати початку користування ТЗ, визначення проводиться по ідентифікаційному номеру кузова авто; при цьому початком користування вважається дата - 1 січня року, зазначеного в ідентифікаційному номері кузова.

У випадку неможливості встановлення як дати початку користування так і року його випуску за ідентифікаційним номером кузова, визначення проводиться на підставі експертного висновку уповноваженої на це особи чи організації про рік виготовлення ТЗ. При цьому, слід вважати початком користування, дату - 1 січня року, зазначеного в експертному висновку про рік випуску ТЗ. У цьому випадку експертний висновок може носити рекомендаційний характер і не є підставою для остаточного прийняття рішення уповноваженою особою органу доходів і зборів про рік випуску автомобіля.

У разі незгоди декларанта ТЗ з рішенням митниці про дату початку користування, останній може надавати до митного оформ-

лення документи з країни придбання авто, виданих компетентними на це реєстраційними органами з відомостями про початок користування.

У випадку ввезення на митну територію України нового ТЗ, на який пред'явлено тільки транзитний паспорт, таке авто вважається таким, що було у користуванні. Якщо ж на митну територію України ввезено новий ТЗ, на який не видано технічний паспорт, митне оформлення зі сплатою обов'язкових податків та зборів проводиться лише після надання митниці сертифікату відповідності.

Відмітимо, що при перевірці митної вартості ТЗ використовуються каталоги «SchwakeLISTE», що містять три ціни для кожного автомобіля:

- Ek – ціна, за якою даний ТЗ продається до магазину з урахуванням податку на додану вартість (далі ПДВ); усі вартості по каталогу є брутто - прайси, тобто містять в собі ПДВ який справляється у Німеччині.
- Vk – ціна, за якою даний ТЗ продається в автомагазині з урахуванням ПДВ.
- NP - ціна нового ТЗ у рік випуску.

Враховуючи те, що придбання авто особами-резидентами проводиться в основному у осіб - нерезидентів з подальшим оформленням факту купівлі-продажу через мережу відповідних магазинів (AUTO-HAUS, тощо) без передпродажної підготовки та будь-яких гарантій стосовно їх технічного стану (технічний огляд, заміни технічно зношених деталей, тощо), для основи розрахунку слід брати ціну, яка зазначена у графі «Ek».

Якщо у каталогах існує декілька цін на даний автомобіль - вартість ТЗ, оцінка якого проводиться на основі методу по вартості ідентичних товарів, визначається на основі меншої ціни.

- Якщо в каталозі відсутні дані про автомобіль з тим же роком випуску, що й оцінюваний по каталогу «SchwakeLISTE», то за основу береться вартість ідентичного або подібного автомобіля з максимально близьким роком випуску. Перевірка заявленої митної вартості проводиться також на підставі інших довідників.

У разі відсутності цінової інформації на ТЗ, що були у користуванні, в каталогах «SchwakeLISTE», наприклад автомобілів, виго-

товлених в Російській Федерації, і т.п., митна вартість визначається на основі даних каталогу цін на нові ТЗ, що видаються НАМІ (м. Москва), прайс-листів та інших каталогів.

Розглянемо процес перевірки заявленої митної вартості ТЗ з врахуванням додаткової комплектації (або відсутності комплектації). Зокрема, уповноваженою особою органу доходів і зборів, який здійснював огляд ТЗ та його ідентифікацію, в акті огляду ТЗ зазначається наявність додаткової комплектації (або її відсутність).

З метою визначення митної вартості, наявність додаткової комплектації порівнюється з наявністю цього додаткового обладнання в базі моделі ТЗ (серійна комплектація) відповідно до «SchwakeLISTE». Визначається перелік додаткового обладнання (чи його відсутність) та здійснюється коригування митної вартості.

При визначенні митної вартості проводиться коригування за пробігом та технічним станом. Дані фактичного пробігу ТЗ на момент перетину митного кордону зазначаються в акті огляду.

Відхилення від зазначеного в технічному паспорті нормативного пробігу вираховується шляхом введення знижок або націнок, розміри яких визначаються відповідно до таблиць, які наведені в каталогах «SchwakeLISTE».

Порівнюються дані фактичного пробігу ТЗ із даними середнього пробігу, що наведені в каталозі (обов'язково приймається до уваги категорія пробігу та підтверджуючі документи стосовно пробігу: сервісна книжка та інші). Якщо фактичний пробіг вищий, ніж середній у каталозі, то вартість ТЗ зменшується на відсоток, наведений у відповідних таблицях на підставі різниці.

У випадку, якщо ТЗ має експлуатаційні дефекти або аварійні пошкодження, необхідно додаткове коригування його митної вартості, яке здійснюється експертом (Департаменту податкових та митних експертиз ДФС або оцінювачем, суб'єктом оціночної діяльності).

Перевірка та визначення митної вартості кузова, здійснюється на основі договору купівлі-продажу, оформленого згідно з чинним законодавством, рахунку-фактури тощо, та у відповідності до бази даних цінової інформації митниці на номерні агрегати ТЗ, що міститься в каталогах цінової інформації «SchwakeLISTE», прайс-листах фірм виробників, тощо.

Також, відповідно до чинного законодавства, уповноважена особа митниці вправі вимагати додаткову інформацію стосовно двигуна, яким комплектується даний кузов.

Для ТЗ, які у неналежному технічному стані експертом здійснюється вартісна оцінка за допомогою програмного продукту компанії Аудатекс (AUDATEX) Україна для підрахунку вартості відновлювального ремонту автомобілів, які постраждали внаслідок ДТП, стихійних лих або інших пошкоджень. До нього посадові особи митниці доступу не мають, отже й вартість відновлювального ремонту, який зменшує митну вартість ТЗ, перевірити не мають можливості.

Перевірка та визначення митної вартості кузова ТЗ, який був у користуванні проводиться наступним чином.

Вік кузова автомобіля визначається за ідентифікаційним номером кузова у відповідності із ідентифікацією моделей згідно із довідником «Auto-Ident», при цьому необхідно вважати дату випуску кузову - 1 січня року, зазначеного в ідентифікаційному номері останнього.

Визначення митної вартості залежить від комплектності кузова. Зокрема, перша комплектність - кузов в зборі, фарбований і оббитий, в комплектність якого входить: власне сам металевий кузов в зборі (зварний каркас з дверками, кришкою капота, кришкою багажника чи дверкою задка, дверима, лючком заливної горловини паливного бака) пофарбований, на який встановлюються всі внутрішні оббивки, коврики, шумоізоляція, всі шиби, дзеркала, замки, фіксатори замків, склопід'ємні ручки, панель приладів, із всіма приладами, опалювач салону, склоочисник вітрового вікна, всі елементи освітлення і світлосигналізації, все електрообладнання що кріпиться на кузові та електропроводка, системи управління автомобіля - рульовий механізм з рульовою колонкою, рульовим колесом, всі педалі, головний гальмівний циліндр, вакуумний підсилювач гальмівного управління, головний циліндр зчеплення, бачки для робочих рідин гальмівної системи, системи приводу зчеплення та склоомивача, всі гідравлічні трубки, що кріпляться на кузові, важіль ручного стоякового гальма, паливний бак та паливопроводи що кріпляться безпосередньо до кузова.

При цьому слід зазначити, що на практиці іноді кузова в зборі фарбовані і оббиті постачають в декількох варіантах виконання з деякими відмінностями (без деяких елементів чи з додатково встановленими елементами) бувають без паливного бака без рульового механізму, без бамперів, тощо. Буває, що додатково встановлені сидіння, радіо чи магнітола, інше додаткове обладнання чи без нього. Такі незначні зміни не дають права віднести його до іншої категорії комплектації.

Друга комплектність - кузов в зборі фарбований (без оббивки), що практично представляє собою, сам металевий кузов в зборі (зварний каркас з дверцятами, кришкою капота, кришкою багажника чи дверкою задка, лючком заливної горловини паливного бака) з заводською антикорозійною та протишумовою обробкою, пофарбований, без жодної деталі, які кріпляться на кузові (без оббивок, сидінь, килимів, електрообладнання, електропроводки, арматури, скла та ін.)

Третя комплектність - кузов в зборі ґрунтований або чорний, що представляє собою сам металевий кузов в зборі, бондеризований (первинне захисне антикорозійне покриття металу) заґрунтований, або ні, без жодної деталі, які кріпляться на кузові.

Слід зазначити що поняття перша, друга, третя комплектність застосовуються лише для полегшення визначення відсоткового показника вартості кузова що зазначається в акті огляду ТЗ і не може застосовуватись з метою класифікації ТЗ згідно з УКТЗЕД.

Перевірка та визначення митної вартості двигунів та блоків циліндрів здійснюється на основі договору купівлі-продажу, оформленого відповідно до чинного законодавства, рахунку-фактури тощо, та відповідно до бази даних цінової інформації митниці на номерні агрегати транспортних засобів, а також до цінової інформації каталогів «SchwakeLISTE», прайс-листів фірм виробників тощо.

Перевірка та визначення митної вартості двигунів та блоків циліндрів, які були у користуванні, відповідно до цінової інформації, що міститься в каталогах «SchwakeLISTE», а підставі акту огляду проводиться ідентифікація ТЗ, яким комплектується зазначений двигун відповідно до каталогів «SchwakeLISTE», та обирається ТЗ із найменшою вартістю згідно року випуску, та встановлюється митна вартість на підставі цих каталогів з відповідним коригуванням.

Можливе зменшення митної вартості ТЗ, залежно від технічного стану останнього, наприклад, до 10% зменшується митна вартість ТЗ при: наявності корозії; некомплектності; наявності пошкоджень від перевезень вантажів (наведено максимальне значення відсотку зменшення митної вартості, яке приймається у випадку, коли ступінь пошкодження деталі потребує її заміни або вона відсутня).

На сьогодні митниці ДФС у своїй практиці зтикаються з такими найпоширенішими діючими схемами заниження митної вартості ТЗ вітчизняного законодавства у сфері державної митної справи є:

- зміна року випуску та об'єму двигуна, неіснуючі пошкодження та несправності, країна походження, модифікації, опції.

1. Зміна модифікації. Ввозиться автомобіль, з декларуванням митної вартості виходячи з базової версії цієї моделі. Оформлення бувшого у використанні авто як нового.

2. Зміна країни походження (призначення для використання). Змінюючи дані про країну походження імпортер може суттєво занизити митну вартість авто та зекономити на податках.

3. Неіснуючі пошкодження та несправності. З метою зменшення митної вартості застосовувалися певні хитрощі, наприклад, для авто, що були у використанні – вказувалось пошкодження лакофарбового покриття, пошкодження від ДТП, надмірна шумність двигуна, забруднення салону. Крім того, масовий наплив іномарок спостерігався після стихійних лих. Для нових авто були характерні «пошкодження» під час транспортування в контейнерах та на автовозах: пошкодження скла, крил, дверей, бамперів. Звісно, що переважна частина цих пошкоджень існувала лише на папері. Підробивши документи та вступивши в протиправну змову з корумпованим митником, можна істотно зекономити на миті і ПДВ шляхом заниження митної вартості.

Наприклад, особами, які здійснюють перевезення автомобілів, перед ввезенням їх на митну територію України, знімають частину запчастин зі справного автомобіля та складають їх до багажного відділення, цього ж автомобіля або у супроводжуючий мікроавтобус. Внаслідок таких дій, автомобіль вважався вживаним або несправним, через що вартість його значно занижувалась.

- Ввезення легкових авто під виглядом вантажних.

На територію України ввозяться легкові ТЗ (пасажирські мікроавтобуси), які повинні класифікуватися за кодом 8703 згідно з УКТЗЕД відповідно зі сплатою акцизу. Натомість такі автомобілі декларуються як вантажні за кодом 8704 без сплати акцизу.

- Ввезення кузова для переобладнання.

Громадянин купує ТЗ «під документи», тобто металобрухт, від якого залишився лише техпаспорт. Законодавство дозволяло переобладнати кузов автомобіля більш новою його модифікацією. Для цього необхідно було імпортувати кузов з-за кордону і поставити його нібито замість існуючого. Це мали би зробити спеціально сертифіковані підприємства. Після цього необхідно було переоформити техпаспорт з новим номером кузова. Згідно з законодавством кузов – це власне автомобіль без мотора, трансмісії, викидної системи, задньої і передньої підвіски, бензобака, електроприладів, запалювання двигуна.

- Ввезення авто на пільговиків.

Законодавством передбачені пільги щодо оподаткування ТЗ, ввезених у якості гуманітарної допомоги. Громадянин України стоїть на черзі в органах соціальної опіки і за законом має право на безкоштовне забезпечення автомобілем. За кордоном знаходиться і купується потрібний автомобіль. Потім автомобіль передається благодійній організації та після митного оформлення надається нужденній особі. Особа передає автомобіль іншій особі, яка власне і придбала авто за кордоном.

У цій схемі є застереження: автомобілі, отримані у якості благодійної допомоги мають передаватися особам, які мають на це право, у порядку черговості. Крім того, після смерті особи, яка отримала авто, ТЗ повинен бути переданий органу соціальної опіки для забезпечення інших осіб, які цього потребують. На практиці ці вимоги не виконуються.

- Ввезення нерезидентом авто без зобов'язання про зворотне вивезення.

Відповідно до Міжнародної конвенції про тимчасове ввезення (Стамбульська конвенція) громадянин-нерезидент може ввезти транспортний засіб на строк до одного року. У відповідності до Тех-

нології прикордонного та митного контролю у пунктах пропуску через державний кордон громадянин-нерезидент, який тимчасово ввозить ТЗ особистого користування, що перебуває на постійному обліку в реєстраційних органах іноземних держав, не надає письмового зобов'язання про зворотне вивезення ТЗ. Цим активно користувалися громадяни-нерезиденти з метою ввезення автомобілів без сплати податків.

Громадянин-нерезидент тимчасово ввозить ТЗ, письмового зобов'язання не надає. Після ввезення він продає автомобіль за готівку та виїжджає з України, зазвичай авіаційним транспортом. Навіть якщо у прикордонників виникнуть питання щодо необхідності вивезення автомобіля, нерезидент пояснює, що обов'язково це зробить наступного разу. Тим часом автомобіль йде на розбірку.

Дана схема має багато різновидів, залежно від можливостей законодавства певних країн. Так, наприклад, це:

- ввезення авто резидентом – співвласником фірми-нерезидента.

Громадянин України стає співвласником іноземної фірми або наймається на роботу в іноземну фірму. Фірма купує автомобіль та оформляє шляховий лист на громадянина України. Громадянин України ввозить автомобіль в Україну та користується ним до 1 року. Або громадянин України та іноземний громадянин купують авто у спільну власність. Таким чином, громадянина України вписують у техпаспорт, він може користуватися автомобілем в режимі транзиту (до 10 днів). Це актуально для жителів прикордонних регіонів.

- ввезення «євромерів», автомобілів, які перебувають на гаражному зберіганні (наприклад авто, придбаних у Польщі):

гаражне зберігання – у Литві в поліцію можна повідомити, що ваша машина перебуває в гаражі і ви на ній не їздите. Це дає право 5 років не проходити техогляд, а за автомобілем зберігається реєстрація та номер. Робити так вигідно тим, чиї авто дійсно рідко покидають гараж – наприклад, колекціонерам старих машин.

- незаконне ввезення в Україну з Польщі автомобілів польської і литовської реєстрації. При цьому використовувалися підроблені контрольні талони з відмітками прикордонної служби і митниці про перетин кордону.

Переважна більшість автомобілів, які ввозяться в Україну громадянами України з Литви, реєструється на сумнівні литовські компанії та формально є власністю такої компаній. При цьому громадянам України надається довіреність на право використання ТЗ та інші документи, які нібито підтверджують, що відповідна особа працює у литовській компанії.

Наразі, ДФС України надала відповідні роз'яснення щодо легітимності використання таких ТЗ. Так, згідно литовського законодавства, а саме п.5 статті 57 Закону ЛР «Про статус іноземців», іноземні громадяни, які працюють у литовських компаніях, зобов'язані отримати дозвіл на роботу в компетентних органах Литви. Це необхідно робити навіть у тих випадках, коли іноземець працює на литовську компанію дистанційно, тобто не перебуваючи на території Литви. На практиці, такий дозвіл отримує литовська компанія-роботодавець у Біржі праці Литви. При цьому роботодавець зобов'язаний також укласти з іноземним громадянином трудовий договір, який має бути зареєстрований на Біржі праці Литви протягом 2 місяців з дня отримання дозволу на працевлаштування іноземця [42].

Працівники відповідних литовських державних органів вже перевіряють фірми, які реєструють на себе такі ТЗ. Якщо виявляють шахрайство, литовським бізнесменам загрожують величезні штрафи і звинувачення у несплаті податків та нелегальному найманні на роботу, бо за документами українські власники литовських авто – це водії таких компаній [43].

Нещодавно парламентський комітет з питань податкової та митної політики презентував два законопроекти (№8487 «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо оподаткування акцизним податком легкових транспортних засобів» та №8488 «Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо ввезення транспортних засобів на митну територію України»), що стосуються ввезення в Україну вживаних таких авто з Європи. Один з них передбачає зниження вартості «розмитнення» ТЗ, а другий - посилення відповідальності за використання нерозмитнених «евроблях». В разі введення нульового розмитнення, українцям, які їздять на таких автомобілях, треба буде виїхати

до Литви, щоб зняти свою машину з обліку. Фірма, на яку зареєстроване авто, має через нотаріуса оформити договір купівлі-продажу або дарування, має заплатити відповідні податки. Якщо Верховна Рада України оголосить амністію і нульове розмитнення, ці фірми зникнуть, оскільки нікому не вигідно ці податки платити. А українців залишать з чужою власністю. Такі ж справи, якщо дозволити розмитнення тим, у кого документи на такий ТЗ. Завтра якийсь литовець скупить у литовської фірми у власність 10 тисяч авто, а потім подасть до Європейського суду на Україну, яка дозволила розмитнити його власність. Це власність литовської фірми, і Україна потрапить у величезні штрафи - і митниця, і МВС [44];

- ввезення автомобіля з Литви, Польщі та інших країн, після чого на громадянина Білорусі оформляють тимчасове ввезення європейської машини. Авто не розмитнюється, залишається на «номерах» ЄС;
- ввезення автомобілів преміум-класу наприклад, з ОАЕ - Porshe, Toyota, Ford, Mitsubishi:

якийсь громадянин України купує в ОАЕ на аукціонах автомобілі, потім вони на кораблі відправляються в порт. Уже в порту машини зустрічає для розформування контейнерів представник фірми і передає підроблені приватним нотаріусом доручення від громадян-нерезидентів на громадян України з тим, щоб машини були вивезені ними на територію невизнаної Придністровської республіки. Насправді автомобілі везуть до іншого місця призначення для подальшої їх розбирання на запчастини або для реалізації.

В діях водія-українця, який використовуває ТЗ, ввезений в режимі «тимчасового ввезення», відсутній склад адміністративного правопорушення. Такі висновки роблять українські суди в рішеннях. Дійсно, фізична особа, яка використовує в Україні ТЗ з іноземною реєстрацією не є ані власником авто, не декларантом, та й відповідно й не платником митних платежів. Зазначені ТЗ ввозяться громадянами України у митному режимі «транзиту», а іноземцями у митному режимі «тимчасового ввезення» з подальшою передачею їх у користування громадянам України. Отже, суд приймає рішення, що за статтею 485 МКУ лише власник має сплатити відповідні платежі.

Перевищення встановлених МКУ строків транзиту та тимчасового ввезення ТЗ особистого користування, що перебувають під митним контролем, є порушенням митних правил та тягнуть за собою адміністративну відповідальність у вигляді попереджень та штрафів.

Крім того, МКУ встановлена заборона на використання таких транспортних засобів для цілей підприємницької діяльності в Україні, на їх розкомплектування чи передачу у володіння, користування або розпорядження іншим особам.

Проте, у березні 2015 року Конституційний Суд України (Рішення від 31.03.2015 у Справі № 1- 4/2015 щодо офіційного тлумачення положень частини 2 статті 469 МКУ) встановив, що користування або розпорядження транспортними засобами особистого користування, які поміщені в митний режим тимчасового ввезення на митну територію україни, не є адміністративним правопорушенням, передбаченим у частині другій статті 469 МКУ.

Таке рішення фактично позбавило митницю важелів впливу на громадян-порушників, що призвело до значного збільшення кількості транспортних засобів особистого користування з іноземною реєстрацією, що перебувають в Україні з порушенням митних правил і використовуються з порушенням митного законодавства.

Через це кількість автомобілів, які перебувають на митній території України з порушенням митних правил постійно зростає. В цей же час суди продовжують скасовувати накладені митницею штрафи.

Зокрема, 03.07.2018 Малиновський районний суд м. Одеси, розглянувши матеріали справи по використанню громадянином України тимчасово ввезеного транспортного засобу, зробив висновок що громадянин України «не є декларантом відповідного транспортного засобу та особою, відповідальною за дотримання режиму тимчасового ввезення, а також не є платником митних платежів при його ввезенні на територію України на вказаних умовах, в діях особи не може бути мети ухилення від сплати митних платежів та складу відповідного правопорушення».

Такої ж позиції дотримався Мелітопольський міськрайонний суд Запорізької області, який у рішенні від 06.07.2018 у подібній справі, зробив висновок, що громадянин України «не є суб'єктом адміністративної відповідальності за порушення передбачені ст. 485 МКУ».

За наслідками розгляду справ суди визнали постанови митниці незаконними та скасували накладені на водіїв-українців штрафи.

В Україні за порушення правил дорожнього руху у водіїв авто на євромномерах потрібно вилучати машину на штрафмайданчик. Забрати авто може тільки власник або декларант, але тоді він має сплатити штраф за 485 статтею МКУ. Зрозуміло, що за такий транспортний засіб ніхто не забиратиме та його мали б продати через СЕТАМ або віддати в АТО (на потреби Операції Об'єднаних сил).

Однак, вилучати автомобіль з іноземною реєстрацією, навіть за умови прострочення терміну ввезення, незаконно. Адже у МКУ за такі порушення прописані лише штрафні санкції.

Водіям, яким нарахували штрафи, не лишається нічого іншого, як сперечатися з посадовими особами митниць ДФС у судовому порядку. При цьому зауважимо, що жоден з присуджених штрафів ще не було сплачено, бо водії подають й задовільняють апеляції.

Новий законопроект №8488 значно посилює відповідальність за порушення митних правил. Зокрема, це позбавлення можливості особи, яка ввезла в Україну автомобіль в режимі транзиту або в режимі тимчасового ввезення, передати його у володіння, користування або розпорядження іншим особам чи розкомплектовувати його; використання такої машини в підприємницькій діяльності чи для отримання доходу, наприклад, для роботи в таксі. За порушення встановлених правил передбачено знаяні штрафи аж до позбавлення права керування на рік та оплатне вилучення авто за кошт порушника.

- Надання недостовірних відомостей

Імпортуються в Україну ТЗ із Польщі, Канади та Естонії із заниженням митних платежів. Для цього до митного оформлення подавалися документи, в які були внесені неправдиві відомості щодо вартості імпортованих автомобілів. Наприклад, згідно митної декларації ТЗ був оформлений як бувший у використанні, насправді був абсолютно новий.

Імпорт здійснювався за допомогою спеціально створених та придбаних фіктивних компаній, які були зареєстровані в різних областях та, відповідно до офіційних документів, займалися різними видами діяльності – від торгівлі автомобілями до оптової торгівлі фруктами і овочами.

Також для маніпулювання зі сплатою податків в офісі деяких брокерських фірм використовують чисті аркуші паперу з відбитками печаток та підписами службових осіб багатьох офшорних компаній. На вимогу представників підприємств-імпортерів, або будь-яких інших перевізників, виготовляються документи від імені офшорних компаній шляхом внесення інформації до інвойсів та інших документів, роздруковують їх і передаються митний пост митниці безпосередньо водіям, які ввозять вживані ТЗ та кузови.

Згодом, саме підроблені інвойси чи інші документи, які нібито свідчили про відправника або власника автомобіля, перевізники чи представники підприємств-імпортерів пред'являють працівникам митниці для проведення митного оформлення.

Ще, як приклад з підробкою документів є наступна схема: купують в ЄС вантажний двомісний Мерседес Спринтер 2013 року випуску за 12-13 тис. євро, на нього виготовляється підроблений техпаспорт і сертифікат про те, що він є пасажирським на 22 пасажирських місця, рік випуску його не 2013, а 2015.

Цей набір підроблених документів надають на один з митних постів митниці. Посадова особа митниці, враховуючи, що автомобіль не пасажирський, а вантажний, і навіть не звіряючи рік випуску, розмитнюють його. Оформивши документи на вантажний бус як на пасажирський автобус, отримують український техпаспорт, в якому вказано, що вантажний бус - це автобус з 22 посадочними місцями. Після цього здійснюється переобладнання ТЗ, тобто прикручують в салон сидіння, врізають вікна і роблять обшивку.

Сюди ж можна віднести внесення недостовірних даних до Додаткового аркушу до в сторону зменшення вартості ТЗ. Таким чином вдається знизити митну вартість ТЗ, а й відповідно розмір обов'язкових платежів. В Акті про проведення огляду (переогляду) товарів, транспортних засобів, ручної поклажі та багажу не вказують більшу частину люксових опцій ТЗ, які збільшують митну вартість автомобіля в рази.

Як варіант таких схем останнім часом фіксується подання неправдивих даних про дату першої реєстрації задекларованого авто.

Схема «піджаків» або «мурах». Користуючись нормами чинного законодавства, зокрема частині 1 статті 374 МКУ, фізичні

особи переміщують окремі конструктивні елементи ТЗ через митний кордон з подальшим їх відтворенням у ТЗ в Україні. Водночас останнім часом, зловживаючи окремими положеннями митного законодавства, таке переміщення перетворилося на цілу схему переміщення через митній кордон України («човники, «мурахи», «піджаки»).

При коригуванні митної вартості товарів, в т.ч. й ТЗ, досить часто постає питання щодо повернення надмірно сплачених митних платежів при прийнятті рішення суду на користь декларантів. При цьому відзначимо, що право вимоги щодо повернення надмірно сплачених митних платежів виникає лише після скасування рішення про коригування митної вартості товарів, через яке така переплата сталася. Постанова суду про скасування рішення про коригування митної вартості товарів є лише констатацією правильності митної вартості, визначеної декларантом, а отже – передумовою для висновку про надмірність сплати митних платежів.

Стягнення надмірно сплачених митних платежів як способу захисту права імпортера на повернення цих коштів не є належним способом захисту як у разі порушення цього права митницею шляхом безпідставної відмови скласти висновок про повернення надмірно сплачених митних платежів, так і у разі порушення цього права органом казначейської служби шляхом відмови виконувати такий висновок митниці. У разі протиправного нерозгляду митницею заяви імпортера про повернення надмірно сплачених митних платежів належним способом судового захисту є зобов'язання її розглянути таку заяву відповідно до законодавства.

Масове ухилення від сплати податків при автоімпорті свідчить про необхідність їх зниження, підвищення рівня відповідальності за порушення митних правил тощо. Очевидно, що митні платежі не виконують ніякої ролі в конкретній ситуації щодо ТЗ, крім підтримки неефективності і нерівності в суспільстві.

Отже, аналіз практики роботи митниць ДФС засвідчує, що:

- митниці ДФС у своїй практиці роботи керуються МКУ, наказами ДМСУ від 17.11.2011р. № 1118 «Правилами митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, що переміщуються

громадянами через митний кордон України», затверджені та наказом від 13.10.2006 №885 «Про забезпечення контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів, вузлів та агрегатів»;

- особливу роль при переміщенні автомобільних ТЗ через митний кордон України відіграють цілі використання автомобільних ТЗ, які є одним із базових чинників оподаткування таких ТЗ митними платежами.

- існують недоліки у правовому регулюванні митних формальностей щодо автомобільних ТЗ, що переміщуються через митний кордон України для некомерційних цілей, зокрема:

1) положення Порядку розрахунково-касового обслуговування через органи Державної казначейської служби України митних та інших платежів, які вносяться до/або під час митного оформлення, не відповідають сучасним реаліям;

2) положення діючого наказу ДМСУ «Про затвердження Правил митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, які переміщуються громадянами через митний кордон України» з його додатковими редакціями та МКУ конфліктують у правових форматах у питаннях виконання посадовими особами митниць ДФС України митних формальностей під час здійснення митного контролю та митного оформлення товарів за товарними позиціями 8701–8707, 8711, 8716 згідно з Українською класифікацією товарів зовнішньоекономічної діяльності;

- основною проблемою митного оформлення та контролю при ввезенні ТЗ на митну територію України є активізація використання схем заниження митної вартості, інші порушення митних правил, що призводять до ухилення від сплати митних платежів. Зокрема, це: ·тимчасове ввезення громадянами-нерезидентами;·транз ит;·поагрегатне ввезення автомобілів.

РОЗДІЛ 2.
АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ЗДІЙСНЕННЯ КОНТРОЛЮ ЗА ПРАВИЛЬНІСТЮ ВИЗНАЧЕННЯ МИТНОЇ ВАРТОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ

2.1 Нормативно-правове забезпечення здійснення контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів

Аналізуючи ситуацію, що склалась на вітчизняному ринку ТЗ, у зв'язку із внесенням відповідних змін до ПКУ, про які йшлося у п. 1.1, частка вживаних ТЗ в структурі імпорту зросла, а тому обсяги митних оформлень за даною категорією товарів збільшились. На тлі прийняття зазначеного закону відбувається постійний перегляд та оновлення супровідних документів, що мають подаватись при митному оформленні ТЗ, при, цьому, вони здебільшого регламентуються внутрішніми відомчими листами, наказами, які за своєю суттю є індикативними й не відображені у нормативно-правових актах, що регламентують проблемні питання, а це, у свою чергу, провокує посилення протистояння між учасниками митних правовідносин й переносить вирішення питання визначення митної вартості ТЗ у судову площину. Враховуючи зазначені аспекти, слід зробити висновок про те, що дане питання все більше набуває політичного забарвлення.

Тому, з метою окреслення проблемних моментів в процесі визначення та контролю митної вартості ТЗ, доцільним є здійснення аналізу основних нормативно-правових актів, що використовуються у вітчизняній практиці митницями ДФС.

Зокрема, наказом Міністерства фінансів України від 24.05.2012 №599 «Про затвердження Форми декларації митної вартості та Правил її заповнення» визначено форму самої декларації митної вартості та порядок її заповнення:

1) декларантом або уповноваженою ним особою (при визначенні та заявленні митної вартості товарів, що переміщуються через митний кордон України);

2) органом доходів і зборів (при здійсненні контролю за правильністю визначення декларантом або уповноваженою ним особою митної вартості товарів, що переміщуються через митний кордон України).

Питання, що стосуються особливостей коригування митної вартості товарів визначено наказом Міністерством фінансів України від 24. 05. 2012 №598 «Про затвердження форми рішення про коригування митної вартості товарів, Правил заповнення рішення про коригування митної вартості товарів та Переліку додаткових складових до ціни договору» [45].

При цьому, з метою забезпечення єдиного підходу до організації роботи щодо аналізу, виявлення та оцінки ризиків при здійсненні контролю за правильністю визначення митної вартості товарів під час митного контролю та митного оформлення, ДФС України розробила та впровадила в практику «Методичні рекомендації щодо роботи посадових осіб органів доходів і зборів з аналізу, виявлення та оцінки ризиків при здійсненні контролю за правильністю визначення митної вартості товарів, які переміщуються через митний кордон України», затвердженні наказом ДФС України від 11. 09. 2015 №689 [46]. Ці Методичні рекомендації, крім загальної мети – забезпечення єдиного підходу органів ДФС України до організації роботи в межах визначення та коригування митної вартості товарів, містять також суб'єктизовану (досягається шляхом застосування посадовими особами ДФС України, що здійснюють контроль за правильністю визначення митної вартості товарів, положень Методичних рекомендацій) мету – аналіз, виявлення та оцінка ризиків щодо заявлення декларантом або уповноваженою ним особою неповних та /або недостовірних відомостей про митну вартість, у тому числі неправильного визначення митної вартості товарів.

Незважаючи на те, що наведені нормативно-правові акти дають цілісне уявлення про визначення, контроль та коригування митної вартості товарів, все ж вони не містять специфіки здійснення цих процедур щодо ТЗ. Таким чином, на сьогодні основні аспекти визначення

та контролю за правильністю визначення митної вартості ТЗ в основному регламентуються МКУ, наказом ще Державної митної служби України від 13.10.2006 №885 «Про забезпечення контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів, вузлів та агрегатів», спільним наказом Міністерства юстиції України та Фонду державного майна України від 24.11.03 № 142/5/2092 «Про затвердження Методики товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів» й Правилами митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, що переміщуються громадянами через митний кордон України, затверджені наказом Державної митної служби України від 17.11.2005 №1118, що базуються на положеннях статті VII Генеральної угоди з тарифів і торгівлі (далі – ГАТТ) та Угоди про застосування статті VII Генеральної угоди з тарифів і торгівлі.

Згідно Статті VII ГАТТ оцінка товару для митних цілей має бути заснована на «дійсній вартості», під якою розуміють ціну, за якою в місці і час, визначені законодавством країни імпортера, такий або аналогічний товар продається або пропонується до продажу при нормальному ході торгівлі в умовах вільної конкуренції, а ящо дійсна вартість товару не може бути визначена за наведеним вище правилом, оцінка для митних цілей має бути заснована на найближчому еквіваленті вартості, який можна буде встановити. Згідно частини 3 статті VII ГАТТ, оцінка будь-якого імпортованого товару для митних цілей не повинна включати суми будь-якого внутрішнього податку, застосованого в країні походження чи експорту, від сплати якого імпортований товар був звільнений або який був чи буде знятий шляхом повернення сплаченої суми.

Контроль правильності визначення митної вартості нових ТЗ здійснюється відповідно до норм МКУ, затвердженого Законом України від 13.03.12 № 4495-VI згідно яких заявлена декларантом митна вартість ТЗ і подані ним відомості про її визначення повинні базуватися на об’єктивних, документально підтверджених даних, що піддаються обчисленню. Для підтвердження заявлених відомостей про митну вартість ТЗ декларант зобов’язаний подати документи, визначені у частині 2 статті 53 МКУ.

Відповідно до статті 49 МКУ, митною вартістю товарів, які переміщуються через митний кордон України, є вартість товарів, що

використовується для митних цілей, яка базується на ціні, що фактично сплачена або підлягає сплаті за ці товари. Порядок визначення митної вартості товарів поширюється на товари, які переміщуються через митний кордон України.

За результатами здійснення контролю правильності визначення митної вартості товарів орган доходів і зборів визнає заявлену декларантом або уповноваженою ним особою митну вартість чи приймає письмове рішення про її коригування відповідно до положень статті 55 МКУ. Таким чином, МКУ визначає загальні засади визначення та контролю за правильністю митної вартості, тоді, як у наказі Державної митної служби України від 13.10.2006 №885 «Про забезпечення контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів, вузлів та агрегатів» окреслено ці процедури із врахуванням особливостей обєкта митного оформлення. Зокрема, у документі визначено, що з метою здійснення контролю за правильністю визначення митної вартості ТЗ, вузлів та агрегатів при ввезенні їх на митну територію України та недопущення випадків заниження бази оподаткування і надходжень до Державного бюджету України начальники регіональних митниць, митниць зобов'язані забезпечити постійний контроль:

- за правильністю визначення митної вартості ТЗ, вузлів та агрегатів з урахуванням принципів Методики, за формулами, зазначеними в п. 7.35 Методики;

- за внесенням до МД і МД-1 додаткової інформації про ТЗ в обсязі, визначеному Класифікатором додаткової інформації, яка вноситься до графи 31 МД, необхідної для ідентифікації товарів при їх класифікації згідно з УКТ ЗЕД, затвердженим наказом Держмитслужби від 12.12.2007 №1048 (зі змінами);

- за використанням посадовими особами митних органів, уповноваженими особами експертних установ та організацій сталих понижуючих коефіцієнтів при проведенні оцінки ТЗ, вузлів і агрегатів.

Окрім того, у наказі визначено необхідність забезпечення підрозділів, що здійснюють контроль за визначенням бази оподаткування ТЗ, вузлів та агрегатів, джерелами цінової інформації - довідниками: «Superschwacke», «Schwackeliste», «Schwackeliste Trailertax»

видавництва «Eurotax», «Used Car Guide», «Travel Trailer Guide» видавництва «Kelley Blue Book Auto market report», з обов›язковим оновленням щокварталу.

Таким чином, відповідно до наказу, специфіку контролю за правильністю визначення митної вартості вживаних ТЗ реалізовано у Методиці.

Методика встановлює механізм оцінки (визначення вартості) КТЗ, а також вимоги до оформлення результатів оцінки, оціночні процедури визначення вартості КТЗ. Визначені нею методи оцінки, можуть використовуватися для оцінки самохідних шасі, самохідних сільськогосподарських, дорожньо-будівельних і меліоративних машин, тракторів і комбайнів на колісних шасі, якщо вони не суперечать тим положенням, які регламентують оцінку цих видів транспорту.

Вимоги Методики є обов'язковими під час проведення автотоварознавчих експертиз та експертних досліджень судовими експертами науково-дослідних інститутів судових експертиз Міністерства юстиції України, експертами науково-дослідних експертно-криміналістичних центрів Міністерства внутрішніх справ України, експертами інших державних установ, суб'єктами господарювання, до компетенції яких входить проведення судових автотоварознавчих експертиз та експертних досліджень, а також всіма суб'єктами оціночної діяльності під час оцінки КТЗ у випадках, передбачених законодавством України або договорами між суб'єктами цивільно-правових відносин.

Методика застосовується з метою: визначення вартості відновлювального ремонту КТЗ; визначення вартості арештованих, конфіскованих або визнаних безхазяйними КТЗ, їх складників у разі вимушеного їх продажу; визначення вартості КТЗ, його складників, що ввозяться на митну територію України.

Методика застосовується також у разі: визначення року виготовлення КТЗ і його складників; визначення комплектності та укомплектованості КТЗ відповідно до нормативно-технічної документації його виробника; визначення типу, моделі, версії КТЗ; установлення типу, потужності та робочого об'єму двигуна, типу кузова, інших технічних показників КТЗ; класифікації КТЗ (його складників) за УКТЗЕД.

Загальні визначення баз оцінки, порядку їх застосування і відповідних їм видів вартості наведені в Національному стандарті № 1 «Загальні засади оцінки майна і майнових прав», затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 10.09.2003 № 1440.

Утилізаційна вартість КТЗ визначається як грошова сума, яку передбачається одержати від продажу не придатного для експлуатації за прямим функціональним призначенням КТЗ для альтернативного використання його справних і придатних до експлуатації складників.

Вартість відновлювального ремонту КТЗ визначається як грошові витрати, необхідні для відновлення пошкодженого, розукомплектованого КТЗ.

Основним підходом до визначення ринкової вартості КТЗ є порівняльний підхід.

Порівняльний підхід ґрунтується на аналізі цін продажу (пропозиції) КТЗ, ідентичних або аналогічних оцінюваному на первинному чи вторинному ринках КТЗ, з відповідним коригуванням, що враховує відмінності між об'єктом порівняння та об'єктом оцінки.

Під первинним слід розуміти ринок нових КТЗ, під вторинним - ринок КТЗ, які були в користуванні.

Для визначення вартості за порівняльним підходом використовуються статистично усереднені цінові дані КТЗ, які були відчужені в Україні, за умов, що вони відповідають змісту поняття «ринкова вартість», зокрема ґрунтуються на даних ринку КТЗ і зведені в довідниках, до яких висуваються вимоги щодо науковості, об'єктивності, об'ємності інформації.

Найбільш вірогідним методом порівняльного підходу до оцінки КТЗ є метод, заснований на аналізі цін ідентичних КТЗ. За цим методом вартість визначається на базі середньої ціни продажу (пропозиції) ідентичного КТЗ з відповідним строком експлуатації. Подальше коригування враховує різницю між пробігом, комплектністю, укомплектованістю, технічним станом об'єкта порівняння та об'єкта оцінки.

У разі неможливості визначення вартості КТЗ з урахуванням цін ідентичних КТЗ допускається використання методу, заснованого на аналізі цін аналогічних ТЗ. За цим методом вартість КТЗ

визначається відповідно до цінових даних, аналогічних, але не ідентичних КТЗ, з належним або скоригованим строком експлуатації. Подальше коригування вартості здійснюється шляхом врахування різниці між пробігом, комплектністю, укомплектованістю, технічним станом об'єкта порівняння та об'єкта оцінки.

Коригування, які застосовуються в порівняльному підході, приймаються у вигляді коефіцієнта (відсотка) до середньої ціни КТЗ або у вигляді грошової суми, що додається або вираховується з цієї ціни, а також комбінування зазначених засобів.

Коригування вартості КТЗ з причин різниці в пробігу здійснюється коефіцієнтом коригування ринкової вартості КТЗ за величиною пробігу; з причин різниці технічного стану - роцентом додаткового збільшення (зменшення) ринкової вартості КТЗ залежно від умов догляду, зберігання, використання та ін.; з причин функціонального зносу КТЗ - коефіцієнтом функціонального зносу; з причин особливостей економічного стану в різних регіонах України і різних країнах світу - коефіцієнтом ринку регіону та коефіцієнтом коригування вартості КТЗ у країні придбання до його вартості в провідних країнах-експортерах.

Вартість КТЗ коригується відповідною грошовою сумою, яка враховує його комплектність, укомплектованість, наявність пошкоджень, які потребують відновлювального ремонту, відновлення і (чи) оновлення складників. Для визначення вартості обладнання (з урахуванням ремонтних робіт з його монтажу) спеціальних, спеціалізованих та переобладнаних КТЗ допускається використання методу мультиплікаторів.За цим методом вартість визначається на базі розрахунку співвідношень вартостей встановленого обладнання аналогічних транспортних засобів з величиною визначального технічного параметра, який обумовлює вартість спеціального або спеціалізованого КТЗ (вантажність, потужність тощо).

Для визначення вартості складників КТЗ у разі відсутності цінової інформації дилера виробника КТЗ допускається використання відповідних даних, одержаних шляхом обстеження ринку регіону.

Для оцінки спеціальних, спеціалізованих КТЗ у разі неможливості застосування порівняльного підходу застосовується комбіно-

ваний витратно-порівняльний підхід, заснований на використанні інформації про вартість базового КТЗ з додаванням вартості спеціального або спеціалізованого обладнання та з урахуванням вартості робіт з його монтажу.

Комбінований витратно-порівняльний підхід застосовується для визначення вартості КТЗ, що мають пошкодження чи розукомплектовані.

У разі оцінки КТЗ, вироблених штучно, їх вартість визначається на базі калькуляції витрат на виготовлення КТЗ з подальшим коригуванням із застосуванням порівняльного підходу.

Окремо витратний підхід застосовується для визначення вартості відновлювального ремонту КТЗ та вартості матеріального збитку, заподіяного власникові КТЗ.

Основні методи витратного підходу, які використовуються для оцінки КТЗ:

- калькуляція витрат на переобладнання КТЗ;
- калькуляція витрат на відновлення пошкоджених чи розукомплектованих КТЗ і їх складників;
- калькуляція витрат на штучне виготовлення КТЗ;
- калькуляція витрат на демонтаж працездатних складників у разі визначення утилізаційної вартості КТЗ.

Фізичний знос обумовлюється погіршенням технічного стану КТЗ унаслідок експлуатаційного зносу його складників. Фізичний знос ураховується як втрата вартості КТЗ, що виникає в процесі його експлуатації.

Фізичний знос може розраховуватись у вигляді коефіцієнта фізичного зносу складників залежно від технічного стану КТЗ, який відображає взаємозв'язок умов експлуатації і технічного стану КТЗ з вартістю його складників.

Фізичний знос може також визначатись шляхом урахування погіршення технічного стану КТЗ унаслідок отриманих і усунених пошкоджень залежно від вартості їх усунення.

Фізичний знос несправного КТЗ (його складників) чи такого, який був у користуванні, підлягає усуненню за умов технологічної можливості та економічної доцільності їх відновлення, що враховується під час оцінки.

Заміна складових частин КТЗ призначається у разі, якщо їх фізичний знос не може бути усунений.

Функціональний знос КТЗ визначається за допомогою коефіцієнта функціонального зносу, який характеризує ступінь зниження рівня функціональних, споживчих характеристик оцінюваного КТЗ відносно аналогічного, що випускається на дату виконання оцінки. Коефіцієнтом ринку регіону враховується рівень цін продажу та поточних цін пропозиції продажу в даному регіоні відносно цін з довідкової літератури.

Коефіцієнт зведення вартості КТЗ в країні придбання до його вартості у провідних країнах-експортерах ураховує рівень цін продажу (пропозиції) у країні придбання до його середньої ціни у провідних країнах-експортерах. Дохідний підхід під час оцінки відокремлених КТЗ не використовується.

Оцінка КТЗ передбачає урахування технічних, технологічних характеристик та особливостей об'єкта оцінки, умов його експлуатації, обслуговування та зберігання, технічного стану на підставі відповідної технічної, довідкової, облікової документації та обстежень. Виходячи з мети оцінки здійснюються всі процедури в межах методів оцінки, визначених Методикою. У разі визначення неринкової бази оцінки звіт (акт) чи висновок має містити перелік можливих обмежень щодо застосування результатів оцінки.

Особливості виконання оцінки КТЗ під час здійснення судової експертизи та оформлення її результатів визначаються процесуальним законодавством та нормативно-правовими актами про судову експертизу.

За результатами оцінки оцінювач складає звіт про оцінку КТЗ. За результатом оцінки, виконаної суб'єктом оціночної діяльності - органом державної влади або органом місцевого самоврядування самостійно, складається акт оцінки КТЗ. У разі проведення судової автотоварознавчої експертизи за результатами здійснення відповідних досліджень судовий експерт складає висновок експерта. У разі виконання судовим експертом відповідно до частини 6 статті 13 Закону України «Про судову експертизу» оцінки на договірних засадах з питань, що становлять інтерес для юридичних і фізичних осіб, він складає висновок експертного дослідження з урахуванням

особливостей його оформлення згідно із законодавством. У звіті (акті) або висновку експерта (експертного дослідження) про оцінку КТЗ зазначається така інформація:

а) повне найменування суб'єкта оціночної діяльності, його місцезнаходження, телефон (факс), номер та термін дії сертифіката суб'єкта оціночної діяльності;

б) дата надходження матеріалів для оцінки і дата підписання звіту (акта), висновку;

в) найменування юридичної особи або прізвище, ім'я, по батькові фізичної особи, яка призначила (замовила) оцінку КТЗ;

г) питання (завдання), що поставлені перед оцінювачем (експертом) (мета оцінки);

ґ) назва об'єкта (об'єктів), представленого для оцінки;

д) найменування юридичної особи (прізвище, ім'я, по батькові фізичної особи), місцезнаходження (місце проживання) власника майна та його майнові права на КТЗ;

е) відомості про фізичну особу, що здійснює оцінку КТЗ: посада, прізвище, ім'я, по батькові, освіта, спеціальності (загальна й оціночна за напрямом програми базової підготовки), стаж роботи за цими спеціальностями, учений ступінь і вчене звання (за наявності), номер, дата видачі кваліфікаційного свідоцтва та посвідчення про підвищення кваліфікації;

є) інформація, що має значення для виконання оцінки, з посиланням на джерела її отримання;

ж) клопотання оцінювача, експерта про надання додаткових матеріалів, результати їх розгляду (якщо це мало місце);

з) перелік використаних довідкових джерел інформації, літератури із зазначенням основних бібліографічних даних (найменування, автори, місце та рік видання);

и) дані про час та місце проведення огляду КТЗ оцінювачем (експертом);

і) відомості про осіб, які брали участь в огляді об'єкта оцінки, якщо їх участь обумовлена призначенням оцінки або договором про виконання оцінки;

ї) ідентифікаційні дані КТЗ відповідно до свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу (технічного паспорта) або з копій цих документів;

й) показання одометра (тахографа) КТЗ або лічильника мотогодин (за наявності);

к) результати візуального огляду щодо відповідності (невідповідності) номерів кузова, шасі, інших складових частин записам у свідоцтві про реєстрацію транспортного засобу (технічному паспорті) або в інших документах;

л) відомості про комплектність та укомплектованість КТЗ;

м) відомості про склад оновлених складників КТЗ, інформаційні ознаки виконаного відновлювального ремонту, інші обставини, які мають значення для розв'язання поставлених питань;

н) відомості про виявлені під час огляду дефекти, пошкодження, а також обґрунтування засобів і обсягу відновлювальних робіт з їх усунення чи інших способів урахування дефектів;

о) перелік обмежень щодо застосування результатів оцінки та припущення, у межах яких проводилася оцінка;

п) викладення змісту використаних методичних підходів, методів, оціночних процедур та відповідних розрахунків;

р) висновок про вартість майна або висновок про результати автотоварознавчої експертизи (експертного дослідження);

с) додатки, які становлять невід'ємну частину звіту (акта), висновку експерта (експертного дослідження) про оцінку і містять дані стосовно технічного стану КТЗ (його складників), їх фотографічні зображення і дані, що підтверджують припущення та розрахунки. У додатках також може бути графічна розгортка побудови пошкодженого або розукомплектованого КТЗ з відображенням характеру пошкоджень або протокол технічного огляду з посиланням на характер і обсяг його пошкодження.

Висновок експерта (експертного дослідження) складається з урахуванням особливостей його оформлення згідно із законодавством.

2. Найменування складових частин КТЗ, що наводяться в звіті (акті) про оцінку або у висновку експерта (експертного дослідження), повинні відповідати термінології, яка застосовується в нормативно-технічній документації.

Формули в розрахунках наводяться у загальному вигляді, а також з числовим значенням параметрів, розкривається зміст кожного символу та вказується його числове значення, одиниця виміру.

Усі дані, наведені у звіті (акті) про оцінку або у висновку експерта (експертного дослідження), зазначаються з посиланням на джерело їх отримання.

Джерела інформації повинні бути актуальними, тобто відповідати даті оцінки. Якщо для виконання оцінки КТЗ необхідні додаткові відомості, оцінювач, експерт повинен надати замовникові оцінки клопотання про надання додаткових матеріалів, необхідних для надання висновку, якщо інше не передбачено в договорі про проведення оцінки КТЗ. Клопотання повинно бути направлено замовнику оцінки протягом п'яти днів з дати надходження документів або з дати укладання договору про виконання оцінки КТЗ.

У разі ненадання необхідних даних протягом місяця замовнику повідомляється про неможливість проведення оцінки. Строки виконання оцінки КТЗ визначаються договором про проведення оцінки майна або ухвалою суду про призначення експертизи оцінки КТЗ.

Визначення типу, моделі, версії КТЗ, року його виготовлення, комплектності, укомплектованості, повної маси, робочого об'єму двигуна тощо проводиться на основі даних виробника КТЗ. Визначальним при цьому є ідентифікаційний номер VIN. Ідентифікаційний номер являє собою літерно-цифрове позначення, що складається із 17 знаків, умовно поділених на 3 частини.

Структура і зміст VIN-коду визначаються ДСТУ 3525-97 «Засоби транспортні дорожні. Маркування», які складаються з міжнародного коду виробника КТЗ (перші три символи), описової частини (подальші шість символів) і розпізнавальної частини (останні вісім символів).

У разі визначення VIN-коду за цими стандартами передбачається використання арабських цифр і великих літер латинського алфавіту (за винятком літер: «I», «O», «Q»).

VIN-код розміщується на нероз›ємних складових частинах кузова або шасі і на спеціально виготовлених номерних табличках (шильдиках).

У разі механічних і корозійних пошкоджень, знищення VIN-коду, номерних табличок, номера двигуна КТЗ установлення типу, моделі, версії, року виготовлення, робочого об'єму двигуна за VIN-

кодом, а також визначення вартості КТЗ та його складників проводяться після відповідного експертного дослідження (експертизи) зазначених номерів на предмет їх автентичності. Тип, модель КТЗ визначаються за міжнародним кодом виробника КТЗ, за описовою частиною VIN-коду (позиції з першої до дев'ятої) та за реєстраційними документами країни-виробника.

Перші три символи VIN-коду, як правило, визначають географічну зону, коди країни і виробника КТЗ.

Літерно-цифрові позначення в описовій частині VIN-коду (позиції з четвертої до дев'ятої) містять кодовані дані про тип автомобіля, його конструкцію, тип кузова, тип двигуна, конструкцію привода, робочий об'єм двигуна тощо.

Сукупність знаків з першої до дев'ятої позиції VIN-коду визначає марку і модель КТЗ.

Позначення, які виконуються на панелях кузовів КТЗ на прикріплених до них елементах, означають їхні моделі і модифікації та мають вид символів «XL», «GL», «SL» «SRDT» тощо і можуть сприяти ідентифікації КТЗ, але не є визначальними з огляду на можливість їхньої заміни.

Визначення року виготовлення КТЗ здійснюється на підставі даних його виробника, які зазначаються у VIN-коді.

У разі відсутності даних про календарну дату першого документального підтвердження будь-якої дії з даним КТЗ або виникнення сумнівів щодо її достовірності, коли встановлений модельний рік виготовлення КТЗ збігається з роком виготовлення, зазначеним у свідоцтві про реєстрацію, під час оцінки за дату виготовлення береться 1 січня встановленого за VIN-кодом модельного року.

Якщо встановлений за VIN-кодом модельний рік виготовлення не збігається з роком виготовлення КТЗ, який зазначено в свідоцтві про реєстрацію (технічному паспорті), і перевищує його, під час оцінки за дату виготовлення приймається 1 липня зазначеного в реєстраційних документах року. Якщо зазначене перевищення становитиме понад 1 рік, то за дату виготовлення беруть 1 січня модельного року.

Визначення року виготовлення КТЗ за датою виготовлення його окремих складових частин не допускається у зв'язку з можливістю їх-

ньої заміни під час експлуатації або можливого значного проміжку в часі з моменту їх виготовлення до моменту складання з них КТЗ. Такі дати можуть мати інформативний характер тільки в усій своїй сукупності.

Робочий об'єм двигунів КТЗ визначається такими способами:

- за даними про моделі двигунів, які містяться в їхніх кодах.

- робочий об'єм двигунів автомобілів американського виробництва, деяких моделей КТЗ європейського й азіатського виробництва може бути визначений з VIN-коду КТЗ.

Робочий об'єм двигуна також визначається шляхом безпосереднього вимірювання об'єму оливи чи повітря, що витискаються з одного циліндра внаслідок повного переміщення поршня.

Комплектність та укомплектованість КТЗ і його складових частин визначаються за результатами його огляду виходячи з фактично встановлених на ньому складових частин.

Джерелом інформації про базову комплектність КТЗ є дані його виробника.

Комплектність КТЗ може бути зазначена в документах на придбання нового КТЗ.

Комплектність та укомплектованість переобладнаного КТЗ враховуються за умови внесення змін до свідоцтва про реєстрацію (технічного паспорта) на підставі документів, що свідчать про переобладнання КТЗ. Переобладнання КТЗ повинно відповідати вимогам статті 32 Закону України «Про дорожній рух».

Визначення типу КТЗ, типу його кузова здійснюється відповідно до Закону України «Про приєднання України до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, 1958 року з поправками 1995 року», а також Директив Європейського Союзу, еквівалентних Правилам Європейської економічної комісії Організації Об›єднаних Націй.

Оцінка КТЗ здійснюється переважно із застосуванням бази оцінки, яка відповідає ринковій вартості.

Ринкова вартість КТЗ ураховує його комплектність, укомплектованість і фактичний технічний стан, строк експлуатації, величину

пробігу, умови, у яких він експлуатувався (зберігався), особливості кон'юнктури ринку регіону.

Згідно з принципами зміни вартості, попиту та пропозиції значення ринкової вартості є змінною за фактором часу величиною, яка залежить від коливань ринкових цін на КТЗ та його складники.

Основним підходом, який використовується для оцінки КТЗ, є порівняльний підхід. Згідно з ним визначення вартості КТЗ на території України проводиться на підставі їх цін продажу та поточних цін пропозиції до продажу, які зазначені у вітчизняних довідниках. Зазначені ціни є статистично усередненими ціновими даними КТЗ, які були відчужені в Україні згідно з умовами, що відповідають змісту і поняттю «ринкова вартість».

Використання зарубіжної довідкової літератури допускається у разі відсутності потрібної інформації у вітчизняних довідниках.

Вартість КТЗ, яка наведена в іноземній валюті, визначається в гривнях за офіційним курсом НБУ на дату оцінки.

Основним методом у межах порівняльного підходу є метод, заснований на аналізі цін ідентичних КТЗ.

Середня ринкова ціна КТЗ - величина, яка визначається статистичними методами, еквівалентна найбільш вірогідній вартості продажу (пропозиції до продажу), сукупності КТЗ визначеної моделі з відповідним строком експлуатації і пробігом на визначений момент часу, у конкретному регіоні чи місцевості з дотриманням вимог, що відповідають поняттю «ринкова вартість». Визначення Сср базується на довідкових цінових даних продажу на ідентичні (аналогічні) КТЗ.

Сср для КТЗ визначається на базі середньої ціни продажу (пропозиії) ідентичного КТЗ за такою формулою:

$$C_{cp} = C_{\partial} \times K + M \quad ,(2.1)$$

де Сд – ціна КТЗ, який був у користуванні, з урахуванням строку його експлуатації, за інформацією з довідкової літератури, зокрема, наведених у переліку рекомендованих нормативно-правових актів, методичної, довідкової літератури та комп'ютерних баз даних з програмним забезпеченням.

Якщо в довідковій літературі наводяться ціни продажу і ціни пропозиції, то згідно з принципом заміщення значення Сд повинно дорівнювати ціні продажу КТЗ;

К – коефіцієнт ринку регіону, який враховує відмінність поточних цін продажу та пропозиції до продажу у відповідному регіоні від цін з довідкової літератури;

М – вартісний еквівалент суми податків, зборів, інших обов'язкових платежів під час митного оформлення згідно з чинним законодавством.

У разі неможливості визначення ринкової вартості КТЗ із застосуванням середньої ціни продажу (пропозиції) ідентичного КТЗ використовується метод, заснований на аналізі цін аналогічних ТЗ, у вигляді розрахунків за такою формулою:

$$C_{ср} = Ц_н \times K_з \times (Г/100) \times K + M, \quad (2.2)$$

де Цн - ціна нового КТЗ в Україні або в провідних країнах-експортерах за інформацією з довідкової літератури;

Кз - коефіцієнт функціонального зносу КТЗ;

Г - показник ринкової вартості аналогічного КТЗ, %.

Коефіцієнт функціонального зносу (Кз) - це відношення середньої ринкової ціни КТЗ, знятого з виробництва, до середньої ринкової ціни аналогічного КТЗ з базовою комплектністю, що випускається на дату виконання оцінки.

Показник Кз застосовується для визначення вартості КТЗ і не може використовуватись для визначення вартості його окремих складників.

Значення Кз для окремих КТЗ визначаються за рекомендаціями, наведеними у довіднику, за даними якого обчислюється вартість відповідного КТЗ.

Величина процентного показника ринкової вартості КТЗ, що був у користуванні, є змінною залежно від строку експлуатації розрахунковою процентною складовою вартості і визначається за таким співвідношенням:

$$Г = \frac{C_д \times 100}{Ц_н} \quad (2.3)$$

Якщо визначити показник Г за цим співвідношенням неможливо, його значення приймається з відповідних таблиць додатка 5 Методики, де Г є результатом усереднення розрахункових співвідношень, отриманих порівняльним підходом за наведеною формулою для аналогічних КТЗ.

Процентний показник ринкової вартості не може бути менше 4%, якщо КТЗ перебуває у справному технічному стані.

Показник Гк не враховує фактичного технічного стану КТЗ і відхилень від його нормативного пробігу.

Коефіцієнт коригування ринкової вартості КТЗ за величиною пробігу Г ураховує відмінності між фактичним середньорічним та нормативним середньорічним пробігом оцінюваного КТЗ.

Показник Гк не застосовується для причепів, напівпричепів, спеціальних КТЗ, будівельної та сільськогосподарської техніки. Якщо в досліджуваного КТЗ пробіг за даними довідкової літератури чи таблиць додатка 5 Методики більше ніж на 50 тис.км відрізняється від показань технічно справного п'ятизначного одометра, то для подальшого коригування використовується розрахунковий пробіг.

Розрахунковий пробіг визначається як добуток середньорічного нормативного пробігу та строку експлуатації з подальшим коригуванням згідно з показаннями одометра шляхом додавання належної кількості сотень тисяч кілометрів виходячи з того, що різниця між розрахунковим пробігом та добутком між середньорічним нормативним пробігом і строком експлуатації не повинна перевищувати 50 тис.км. У разі якщо одометр технічно несправний або встановлено факт його заміни чи втручання, що призвело до зміни показань пробігу КТЗ, у подальших розрахунках слід виходити з нормативного пробігу з врахуванням строку експлуатації оцінюваного КТЗ.

Для визначення вартості КТЗ, його складників, а також для складання калькуляції відновлювального ремонту у виняткових випадках (за відсутності необхідних довідкових даних) допускається використання відповідних вартісних даних аналогічних КТЗ.

Підбір аналога проводиться за нижченаведеними факторами:

- автомобілі вантажні, тягачі: тип кузова (загального призначення чи спеціалізований), вантажність, колісна формула, розта-

шування кабіни і двигуна відносно осей, тип двигуна (бензиновий, дизельний тощо), потужність двигуна, робочий об'єм двигуна, габаритні розміри, комплектність, рік виготовлення; причепи, напівпричепи: тип кузова за призначенням, вантажність (пасажировмісність), колісна формула, повна маса, корисний об'єм кузова, наявність тенту, матеріал виготовлення кузовних елементів, габаритні розміри, рік виготовлення; автомобілі легкові, автомобілі легкові позадорожні: тип кузова (седан, універсал тощо), призначення (дорожні, позадорожні), тип двигуна (бензиновий, дизельний тощо), робочий об'єм двигуна, привод тягових коліс (передньоприводні, задньоприводні, повноприводні), тип коробки передач, габаритні розміри, комплектність, кількість дверей, рік виготовлення; автобуси: призначення (міські, приміські, міжміські та інші за даними виробника), пасажировмісність, довжина, тип двигуна (бензиновий, дизельний тощо), потужність двигуна, робочий об'єм двигуна, комплектність, рік виготовлення; мототехніка: рік виготовлення, призначення, тип рами, робочий об'єм двигуна, число циліндрів, число тактів двигуна, габаритні розміри;

- сільськогосподарська техніка, спеціальний рухомий склад: рік виготовлення, призначення, характеристики спеціального обладнання, базове шасі, тип двигуна, потужність двигуна, робочий об'єм двигуна, габаритні розміри.

Для підбору аналога перевагу слід надавати ТЗ того самого виробника (країни-виробника).

Рік виготовлення аналога повинен відрізнятися від року виготовлення оцінюваного КТЗ не більше ніж на 5 років.

Аналог уважається підібраним, якщо відхилення факторів за кожною порівнюваною характеристикою, яка має числовий вираз, не перевищує +- 5%. Інші функціональні характеристики повинні збігатися.

Якщо відхилення поодиноких факторів за порівнюваними характеристиками, які мають числове вираження, перевищує +- 5%, довідкова ціна приймається як середнє арифметичне значення декількох найбільш близьких аналогів.

У разі наявності довідкових цін на КТЗ, що оцінюється, окрім ціни, що відповідає року його виготовлення, а також відсутності да-

них про його ціну як нового КТЗ, використовуються відповідні наявні дані щодо аналогічного КТЗ, підібраного відповідно до вимог підпунктів 7.12.1, 7.12.2 пункту 7.12 Методики.

У цьому випадку значення $C_д$ для КТЗ, що оцінюється, може бути отримано із співвідношення:

$$\frac{C_д}{C_д^{/}} = \frac{C_{да}}{C_{да}^{'}}, (2.4)$$

де $C_д^{'}$ - довідкова ціна КТЗ тієї самої модифікації, що і оцінюваного, з роком виготовлення, максимально наближеним до року виготовлення оцінюваного КТЗ;

$C_{да}^{'}$ - довідкова ціна аналогічного КТЗ відповідного року виготовлення;

$C_{да}$ - довідкова ціна аналогічного КТЗ того самого року виготовлення, що й оцінюваний.

У разі відсутності даних щодо ціни нового КТЗ, неможливості її отримання у спосіб, передбачений у пункті 7.35 Методики, значення Ц визначається із співвідношення:

$$\frac{Ц_{н'}}{Ц_{на'}} = \frac{Ц_н}{Ц_{на}} \quad (2.5)$$

де Ц - ціна нового КТЗ, що оцінюється, у країні придбання чи провідній країні-експортері;

Цна - ціна нового аналогічного КТЗ, підібраного відповідно до вимог підпунктів 7.12.1, 7.12.2 пункту 7.12 Методики, у країні придбання чи провідній країні-експортері;

Цн, Цна - ціна в Україні нового КТЗ, що оцінюється, та аналогічного.

Ліквідаційна вартість КТЗ (Сл), його складників обумовлена обмеженим строком їх реалізації внаслідок примусового продажу і визначається за такою формулою:

Сл = С **х** Кл**,** (2.6)

де Кл = 0,8...0,95, коефіцієнт ліквідності.

Зазначений коефіцієнт ураховує такі обставини: обмеження в організації маркетингових досліджень, проведення реалізації в короткий термін у примусовому порядку та відсутність передпродажної підготовки КТЗ. Ліквідаційна вартість не враховує витрат, що супроводжують продаж, зокрема комісійні збори.

Ринкова вартість технічно несправного, розукомплектованого КТЗ (зокрема КТЗ, що ввозиться на митну територію України) не може бути меншою за вартість металобрухту складників, що залишилися, з урахуванням витрат на його утилізацію.

Якщо вартість відновлювального ремонту, з урахуванням коефіцієнта фізичного зносу складників розукомплектованого або аварійно пошкодженого КТЗ, перевищує його ринкову вартість без зазначених пошкоджень, то ринкова вартість такого КТЗ не розраховується. Відновлення такого КТЗ за принципом внеску є економічно недоцільним.

У цьому випадку може бути визначена вартість утилізації КТЗ. Вартість утилізації КТЗ визначається як сума ринкової вартості технічно справних складників та вартості металобрухту складників, які залишилися.

У разі наявності даних щодо продажу аналогічного КТЗ у такому самому технічному стані за вартість утилізації КТЗ, що оцінюється, може прийматися ціна продажу зазначеного аналогічного КТЗ.

Вартість технічно справних складників визначається на підставі результатів їх діагностування на спеціалізованому для даної моделі КТЗ підприємстві автосервісу, а у разі необхідності - дефектування.

Вартість технічно справних складників визначається відповідно до вимог пункту 7.36 та підпунктів 8.5.10 - 8.5.12 пункту 8.5 Методики з урахуванням коефіцієнта фізичного зносу та з відніманням вартості робіт з їх демонтажу, діагностування, дефектування, витрат, пов’язаних з їх продажем у регіоні (складські, транспортні, торговельні витрати та інше), суми податків, зборів, інших обов’язкових платежів та прибутку, що очікується від реалізації складників на вторинному ринку. Зазначені витрати, окрім вартості робіт з демонтажу, діагностування, дефектування складників, мають бути задані як вихідні дані замовника оцінки або визначені залученими до оцінки фахівцями у галузі економіки.

До складників, що підлягають оцінці, у разі визначення утилізаційної вартості КТЗ, не включають ті, демонтування яких потребує робіт, пов'язаних із застосуванням газополуменевого чи електродугового різання, а також такі складники, що впливають на безпеку руху та не підлягають повторному використанню:

а) подушки пневматичні з піротехнічними активаторами, елементи системи їх електричного контролю і датчики цієї системи;

б) гальмові колодки і накладки гальмових систем;

в) трубопроводи і ущільнювальні системи;

г) глушники випускної системи;

ґ) шарніри системи кермування і підвіски;

д) крісла, зінтегровані з ременями безпеки чи пневматичними подушками;

е) складники системи блокування керма;

є) складники системи знерухомлення КТЗ, виконані разом з передавально-приймальними пристроями електричного управління;

ж) обладнання проти викрадання КТЗ і тривожної сигналізації;

з) електричні і електронні елементи систем убезпечення руху - антиблокувальної (ABS), протибуксувальної (ASR);

и) трубопроводи паливної системи;

і) періодично замінювані фільтри і фільтрувальні елементи;

ї) клапани системи рециркуляції газових викидів;

й) складники установки живлення двигунів газовим паливом;

к) автоматичні і неавтоматичні з'єднання ременів безпеки разом з частинами ременів, виконаних разом з пряжками, механізмом для звільнення від ременів, піротехнічнимиі механічними активаторами, електронні системи автоматичного натягу ременів безпеки;

л) щітки склоочисників;

м) експлуатаційні рідини, зокрема: моторні оливи, трансмісійні оливи, оливи гідравлічних приводів і систем, охолоджувальна рідина, холодоагенти, рідини гальмових та кліматизаційних систем;

н) каталітичні конвертори (каталізатори);

о) кріпильні складники, якщо інше не зазначено в офіційній інформації виробника;

п) окремі складники, що мають використовуватися комплектно: амортизатори, комплекти стояків (амортизатор з пружиною)

підвіски у разі їх розташування на КТЗ попарно - з обох боків однієї осі, моста; окремі замки дверей, капота, кришки багажника, а також деталі селективного поєднання складальних одиниць.

Якщо ринкова вартість технічно справних складників менша за суму вартості робіт з їх демонтування та витрат, пов'язаних з їх продажем у регіоні, то вартість оцінюваного КТЗ дорівнює вартості металобрухту складників, що залишилися, з урахуванням витрат на утилізацію.

У разі перевищення витрат на утилізацію КТЗ над вартістю металобрухту складників, що залишилися, ці обставини зазначаються у висновку про вартість КТЗ.

Додаткове збільшення (зменшення) ринкової вартості КТЗ виходячи з його комплектності, укомплектованості, пошкоджень, відновлення і оновлення складників визначається за формулою:

$$C = C_{в1} +- C_{в2} - (C_{врз} + ВТВ), \quad (2.7)$$

де $C_{в1}$ - величина збільшення вартості КТЗ у разі оновлення його складників, грн;

$C_{в2}$ - величина коригування вартості КТЗ залежно від його комплектності, грн;

$C_{врз}$ - вартість відновлювального ремонту з урахуванням коефіцієнта фізичного зносу КТЗ, розрахованого відповідно до вимог пункту 8.2 Методики, грн;

ВТВ - величина втрати товарної вартості КТЗ, розрахована відповідно до вимог підпункту 8.6.3 пункту 8.6 Методики, грн.

Визначення процентного показника ринкової вартості окремих складників (за винятком пневматичних шин і акумуляторних батарей) здійснюється у спосіб, передбачений для визначення процентного показника ринкової вартості відповідного КТЗ.

Вплив комплектності КТЗ на його вартість обумовлений наявністю або відсутністю складників відповідно до специфікації виробника КТЗ і визначається коригуванням величини Сд на підставі інформації з довідкової літератури, яка є джерелом визначення середньої ринкової ціни самого КТЗ. У разі відсутності в довідковій літературі зазначеної інформації величина коригування вартості КТЗ залежно від наявності або відсутності додаткового обладнання (опцій) вираховується за формулою:

$$С_{в2} = 0,7Ц_{об} \times 0,97^{т}, \quad (2.8)$$

де $Ц_{об}$ - ціна нового обладнання, грн;

Т - строк експлуатації в місяцях.

У разі використання цієї формули строк експлуатації має граничне значення - 95 місяців. Ціна та строк експлуатації додатково встановленого обладнання повинні бути підтверджені відповідним документом (про гарантійні зобов›язання, довідкою-рахунком тощо).

У разі відсутності документів, що підтверджують строки експлуатації додатково встановленого обладнання, його вартість включається в розрахунок з урахуванням строку експлуатації оцінюваного КТЗ. Підставою для збільшення (зменшення) вартості КТЗ унаслідок зміни його технічного стану є відповідне документальне підтвердження факту його відновлювального ремонту, заміни складників або інструментальне дослідження фахівцем, яке проводиться з метою встановлення факту відновлювальних втручань (ремонту).

У разі відсутності довідкових даних про ціну ідентичних або аналогічних спеціальних, спеціалізованих та переобладнаних КТЗ їх вартість може також визначатися як сума ринкової вартості шасі КТЗ та вартості встановленого обладнання з урахуванням відповідних робіт. Вартість обладнання і ремонтних робіт, пов'язаних з його монтуванням, може бути також визначена методом калькуляції витрат за витратним підходом або методом мультиплікаторів.

У випадку відсутності цінових даних КТЗ у довідковій літературі, а також у разі наявності обставин, зумовлених змінами економічного стану країни, що супроводжуються різкими коливаннями цін на КТЗ, та в інших випадках, коли застосування довідкових даних є неможливим, допускається використання даних обмеженого ринку КТЗ.

При цьому, інформація про ціни на нові КТЗ чи КТЗ, які були в користуванні, може бути отримана з каталогів, комп'ютерних програм та прайс-листів дилерів виробників і торговельних фірм, а також із спеціалізованих для продажу КТЗ періодичних видань. Використання ресурсів мережі Інтернет допускається з дотриманням вимог визначених Методикою.

Середня ринкова ціна такого КТЗ визначається як середнє арифметичне значення цінових показників, одержаних із зазначених джерел інформації.

Аналіз вищенаведеної Методики та Пояснень до УКТ ЗЕД показує, що окремої уваги потребує поняття «строк експлуатації», значення якого відповідно до розділу І «Загальні положення» Методики не кореспондується з поняттям «використання» УКТЗЕД.

Ще одним документом, що визначає основні аспекти митного оформлення та контролю за ввезенням ТЗ є Правила митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, що переміщуються громадянами через митний кордон України, затверджені наказом Державної митної служби України від 17.11.2005 №1118. Відповідно до положень документа доцільно відмітити, що на формування рівня вартості кожного конкретного автотранспортного засобу впливає ціла низка факторів, таких як: марка, модель, рік виготовлення, тип двигуна, об'єм двигуна, комплектація, фізичний стан, регіон придбання та інші, а тому рівень митної вартості автомобілів визначається у кожному конкретному випадку окремо з урахуванням всіх складових, які впливають на її формування.

Дія цих Правил поширюється на ТЗ, що переміщуються через митний кордон України громадянами, які не є суб›єктами зовнішньоекономічної діяльності, для вільного обігу (у тому числі з метою розкомплектування на запасні частини) на митну територію України (за її межі) або з метою транзиту, а також тимчасово вивозяться за межі митної території України.

Вимоги цих Правил не застосовуються за умови документального підтвердження, що ТЗ ввозяться для особистого користування особами, зазначеними в статтях 287-290, 292-294 МКУ.

Митне оформлення кузовів та шасі за кодами 87.06 та 87.07 згідно з УКТЗЕД, що ввозяться громадянами для вільного використання, здійснюється як митне оформлення зібраних ТЗ з урахуванням максимального об'єму циліндрів двигунів, що серійно встановлювалися на марках таких автомобілів відповідного року їх випуску. Нарахування податків і зборів, що підлягають сплаті при переміщенні ТЗ через митний кордон України, здійснюється із застосуванням митної декларації у разі йогодекларування з метою вільного обігу.

Власник ТЗ або вповноважена особа, який переміщує його через митний кордон України, пред'являє автомобіль органу доходів і зборів для проведення митного огляду й подає оригінали та ксерокопії таких документів:

- що підтверджують право власності на ТЗ або користування ним (у тому числі з правом розпорядження);
- реєстраційних (технічних) документів на ТЗ (якщо він перебував на обліку в реєстраційному органі іноземної держави чи України) з відмітками про зняття ТЗ з обліку, якщо такі документи видаються реєстраційним органом;
- митної декларації - у разі потреби;
- митної декларації (у разі транзиту ТЗ, нового або знятого з обліку в реєстраційному органі, через митну територію України);
- що підтверджують право на надання пільг в оподаткуванні (у разі митного оформлення ТЗ з наданням пільг в оподаткуванні);
- паспортних документів та інших документів, визначених законодавством України та міжнародними договорами України, що дають право на перетин державного кордону, та/або паспорта громадянина (посвідчення особи з відміткою про місце проживання); посвідки чи іншого документа про постійне (тимчасове) проживання в Україні або за кордоном тощо;
- довідки про ідентифікаційний номер громадянина (за наявності).

У випадках необхідності вирішення питань щодо визначення року виготовлення ТЗ, його класифікації згідно з УКТ ЗЕД, митної вартості або порушення справи про порушення митних правил посадова особа органу доходів і зборів може вимагати деякі чи всі з наведених документів:

- митні документи країни придбання ТЗ;
- сервісну книжку;
- експертний висновок;
- фотографії;
- технічну документацію.

Визначення року виготовлення ТЗ здійснюється на основі даних його виробника, що містяться в його ідентифікаційному номері.

За наявності обґрунтованих сумнівів щодо визначення року виготовлення ТЗ, достовірність встановлюється експертом, що має

свідоцтво про право проведення експертних досліджень з відповідної експертної спеціальності та внесений до Реєстру атестованих судових експертів Міністерства юстиції України.

Якщо виробником при виготовленні ТЗ не застосовується ідентифікаційний номер, то до МД, ДКД, Посвідчень, квитанцій МД-1 вноситься інформація про заводський номер кузова, шасі (рами), який використовується цим виробником.

Для ТЗ, які не обладнані двигуном, відомості про номер і робочий об'єм двигуна до МД, ДКД, Посвідчень, квитанцій МД-1 не вносяться.

Узагальнюючи проведене дослідження, варто зазначити, що на сьогодні у сфері митного законодавства відбувається реформування у напрямі його гармонізації із європейськими стандартами, проте, попри це, додаткового дослідження потребують питання, що стосуються нормативного врегулювання питань контролю митної вартості ТЗ та забезпечення посадових осіб митниць необхідними інформаційними й методичними ресурсами.

2.2. Узагальнення вітчизняної судової практики з розгляду справ щодо митної вартості транспортних засобів

У зв'язку із недосконалістю нормативного врегулювання питання визначення правильності митної вартості ТЗ, досить часто між декларантом та органом доходів і зборів виникають суперечності з цього приводу. Основною причиною такої ситуації є те, що митна вартість ТЗ значною мірою залежить від багатьох факторів, зокрема таких, як: марка, модель, комплектація, об'єм двигуна, рік випуску, технічний стан (особливо це стосується ТЗ, які були у використанні) тощо [47].

За результатами здійснення контролю правильності визначення митної вартості ТЗ орган доходів і зборів визнає заявлену декларантом або уповноваженою ним особою митну вартість чи приймає письмове рішення про її коригування відповідно до положень стат-

ті 55 МКУ. У випадку непогодження органам доходів і зборів із задекларованою, суб'єктом ЗЕД, митною вартістю, він визначає її самостійно, у 90% випадків за резервним методом. Про те, у переважній більшості випадків декларант не погоджується з таким рішенням органу доходів і зборів, а тому звертається до суду із проханням визнати протиправним та скасувати рішення про коригування митної вартості ТЗ та картки відмови в прийнятті митної декларації, митному оформленні випуску чи пропуску ТЗ.

Варто зауважити, питання, що стосуються визначення та контролю митної вартості досить часто стають предметом судових справ. Відповідно до офіційної статистики щодо судової практики у справах пов'язаних з оскарженням рішень органів доходів і зборів, найбільш часто (близько 60% всіх справ) порушуються спори, що стосуються питання визначення, контролю та коригування митної вартості товарів. Що стосується визначення митної вартості ТЗ, то слід зазначити, що така інформація відсутня.

Тому, слід детальніше проаналізувати вітчизняну судову практику щодо розгляду справ про порушення митних правил за фактами заниження митної вартості ТЗ.

З цією метою було проаналізовано низку судових справ що стосуються визначення, контролю та коригування митної вартості ТЗ, які розглядалися адміністративними судами України протягом 2015 – 2017 рр. (Додаток А).

Слід зазначити, що об'єктами судових спорів між органами доходів і зборів та декларантами, які було проаналізовано, була у переважній більшості митна вартість вживаних ТЗ, які перебували у власності фізичних осіб.

В першу чергу, варто звернути увагу на те, що в переважній більшості випадків судові спори між декларантами та органами доходів і зборів щодо визначення, контролю та коригування митної вартості ТЗ вирішуються на користь першого (рис. 2.1).

Як видно з рис. 2.1, у 80% розглянутих судових справ рішення прийнято на користь декларанта, що тягне за собою визнання протиправними рішення органу доходів і зборів про коригування митної вартості товарів та картку відмови в прийнятті митної декларації, митному оформленні випуску чи пропуску ТЗ. Слід зазна-

чити, що 58,3% судових справ, що розглянуті на користь декларанта судом позов задоволено в повному обсязі, а у 41,7% позов задоволено частково.

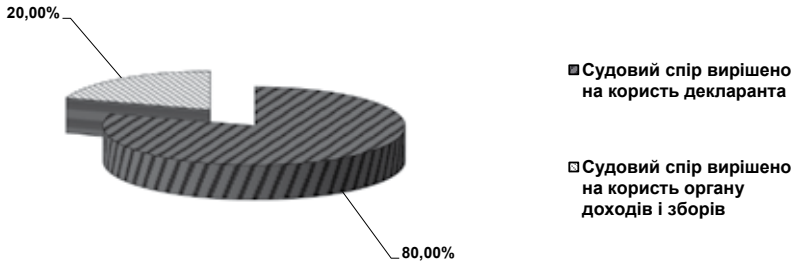

Рисунок 2.1 – Вирішення судових спорів між декларантами та органами доходів і зборів щодо визначення, контролю та коригування митної вартості ТЗ

Лише в результаті розгляду адміністративними судами 20% судових справ було прийнято рішення про відмову у задоволенні позову декларанту, оскільки органом доходів і зборів було доведено обґрунтованість прийняття рішення про коригування митної вартості товарів та оформлення картки відмови в прийнятті митної декларації, митному оформленні, випуску чи пропуску ТЗ.

Варто зауважити, що прийняття судового рішення на користь декларанта спричиняє зростання видатків державного бюджету. Так, досить часто, крім визнання протиправними рішення органу доходів і зборів про коригування митної вартості товарів та картку відмови в прийнятті митної декларації, митному оформленні випуску чи пропуску ТЗ, адміністративними судами додатково стягують кошти на покриття витрат на:

судовий збір (у всіх випадках програшу судового спору органами доходів і зборів);

витрати на професійну правничу допомогу (зокрема в справах № 803/2010/17, № 803/2011/17, № 818/469/17);

витрати за стоянку автомобіля (зокрема в справі № 813/628/17).

Отже, варто більш детально проаналізувати судові справи, що стосуються визначення, контролю та коригування митної вартості

ТЗ з метою визначення причин та обставин за яких судові рішення приймаються на користь декларантів.

У загальному вигляді спір між декларантом та органом доходів і зборів виглядає наступним чином, декларант під час митного оформлення ТЗ визначає митну вартість за основним методом – ціною договору (контракту) щодо товарів, які імпортуються (вартість операцій), про те, орган доходів і зборів відмовляє в митному оформленні випуску чи пропуску ТЗ та здійснює коригування митної вартості товарів та оформляє картку відмови в прийнятті митної декларації, мотивуюче це тим що:

1) наявність у наданих декларантом документах розбіжностей;

2) відсутність у наданих декларантом документах усіх відомостей, що підтверджують числові значення складових митної вартості товарів, чи відомостей щодо ціни, що була фактично сплачена або підлягає сплаті за ці товари;

3) ненадання декларантом додаткових документів, передбачених п. 3 ст. 53 МКУ.

Відсоткове співвідношенні вищенаведених причин відмови органу доходів і зборів в митному оформленні випуску чи пропуску ТЗ та коригуванні митної вартості можна представити за допомогою рис. 2.2.

Рисунок 2.2 – Причини відмови органу доходів і зборів в митному оформленні транспортних засобів та коригуванні митної вартості

Перш за все слід, зазначити, що досить часто трапляються випадки коли органом доходів і зборів зазначено декілька причин (а в окремих випадках усіх трьох) відмови органу доходів і зборів в митному оформленні ТЗ та коригуванні митної вартості.

Як бачимо, з рис. 2.2. майже у 41% випадків основною причиною коригування митної вартості ТЗ є відсутність у наданих декларантом документах всіх відомостей, що підтверджують числові значення складових митної вартості товарів та приблизно однаковою є кількість випадків коли причиною відмови в митному оформленні є наявність у наданих декларантом документах розбіжностей та ненадання декларантом додаткових документів відповідно 31,8 % і 27,3%.

Якщо ж детальніше розглядати причини відмови органу доходів і зборів в митному оформленні ТЗ та коригуванні митної вартості, то у випадку зазначення органом доходів і зборів відсутності у наданих декларантом документах всіх необхідних відомостей, найчастіше зазначається ненадання даних, що підтверджують числові значення окремих складових митної вартості, зокрема таких: витрати, понесені покупцем на транспортування; відомості про оплату комісійних, посередницьких послуг тощо.

Що стосується додаткового витребовування документів органами доходів і зборів, що підтверджують складові частини митної вартості ТЗ (згідно статтей 53 та 54 МКУ) зокрема такі:

Якщо рахунок сплачено:

банківські платіжні документи, що стосуються оцінюваного ТЗ та містять реквізити, необхідні для ідентифікації імпортованого ТЗ.

2. За наявності:

– інші платіжні та/або бухгалтерські документи, що підтверджують вартість товару та містять реквізити, необхідні для ідентифікації ввезеного ТЗ;

– копію митної декларації країни відправлення;

– рахунки про сплату комісійних посередницьких послуг пов’язаних з виконанням умов купівлі імпортованого ТЗ;

– рахунки про здійснення платежів третім особам (Suffolk Total Loss Allstate Insuranse Company);

– договір на перевезення товару;

– морський страховий поліс;

– коносамент;

– документи, що містять відомості про вартість перевезення оцінюваного ТЗ;

– інші додаткові наявні документи для підтвердження заявленої митної вартості ТЗ (за бажанням);

– висновки про вартісні та якісні характеристики оцінюваного ТЗ, підготовані спеціалізованими експертними організаціями.

Також, досить часто виникають випадки, коли органом доходів і зборів неправомірно вимагається подання додаткових документів, що підтверджують оплату витрат на страхування, транспортування, навантаження/вивантаження при наявності інформації у документах поданих до митного оформлення щодо нездійснення таких витрат.

Варто зауважити, що в окремих випадках органом доходів і зборів приймається рішення про необхідність подання додаткових документів для підтвердження числових значень складових митної вартості ТЗ на основі спрацювання системи управління ризиками. Зокрема, така ситуація зазначена у справі №818/894/16. Так, представник органу доходів і зборів зазначив, що під час здійснення процедур митного контролю програмно-інформаційним модулем «АСАУР» ПІК АСМО «Інспектор-2006» згенеровано наступну форму митного контролю: 106-2 – «витребування документів, які підтверджують митну вартість товарів» з наступним коментарем: «можливе заниження митної вартості товару. Здійснити перевірку правильності визначення митної вартості, звернувши увагу на вартість ідентичних або подібних товарів. Перевірити дані електронного інвойсу. Провести перевірку відомостей, що містяться в документах, які підтверджують митну вартість товарів. У випадках, передбачених частинами 3-4 статті 53 МКУ, здійснити запит додаткових документів. У випадках, передбачених частиною 6 статті 55 МКУ, прийняти рішення про коригування митної вартості. Здійснити перевірку правильності визначення митної вартості відповідно до МКУ з урахуванням вимог наказу Державної фіскальної служби України від 11.09.2015 № 689 «Про затвердження Методичних рекомендацій щодо роботи посадових осіб органів доходів і зборів з

аналізу, виявлення та оцінки ризиків під час здійснення контролю за правильністю визначення митної вартості товарів, які переміщуються через митний кордон України»».

Про те, адміністративними судами зазначається, що спрацювання профілів ризиків автоматизованої системи аналізу та управління ризиками не може бути підставою для витребовування додаткових документів та відмови у прийнятті заявленої декларантом митної вартості товарів за ціною контракту.

Також, досить часто органами доходів і зборів під час визначення митної вартості ТЗ виявляються випадки розбіжностей, що містилися у документах, які були надані для підтвердження митної вартості. Такі випадки відображено у судових рішеннях, зокрема:

1. Справа № 816/2396/17. Підставою для прийняття рішення про відмову в митному оформленні, випуску чи пропуску ТЗ та коригування митної вартості товарів, стали розбіжності, що містилися у документах, які підтверджують митну вартість, а саме:

1) ціна за автомобіль зазначена в експортній декларації країни відправлення вища ніж зазначена в рахунку та задекларована в ВМД;

2) рахунок-фактура на ТЗ виставлений 15.11.2017 р., але відповідно до відміток в закордонному паспорті ОСОБА_6, який за дорученням мав купити даний автомобіль, він перебував в Україні;

3) у висновку експерта-автотоварознавця з урахуванням якого задекларована митна вартість ціни на ремонтні послуги та запчастини вказані станом на 27.10.2017, хоча відповідно до інформації з експертизи ОСОБА_6 звернувся із заявою щодо визначення вартості автомобіля 21.11.2017 р.

2. Справа №816/2394/17 Підставою для прийняття зазначеного рішення стали розбіжності, що містилися у документах, які підтверджують митну вартість, а саме:

1) рахунок фактура на ТЗ виставлений в Бельгії, але відповідно до даних, зазначених у технічному паспорті автомобіля, він транспортується з Нідерландів;

2) у висновку експерта автотоварознавця застосовується коефіцієнт $К_1$ (приведення вартості КТЕ у Німеччині до його вартості в країні придбання), але яка саме країна придбання не уточнюється;

3) у висновку експерта авто товарознавця, на підставі якого задекларована митна вартість ціни на ремонтні послуги та запчастини вказані станом на 06.11.2017 р., тоді як ОСОБА_1 звернувся із заявою щодо визначення вартості автомобіля 21.11.2017 р.;

4) дата транзитного ТП виписаного на ім'я ОСОБА_1 15.11.2017 р., але рахунок на автомобіль виставлений 16.11.2017р..

3. Справа №818/469/17. При аналізі документів, доданих до митної декларації № UA805180/2017/003696 встановлено низку розбіжностей, а саме:

– надано два чеки на проданий товар один із яких містить лише підпис продавця, а інший підпис продавця та покупця з датами;

– лист ТОВ «Дельфін-Авто» містить інформацію про вартість транспортування, однак договору на транспортування не надано;

– за митною декларацією № UA805180/2017/003506 даний товар заявлявся з рівнем митної вартості 164750,00 грн. з наданням висновку № 002/2017 автотоварознавчого дослідження.

4. Справа №818/894/16. Розбіжності полягають в наступному:

– договір про купівлю-продаж ТЗ містить підпис тільки однієї із сторін договору. Крім цього, невідомо якій власне особі (стороні договору) він належить. Документів які б підтверджували належність даного автомобілю попереднім власникам не надано;

– у договорі купівлі-продажу зазначено, що ТЗ не потрапляв у аварії та не має дефектів (пошкоджень), тоді, як у додатковому аркуші до Акту про проведення огляду товару складеного Волинською митницею ДФС, вказано, що ТЗ має низку пошкоджень.

Однак, адміністративними судами у винесених рішеннях зазначається, що зазначені вище невідповідності у документах, що підтверджують митну вартість ТЗ не є розбіжностями, які впливають на визначення митної вартості та не можуть бути підставою для прийняття рішення про коригування митної вартості.

Варто зазначити, що в деяких випадках посадовими особами, як причина коригування митної вартості зазначається, що спеціалізований програмно-апаратний комплекс не містив інформацію щодо митної вартості ТЗ зазначеної марки та моделі, тому посадовою особою митниці прийнято рішення про використання інформації з мережі Інтернет чи каталогу-довідника, зокрема:

періодичного довідника «Red Book» – Kelley Blue Book Automarket report USA, середня ціна автомобіля такої ж моделі за яким значно вища ніж задекларована позивачем (справа №818/469/17);

каталогу SCHWACKELISTE 01/2017 із врахуванням коригувань на комплектацію автомобіля та технічний стан (справа №809/1410/17);

каталогу SCHWACKELISTE 01/2017 із врахуванням коригувань на комплектацію автомобіля та технічний стан (справа №809/1557/17);

катологу SCHWACKELISTE 4/2017, (сторінка 512) із врахуванням коригувань на комплектацію автомобіля та технічний стан (справа №818/1466/18);

довіднику NADA, використання якого передбачене Методикою і акту митного огляду № 500650/2017/001955 від 05.12.2017 р. з врахуванням технічного стану автомобіля (справа №803/2010/17);

сайт країни експортера www.kbb.com із врахуванням коригувань на комплектацію автомобіля та технічний стан (справа № 818/469/17).

Суди вважають, що відомості з мережі Інтернет чи каталогу-довідника мають лише допоміжний інформаційний характер при прийнятті органом доходів і зборів відповідних рішень та з об›єктивних причин не можуть містити усієї інформації, що стосується суб›єктів зовнішньоекономічної діяльності, товарів і умов їх продажу, тому такі дані не можуть мати більше значення, ніж надані декларантом первинні документи про ТЗ.

Вищезазначені причини відмови органу доходів і зборів в митному оформленні ТЗ та коригуванні митної вартості досить рідко стають достатніми для розгляду судових спорів на користь органів доходів і зборів.

Зазвичай судами зазначається, що декларантом надано всі необхідні документи, що дають можливість відповідачу визначити митну вартість ТЗ за ціною договору (за основним методом). При цьому, відповідачами письмово не повідомлено підстави для витребування додаткових документів, не зазначено, які саме складові частини митної вартості необхідно підтвердити та якими саме документами, передбаченими МКУ, крім того, не проведено проце-

дуру консультацій в письмовій формі, не дотримано послідовності застосування методів визначення митної вартості із письмовим повідомленням про це декларанта, а також не надано декларанту письмової інформації про причини невизнання митної вартості та письмового обґрунтування розрахунку числового значення скоригованої митної вартості.

Поряд із цим, на користь органів доходів і зборів розглянуто декілька судових справ щодо оскарження рішень про коригування митної вартості ТЗ, підставою для прийняття яких було ненадання, на вимогу органу доходів і зборів документів, що підтверджують складові митної вартості ТЗ (частина 2 статті 53 МКУ).

Так, зокрема, у справі №809/1410/17 відповідачем при митному оформленні автомобіля встановлено можливе заниження митної вартості транспортного засобу, оскільки позивачем на вимогу Івано-Франківської митниці не надано квитанції, яка підтверджує факт та розмір оплати при купівлі-продажу автомобіля, тобто, документ, який зазначено у частині 2 статті 53 МКУ, як обов›язковий, який впливає на його вартість при розмитненні. З метою витребування вищевказаного документу у декларанта, відповідачем, в порядку письмових консультацій, через електронну систему «АСМО Інспектор», сформовано повідомлення за № 1 та № 2 представнику декларанта про необхідність його подання, а також документу.

У відповідь на вищевикладені повідомлення представником декларанта представлено висновок за № 76 експертного товарознавчого дослідження від 21.07.2017 року, а також надано відповідь наступного змісту: «Відповідно до змісту ч.2 ст.53 МКУ подати документи для підтвердження заявленої митної вартості:

– якщо рахунок сплачено – банківські платіжні документи;

– за наявності – інші платіжні та/або бухгалтерські документи, що підтверджують вартість товару та містять реквізити необхідні для ідентифікації товару по МД № UA 206010/2017/414982 немає змоги та надаватися не будуть.

В результаті адміністративним судом було постановлено відмовити декларанту у задоволенні позовних вимог до органу доходів і зборів про визнання протиправними та скасування рішень про коригування митної вартості ТЗ.

Подібна ситуація спостерігалася у справі №817/1760/17. Органом доходів було направлено декларанту електронне повідомлення з вимогою надати:

1) касові або товарні чеки, ярлики, інші документи роздрібної торгівлі, які містять відомості щодо вартості імпортованого ТЗ;

2) копію митної декларації країни відправлення;

3) висновок експерта автотоварознавця щодо вартості імпортованого ТЗ, із врахуванням технічного стану ТЗ, терміну його експлуатації, його комплектації;

4) документи, щодо вартості страхування та перевезення (фрахту) ТЗ, документів, щодо вартості перевезення ТЗ.

Крім того, декларанта проінформовано, відповідності до частини 6 статті 53 МКУ, декларант або уповноважена ним особа за власним бажанням може подати додаткові наявні у них документи для підтвердження заявленої митної вартості товару. Цього ж числа декларантом в електронному вигляді повідомлено відповідача про те, що додаткові документи надаватися не будуть.

Отже, в останні роки значно зросла кількість імпортованих ТЗ та випадків зниження їх митної вартості, що в свою чергу призводить до збільшення кількості судових спорів між декларантами та митницями ДФС, що стосуються визначення, контролю та коригування митної вартості ТЗ. Здебільшого судами виносяться рішення на користь декларантів, що спричиняє збільшення видатків державного бюджету, оскільки за його рахунок компенсуються витрати декларанта на: витрати на професійну правничу допомогу, витрати за стоянку автомобіля та судовий збір. Серед причин, які призводять до винесення рішень не на користь митниць ДФС, суди зазначають зокрема такі:

1. Відсутність конкретних підстав для витребування додаткових документів у письмовій вимозі, направленій декларанту відповідно до частини третьої статті 53 МКУ, а також не зазначення таких підстав у графі 33 рішення про коригування митної вартості ТЗ.

Не зазначення в рішеннях про коригування митної вартості ТЗ інформації та джерел (каталогів, довідників, інтернет-ресурсів), які використовувались митницею при визначенні митної вартості

оцінюваного товару із застосуванням резервного методу всупереч вказаним положенням МКУ.

Суперечності у відомостях щодо умов оплати ТЗ у документах, доданих до митної декларації на підтвердження митної вартості товарів, не можуть бути підставою для витребування органом доходів і зборів додаткових документів у декларанта. Відомості про умови оплати, строки поставки не повинні братися органом доходів і зборів до уваги при контролі за митною вартістю, а відтак суперечності між цими відомостями не можуть бути підставою для твердження про наявність розбіжностей у даних про митну вартість, оскільки не впливають на числове значення складових митної вартості відповідно до умов зовнішньоекономічного договору та поданих до митного оформлення документів.

4. Наведення відповідачами під час судового розгляду нових розбіжностей, які не зазначались органом доходів і зборів при прийнятті спірних рішень про коригування митної вартості, що суперечить принципу верховенства права в частині забезпечення правової передбачуваності та правової визначеності, та не може бути причиною виникнення сумніву у задекларованій позивачем митній вартості ТЗ, оскільки на стадії декларування товару вони не були заявлені.

Коригування показників митної вартості товару, в поданих митних деклараціях відповідно до цінової інформації, викладеної у Єдиній автоматизованій інформаційній системі ДФС (ЄАІС). Враховуючи те, що автоматизована система аналізу та управління ризиками з об'єктивних причин не містить усієї інформації, що стосується суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, товарів і умов їх продажу, такі дані не можуть мати першочергового значення у порівнянні з наданими декларантом первинними документами про товар.

Витребування документів, що підтверджують оплату витрат на страхування, транспортування, навантаження/вивантаження у разі наявності інформації у документах поданих до митного оформлення щодо нездійснення таких витрат.

2.3 Проблемні аспекти визначення митної вартості транспортних засобів в Україні

Практика визначення митної вартості ТЗ в Україні вказує на наявність певних проблемних питань, що зумовлює оскарження дій посадових осіб митниць декларантами у судовому порядку.

В процесі дослідження проблемних питань визначення митної вартості було опрацьовано 21 відповідь митниць ДФС України на запити, що були надіслані відповідно до ЗУ «Про доступ до публічної інформації» від 13.01.2011 № 2939-VI. Проаналізувавши аргументи наведені у відповідях на запити можемо виокремити наступні групи проблем, що найчастіше постають як перед декларантами так і перед фахівцями органів доходів і зборів:

Проблеми правового характеру.

Митний контроль, будучи головним інструментом дотримання норм чинного законодавства з питань митної справи, є важливим елементом забезпечення національної безпеки України. Проте Державна фіскальна служба України й досі використовує застарілу нормативну базу щодо митного контролю та митного оформлення ТЗ та контролю за правильністю визначення митної вартості, а саме:

Наказ Держмитслужби України від 13.10.2006 № 885 «Про забезпечення контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів, вузлів та агрегатів» [48].

Наказ Держмитслужби України від 17.11.2005 № 1118 «Про затвердження Правил митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, що переміщуються громадянами через митний кордон України» [49].

Проблемним питанням, що досить часто виникає на практиці, є проведення консультацій з органом доходів і зборів, оскільки в нормативно-правових актах, які регулюють митну справу, відсутня форма та зміст таких консультацій.

Окремим питанням при здійсненні контролю за правильністю визначення митної вартості товарів є врахування вартості страхування та перевезення (фрахту) до моменту перетинання митного кордону України ТЗ, що імпортуються на митну територію громадянами.

Досить часто виникають спірні питання, що також неврегульовані законодавчо, це відсутність документально підтверджених відомостей про вартість перевезення цих товарів до кордону України. Вказані витрати є однією із складових митної вартості, і без їх наявності неможливо перевірити правильність розрахунку, здійсненого декларантом.

Поряд з цим, у Звіті про результати аудиту ефективності виконання органами Державної фіскальної служби України повноважень у сфері державної митної справи та боротьби з правопорушеннями під час застосування митного законодавства, затверджений рішенням Рахункової палати від 30.05.2017 № 12-3 зазначено, що у перевіреному періоді діяли Методичні рекомендації щодо роботи посадових осіб митних органів з аналізу, виявлення та оцінки ризиків при здійсненні контролю правильності визначення митної вартості товарів, затверджені наказом Державної митної служби України (далі – ДМСУ) від 13.07.2012 № 362 (втратили чинність з 11.09.2015), Методичні рекомендації щодо роботи посадових осіб органів доходів і зборів з аналізу, виявлення та оцінки ризиків при здійсненні контролю за правильністю визначення митної вартості товарів, які переміщуються через митний кордон України, затверджені наказом ДФС України від 11.09.2015 № 689 (набрали чинності з 11.09.2015), а також наказ ДМСУ від 13.10.2006 № 885 «Про забезпечення контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів, вузлів та агрегатів». Однак ці документи мали *рекомендаційний* характер, тобто не були обов'язковими для застосування, а отже, органи ДФС мали право не враховувати їх вимог, здійснюючи контроль за правильністю визначення митної вартості товарів, які переміщуються через митний кордон України.

Організаційного характеру.

При митному оформленні нових ТЗ варто відзначити відсутність можливості перегляду цінової інформації в ЄАІС ДФС щодо митних оформлень нових легкових автомобілів (за кодами згідно з УКТЗЕД: 8703221000, 8703231910, 8703231930, 8703241000, 8703311000, 8703321900, 8703331900). Доступ митниць до вказаної інформації обмежено з 22.02.2010 на підставі листа Департаменту митної вартості ДМСУ від 19.02.2010 №16/2-4/316.

З метою дотримання вимог наказу ДМСУ від 13.10.2006 №885 «Про забезпечення контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів, вузлів та агрегатів» (зі змінами) *посадовими особами митниці здійснюється співставлення заявленого декларантом рівня митної вартості* ТЗ (за ціною договору або коригованого самостійно) *з рівнем вартості, розрахованим відповідно до принципів Методики* (у тому числі за висновками про якісні та вартісні характеристики експертних організацій, наданих у підтвердження заявленої митної вартості згідно частини 3 статті 53 МКУ).

Перш за все, необхідно відмітити відсутність забезпечення посадових осіб спеціалізованого підрозділу митниці (відділу контролю митної вартості) джерелами цінової інформації - періодичними та спеціалізованими виданнями (що у тому числі було передбачено наказом ДМСУ від 13.10.2006 №885).

Відправною вартістю для розрахунку бази оподаткування ТЗ (вантажні, пасажирські та вантажопасажирські) є наведена у спеціалізованих офіційних виданнях (або їх електронних версіях) інформація про ціни на ТЗ, сформовані на світовому ринку (видавництва «Kelley Blue Book», «Eurotax», «Nada», «Schwacke», «SuperSchwacke», «Schwackeliste» та «TrailerTax» тощо). За відсутності довідників, - використовується база митних оформлень ДФС. Проте необхідно зауважити відсутність забезпечення посадових осіб спеціалізованого підрозділу митниці (відділу контролю митної вартості) переліченими вище джерелами цінової інформації, а онлайн версії цих джерел доступні тільки по попередній оплаті на офіційних сайтах www.schwacke.de та www.trailertax.de).

З метою забезпечення єдиного підходу до контролю правильності визначення митної вартості ТЗ, вважаємо за доцільне розглянути питання можливості забезпечення підрозділів контролю митної вартості митниць наданням посилання з доступом до електронної версії даних каталогів, а також створення методичних рекомендацій щодо правильності користування каталогами «Super Schwacke» та «Nada».

До складних питань контролю правильності визначення митної вартості вживаних ТЗ також можна віднести відсутність офіційного роз'яснення щодо значення та заповнення граф технічних паспор-

тів ТЗ, виданих різними іноземними державами (як основних, так і транзитних техпаспортів). ДМСУ це доводила до відома митниць, одержуючи відповіді на запити до Міністерства закордонних справ України. На сьогодні така інформація митницям не надається.

Якщо встановлено, що документи, які підтверджують митну вартість, містять розбіжності, наявні ознаки підробки або не містять всіх відомостей, що підтверджують числові значення складової митної вартості ТЗ, чи відомостей щодо ціни, що була фактично сплачена або підлягає сплаті за ці товари, в обов'язковому порядку здійснюється запити додаткових документів, передбачених частиною 3 статті 53 МКУ [14]. У разі ненадання або відмови від надання запитуваних додаткових документів, у відповідності до частини 2 статті 58, частини 6 статті 54 та частини 1 статті 55 МКУ, посадові особи мають підстави для прийняття рішення про коригування митної вартості товарів [14]. Крім того актуальним питанням є ціна пошкодженого транспортного засобу, яка має досить важливе значення при оформленні. Посадові особи митниць ДФС не є експертами, оцінювачами тощо, отже не володіють та не мають доступу до інформації щодо цін на запчастини, які підлягають заміні в пошкодженому автомобілі. Тобто, митниці ДФС за основу приймають висновок експерта, який в деяких випадках не є коректним та не фіксує реальний стан справ.

Варто відзначити, що хоча й у МКУ передбачено можливість проведення товарознавчої експертизи КТЗ експертами Департаменту податкових та митних експертиз ДФС задля уникнення випадків надання незалежними оцінювачами висновків із визначенням заниженої вартості КТЗ, вона реалізована неповною мірою. Зокрема, Департамент податкових та митних експертиз ДФС має кваліфікованих експертів, які мають необхідні повноваження на проведення товарознавчої експертизи КТЗ лише у зонах діяльності Вінницької, Волинської, Житомирської, Закарпатської, Запорізької, Івано-Франківської, Кіровоградської, Львівської, Полтавської, Рівненської, Сумської, Тернопільської, Харківської та Чернігівської та Чернігівської митниць ДФС з 24 областей України.

З огляду на достатню гласність та доступність змісту Методики з оцінки КТЗ, використовуючи положення МКУ, декларанти також

не позбавлені права використовувати при визначенні митної вартості ТЗ окреслені Методикою принципи товарознавчої оцінки КТЗ. Разом з тим, у відповідності до норм наказу Міністерства фінансів України від 24.05.2012 №599 «Про затвердження Форми декларації митної та правил її заповнення» при декларуванні митної вартості товарів за резервним (6) методом, не передбачено необхідних граф для внесення інформації щодо числових значень складових митної вартості (розрахунку), які визначаються згідно положень Методики.

Відповідно до МКУ, митна вартість транспортного засобу - грошова сума, яка фактично сплачена або підлягає оплаті за ТЗ (його складові) на момент перетину митного кордону України. До митної вартості включаються ціна ТЗ (його складових), а також транспортні, вантажні, розвантажувальні, перевантажувальні витрати, витрати на страхування до пункту перетину митного кордону України, а також комісійні і брокерські витрати. При цьому середні величини витрат на доставку до митного кордону України ТЗ ДФС України, на відміну від ДМСУ, не доводить до відома митниць ДФС, а вони на сьогодні є однаковими незалежно від маршрутів переміщення, й становлять певну однакову суму, яку неможливо перевірити. Отже, зважаючи на вище викладене можна виокремити деякі проблемні питання, що виникають при визначенні митної вартості та контролю правильності визначення митної вартості ТЗ (рис. 2.3) та потребують вирішення.

Слід відзначити, що митна вартість ТЗ є однією з найбільш важливих категорій не тільки в системі митного оподаткування, але й у системі митного контролю та митного оформлення та відіграє ключову роль, у системі митно-тарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, а отже вирішення зазначених проблемних питань спростить роботу фахівців органів доходів і зборів та полегшить визначення митної вартості декларантами.

Відсутня форма та зміст проведення консультацій з органом доходів і зборів передбачений ч.. Орган доходів та зборів може визначати митну вартість тільки у випадках, коли приймається рішення про коригування заявленої митної вартості товарів відповідно до статті 55 МКУ.

Відсутність забезпечення посадових осіб спеціалізованого підрозділу митниці (відділу контролю митної вартості) джерелами цінової інформації - періодичними та спеціалізованими виданнями, зокрема автокаталогами «Schwacke», «SuperSchwacke», "Schwackeliste" та «TrailerTax» (зазначена довідкова література доступна також і в електронному варіанті по попередній оплаті

Відсутність офіційного роз'яснення щодо значення та заповнення граф технічних паспортів транспортних засобів, виданих різними іноземними державами (як основних, так і транзитних техпаспортів).

Відсутність нормативного документу з методичними рекомендаціями щодо єдиного порядку дій посадових осіб митниці з використання принципів Методики товарознавчої експертизи та оцінки дорожніх транспортних засобів, одночасно узгоджених з положеннями МКУ та міжнародних актів з питань визначення митної вартості та послідовності застосування методів її визначення при прийнятті рішень про її коригування, що, нажаль, дозволяє посадовій особі самостійно, на свій розсуд, повністю або частково вибирати форму реалізації повноважень з контролю бази оподаткування транспортного засобу.

Питання ціни пошкодженого транспортного засобу є дуже важливим при оформленні. Митниці ДФС не є експертами з ціни запчастин, що підлягають заміні в пошкодженому автомобілі. Тобто, митниці ДФС за основу приймають висновок експерта, який в деяких випадках не є коректним.

Проблемні питання

Митна вартість

Визначення митної вартості транспортних засобів

Частиною 1 статті 52 МКУ **заявлення митної вартості товарів здійснюється декларантом** або уповноваженою ним особою під час декларування товарів у порядку, встановленому розділом VIII МКУ. Згідно з частиною 2 статті 52 МКУ декларант або уповноважена ним особа, які заявляють митну вартість товару, **зобов'язані заявляти митну вартість, визначену ними самостійно, у тому числі за результатами консультацій з органом доходів і зборів.**

Контроль правильності визначення митної вартості транспортних засобів

Згідно п.1 ст.54 МКУ. контроль правильності визначення митної вартості товарів здійснюється органом доходів і зборів під час проведення митного контролю і митного оформлення шляхом перевірки числового значення заявленої митної вартості.

При здійсненні контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів враховується наступна інформація:

- ✓ технічного стану транспортних засобів зазначена в акті про проведення митного огляду;
- ← перевіряється заявлена вартість з урахуванням марки, моделі, об'єму двигуна, року виготовлення, типу двигуна, потужності, маси, показників одометра.

Згідно положень статті 54 МКУ, для забезпечення контролю за правильністю визначення митної вартості товарів(транспортних засобів), посадова особа митного органу перевіряє відомості заявлені в наступних документах:

- ✓ декларації митної вартості (у випадках її подання);
- ✓ зовнішньоекономічний договір (контракт) купівлі-продажу товарів та доповнення до нього;
- ✓ рахунок-фактуру (інвойс);
- ← свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу;
- ✓ якщо рахунок сплачено, банківські платіжні документи;
- ✓ транспортні (перевізні) документи, відповідно до умов поставки;
- ✓ страхові документи, якщо страхування здійснювалось;
- ✓ відомості щодо ціни товару, заявлені в уніфікованій митній квитанції МД-1 (для громадян);
- ✓ враховуються відомості зазначені в Акті про проведення митного огляду(якщо такий складався);
- декларанти можуть надавати додаткову цінову інформацію, яка була підставою для визначення митної вартості транспортного засобу.

Відповідно до п.7 Наказу Державної митної служби України від 17.11.2005 року №1118 у випадках необхідності вирішення питань щодо визначення року виготовлення ТЗ, класифікації ТЗ згідно з УКТЗЕД , митної вартості або порушення справи про порушення митних правил посадова особа митного органу може вимагати деякі чи всі з перелічених документів:

- ✓ митні документи країни придбання ТЗ;
- ✓ сервісну книжку;
- ← експертний висновок;
- ✓ фотографії;
- ✓ технічну документацію.

Рисунок 2.3 - Проблемні питання визначення митної вартості ТЗ

2.4 Пілотний проект митного оформлення транспортних засобів на Одеській митниці ДФС

У зв'язку із наданням пільг при ввезенні вживаних ТЗ у 2018 році (січень-травень), в порівнянні з аналогічним періодом 2017 року спостерігається значне збільшення кількості митних оформлень саме цієї категорії товарів Одеською митницею ДФС. Так, у 2017 році в зону діяльності Одеської митниці ДФС ввезено 25 498 автомобілів та сплачено 2 703,2 млн. грн. митних платежів, при цьому фізичними особами ввезено 10 595 авто, що складає 42% від їх загальної кількості, та сплачено 754 млн. грн. (28%) (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Кількість ввезених автомобілів та обсяги сплачених митних платежів в зоні діяльності Одеської митниці у 2017 році

Місяць	Громадяни					Інші				
	Кількість	Митна вартість, млн. дол.	Платежі, млн. дол.	Середня митна вартість, дол	Платежі з авто, дол	Кількість	Митна вартість, млн. дол.	Платежі, млн. дол	Середня митна вартість, дол	Платежі з авто, дол
1	211	1,33	0,53	6 312	2 511	678	10,38	3,56	15 305	5 247
2	291	1,95	0,79	6 686	2 704	482	6,27	2,14	12 998	4 435
3	369	2,54	1,00	6 893	2 705	1 975	36,19	12,51	18 323	6 333
4	305	2,04	0,83	6 700	2 717	2 081	28,83	10,00	13 854	4 805
5	651	4,11	1,67	6 306	2 567	1 495	18,79	6,57	12 572	4 394
6	867	5,60	2,33	6 455	2 691	967	13,25	4,65	13 698	4 810
7	1 077	6,62	2,94	6 148	2 730	1 327	18,21	6,46	13 726	4 867
8	797	5,11	2,26	6 414	2 831	1 022	14,22	5,01	13 909	4 902
9	1 255	7,81	3,46	6 222	2 754	1 305	16,69	5,83	12 786	4 468
10	1 310	7,74	3,48	5 909	2 660	1 197	15,75	5,50	13 155	4 597
11	1 493	8,86	3,93	5 934	2 631	1 301	17,58	6,18	13 509	4 753
12	1 969	11,35	5,17	5 763	2 623	996	13,82	4,90	13 872	4 917
2017	10 595	65,06	28,38	6 140	2 678	14 826	209,96	73,30	14 161	4 944

Значна кількість ТЗ була ввезена у 2017 р. згідно із преференцією (172), а саме приблизно 9 718 (табл. 2.2.).

Таблиця 2.2

Кількість ввезених транспортних засобів згідно з преференцією

Місяць	Кількість	Митна вартість, млн.дол	Платежі, млн.дол.
1	149	1,02	0,44
2	200	1,42	0,62
3	287	2,02	0,85
4	259	1,81	0,77
5	542	3,46	1,51
6	779	5,09	2,20
7	1 000	6,21	2,79
8	745	4,82	2,17
9	1 170	7,20	3,30
10	1 245	7,35	3,40
11	1 428	8,39	3,82
12	1 914	11,04	5,10
2017	9 718	59,84	26,97

Найбільшими платниками митних платежів, які імпортували авто у 2017 р. є субєʼкти господарювання, представлені в табл. 2.3.

Таблиця 2.3

Найбільші платники митних платежів за даними Одеської митниці ДФС

№ п/п	Фірма			Платежі, млн. грн.
1	20051198	ДП «АВТО ІНТЕРНЕШНЛ»	Київ	515
2	33552751	Приватне акціонерне товариство «Рено Україна»	Київ	313
3	40182908	ТОВ «ЕМ ЕМ СІ Україна»	Київ	257
4	36425268	ТОВ «ФАЛЬКОН-АВТО»	Київ	159
5	36872294	ТОВ «Пежо Сітроен Україна»	Київ	145
6	35768568	«АВТОТОРІНО»	Одеса	131
7	34294671	ТОВ «Субару Україна»	Київ	117
8	34569623	ТОВ «СІЕЙ АВТОМОТІВ»	Київ	48
9	32160371	ТОВ «ДЖЕНЕРАЛ АВТО ГРУП»	Київ	41
10	40059154	ТОВ «АВТОЛЕГЕНДА»	Одеса	31

Аналізуючи статистику 2018 р., варто зазначити, що в зону діяльності Одеської митниці ДФС ввезено 16 562 автомобілів та сплачено 1 435 млн. грн. митних платежів, при цьому, фізичними особами імпортовано 10 737 авто, що складає 65% від загальної кількості ввезених авто, та сплачено 726 млн грн. (51%). (табл. 2.4).

Таблиця 2.4

Кількість ввезених автомобілів та обсяги сплачених митних платежів в зоні діяльності Одеської митниці у 2018 році

Місяць	Кількість	Митна вартість, млн. дол.	Платежі, млн. дол.	Середня митна вартість, дол.	Платежі з авто, дол.	Кількість	Митна вартість, млн. дол.	Платежі, млн. дол.	Середня митна вартість, дол.	Платежі з авто, дол.
1	1 803	10,77	4,59	5 974	2 548	914	12,76	4,44	13 963	4 860
2	2 157	12,47	5,57	5 779	2 583	652	6,43	2,08	9 867	3 188
3	2 123	12,36	5,52	5 823	2 600	1 536	21,24	7,43	13 828	4 840
4	2 199	12,52	5,52	5 691	2 508	1 523	20,83	7,30	13 676	4 796
5	2 455	14,14	5,91	5 759	2 408	1 198	15,48	5,31	12 919	4 435
2018	10 737	62,25	27,11	5 798	2 525	5 823	76,74	26,57	13 179	4 563

Кількість ТЗ, ввезених за преференцією (172 преференція) у 2018 р. складає 9 718 (табл. 2.5).

Таблиця 2.5

Кількість ввезених транспортних засобів за преференцією

Місяць	Кількість	Митна вартість, млн. дол.	Платежі, млн. дол.
1	1 682	9,92	4,66
2	2 062	11,69	5,61
3	2 015	11,39	5,53
4	2 077	11,42	5,52
5	2 288	12,73	6,02
2018	10 124	57,17	27,34

Найбільші платники митних платежів, які імпортували ТЗ у 2018 р. представлені в табл. 2.6.

Таблиця 2.6

Найбільші платники митних платежів на Одеській митниці ДФС у 2018 р.

№п/н	Фірма			Платежі, млн. грн.
1	20051198	ДП «АВТО ІНТЕРНЕШНЛ»	Київ	210
2	33552751	«Рено Україна»	Київ	90
3	36425268	ТОВ «ФАЛЬКОН-АВТО»	Київ	80
4	36872294	ТОВ «ПЕЖО СІТРОЕН УКРАЇНА»	Київ	66
5	35768568	«АВТОТОРІНО»	Одеса	59
6	34294671	ТОВ «Субару Україна»	Київ	48
7	34569623	ТОВ «СІЕЙ АВТОМОТІВ»	Київ	42
8	31031552	ПІІ «АВТОІНВЕСТСТРОЙ-БРОК»	Київ	18
9	33104370	ТОВ «Богдан – Індустрія»	Київ	12
10	40820996	ТОВ «ДОБРОБУТ-М»	Одеса	8

У 2018 р. 10 095 автомобілів було оформлено за основним методом визначення митної вартості, що складає 61 % від загальної кількості ввезених автомобілів. Було прийнято лише 4 рішення про коригування митної вартості ТЗ.

Що стосується ввезених авто за країною походження, то варто зазначити, що більше половини всіх імпортованих ТЗ виготовлені в США та Японії (табл. 2.7.).

Таблиця 2.7

Географія імпорту транспортних засобів

Країна		Кількість авто	
США	5 016	Угорщина	44
Японія	3 009	Франція	38
Німеччина	1 910	Сербія	21
Китай	1 383	Чехія	16
Мексика	1 354	Словаччина	10
Корея (Півден.)	1 066	Польща	9
ЄС	821	Південна Африка	7
Туреччина	564	Таїланд	5
Марокко	469	Австралія	5
Канада	448	Румунія	1
Іспанія	165	Україна	1
Великобританія	102	Росія	1
Італія	85	Бельгія	1
Швеція	47		

В контексті спрощення митних процедур з 08.09.2017 р. в зоні діяльності Одеської митниці ДФС розпочато реалізацію проекту під умовною назвою «Автомобільний ХАБ». Його основною метою є надання оперативної та безпроблемної послуги з оформлення транспортних засобів, у тому числі особистого користування, від їх ввезення на митну територію України до взяття на облік у сервісному центрі МВС.

В рамках цього проекту в межах пункту пропуску «Одеський морський торговельний порт» на території ТОВ «Євротермінал» організовано спільну роботу наступних державних та недержавних органів і установ:

- Одеського прикордонного загону Південного регіонального управління Державної прикордонної служби України;
- підрозділу Одеської митниці ДФС, який здійснює митне оформлення ТЗ;
- Філії сервісного центру МВС України в Одеській області;
- органу сертифікації КТЗ;
- експертних організацій з товарознавчого дослідження для визначення ринкової вартості автомобілів, що ввозиться на митну територію України.
- філії АБ «Укргазбанк»;
- страхових компаній для оформлення полісів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ та надання інших страхових послуг.

У безпосередній близькості до Автомобільного ХАБу створено станцію технічного обслуговування для приведення ТЗ до належного технічного стану та переобладнання їх у відповідності до національних технічних стандартів.

Запланована потужність Автомобільного ХАБу від 50 до 100 ТЗ на день. Графік роботи – з 09^{00} до 21^{00} щоденно (включаючи вихідні та святкові дні).

Він є новим сервісом в Одеському порту, який дозволить швидше оформляти придбані за кордоном громадянами автомобілі. Даний сервіс працює за принципом Єдиного вікна. Такий принцип дозволяє скоротити час митного оформлення до 3 днів. Раніше процедура могла займати від 10 днів до 3 місяців.

Ввезення КТЗ особистого користування громадянами із залученням потужностей Автомобільного ХАБу здійснюється наступним чином:

громадяни придбавають ТЗ особистого користування на спеціалізованих аукціонах (США, Канада, ОАЕ);

надходження ТЗ у контейнерах до: Морського торгівельного порту, Іллічівського морського рибного порту, Морського торгівельного порту «Чорноморськ». Переважна більшість з них доставляється у контейнерах (від 1 до 4 автомобілів у контейнері) до Одеського морського торговельного порту;

контейнери з ТЗ доставляються на територію Автомобільного ХАБу. При цьому, для контейнерів, які надходять до Одеського морського торговельного порту ця операція зводиться до внутрішньопортового переміщення;

на території Автомобільного ХАБу здійснюється вивантаження ТЗ з контейнерів, з подальшим розміщенням на спеціалізованій площадці та фізичний огляд вивантажених ТЗ з їх фотографуванням;

фізичний огляд здійснюється у присутності посадових осіб Одеського прикордонного загону і Одеської митниці ДФС, а також представників експертних організацій, що створює передумови для здійснення оперативного та прозорого митного контролю та митного оформлення ТЗ;

митне оформлення здійснюється з поданням митної декларації у електронному вигляді (засвідчених електронним цифровим підписом декларанта) експертних висновків щодо вартості ТЗ та його відповідності екологічним стандартам. Сплата митних платежів та інших зборів здійснюється на території Автомобільного ХАБу у філії АБ «Укргазбанк»;

одразу після здійснення митного оформлення громадянину за його заявою митницею надається посвідчення про реєстрацію ТЗ;

у разі якщо транспортний засіб знаходиться у належному технічному стані та відповідає національним технічним стандартам громадянин на території Автомобільного ХАБу у філії сервісного центру МВС України отримує технічний паспорт на ТЗ та державні реєстраційні номери будь якого регіону України. При цьому, за-

вжди є можливість оперативної перевірки факту митного оформлення ТЗ;

у разі, якщо ТЗ знаходиться у неналежному технічному стані або не відповідає національним технічним стандартам, громадянин має можливість привести його у належний стан на станції технічного обслуговування, яка знаходиться у безпосередній близькості до Автомобільного ХАБу.

Таким чином, впровадження новітнього сервісу на Одеській митниці ДФС створює передумови для скорочення тривалості оформлення ТЗ та спрощення пов'язаних із цим митних процедур, що, у кінцевому результаті, позитивно вплине на ефективність функціонування митниці за рахунок підвищення надходжень до державного бюджету.

Проте, поряд із позитивними аспектами під час реалізації цього проекту, виникає чимало колізійних ситуацій, зокрема, з 10.10.2017 після оновлення версії АСМО «Інспектор» суттєво ускладнилась процедура оформлення підакцизних ТЗ особистого користування в режим імпорту безпосередньо в пунктах пропуску через державний кордон. А саме, згаданими змінами до АСМО «Інспектор» програмно заблоковано можливість оформлення підакцизних ТЗ особистого користування в пунктах пропуску через державний кордон без обов'язкового подання попередньої митної декларації. Такі дії ДФС мотивує тим, що частиною 6 статті 259 МКУ визначено, що при ввезенні на митну територію України підакцизних товарів подання попередньої митної декларації, доставка та пред'явлення цих товарів органу доходів і зборів, яким оформлена така попередня митна декларація, є обов'язковими.

При цьому, на думку фахівців з митної справи Одеської митниці ДФС спірність цього питання полягає у тому, що законодавство України з питань державної митної справи не передбачає обов'язкового подання попередньої митної декларації у випадку оформлення підакцизних товарів в режим імпорту безпосередньо в пунктах пропуску через державний кордон. Так, згідно з частинами 1 та 2 статті 194 МКУ у разі ввезення товарів на митну територію України декларант або уповноважена ним особа попередньо повідомляють орган доходів і зборів, у зоні діяльності якого товари

будуть пред'явлені для митного оформлення, про намір ввезти ці товари.

Попереднє повідомлення про намір ввезти товари на митну територію України здійснюється шляхом надання органу доходів і зборів, в зоні діяльності якого товари будуть пред'явлені для митного оформлення, попередньої митної декларації або іншого документа, що може використовуватися замість митної декларації відповідно до статті 94 МКУ (інший тип митної декларації, авіаційна вантажна накладна (Air Waybill), коносамент (Bill of Lading), накладна УМВС (СМГС), накладна ЦІМ (CIM), накладна ЦІМ/УМВС (ЦИМ/СМГС, CIM/SMGS), книжка МДП (Carnet TIR), книжка А.Т.А. або книжка CPD).

Таким чином, положення частини 6 статті 259 МКУ не зобов'язує декларанта подавати попередню митну декларацію у разі оформлення підакцизних товарів в режим імпорту безпосередньо в пунктах пропуску через державний кордон, а обмежують коло документів на підставі яких товари можуть бути направлені під митним контролем до митниці призначення. А тому, вирішення даної проблемної ситуації може полягати у знятті зазначеного вище програмного блоку.

Ще одним проблемним моментом є те, що на думку ДФС громадяни мають здійснювати митне оформлення ТЗ особистого користування виключно за місцем їх постійного проживання або тимчасового перебування.

Так, відповідно до вимог пункту 1 розділу II та підпункту 2.1 розділу III Правил митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, що переміщуються громадянами через митний кордон України, затверджених наказом Державної митної служби України від 17.11.2005 № 1118 (у редакції наказу Держмитслужби від 17.03.2008 № 229) (із змінами), зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 25.11.2005 за № 1428/11708, митне оформлення ТЗ, які переміщуються громадянами через митний кордон України, проводиться митним органом за місцем постійного проживання або тимчасового перебування таких громадян.

При цьому, в контексті вирішення даної проблеми Одеська митниця ДФС дотримується позиції, що згадане питання врегульовано, як з боку митного, так і з боку цивільного законодавства.

Так, загальна законодавча норма щодо місця митного оформлення товарів визначена статтею 247 МКУ. Згідно з частиною третьою цієї статті МКУ митне оформлення товарів здійснюється в будь-якому органів доходів і зборів з пред'явленням їх цьому органу, якщо інше не передбачено МКУ.

Спеціальна законодавча норма з цього приводу визначена статтею 365 МКУ. А саме, відповідно до частини 7 цієї статті МКУ місця здійснення митного оформлення ввезених на митну територію України громадянами товарів за товарними позиціями 8701 - 8707 , 8711 , 8716 згідно з УКТЗЕД , що підлягають державній реєстрації, визначаються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову і митну політику.

Згідно з Положенням про Міністерство фінансів України, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 20.08.2014 № 375, таким органом є Міністерство фінансів України.

Державна митна служба України не є таким органом з огляду на те, що відповідно до Положення про Державну митну службу України, затвердженого Указом Президента України від 12.05.2011 № 582/2011, цей центральний орган виконавчої влади приймав участь у формуванні та реалізовував державну політику тільки у сфері державної митної справи.

Приймаючи до уваги, що жодним з наказів Міністерства фінансів України не визначено місця здійснення митного оформлення ввезених на митну територію України громадянами товарів за товарними позиціями 8701 - 8707, 8711, 8716 згідно з УКТЗЕД, законодавство України з питань державної митної справи не містить спеціальної норми щодо місць оформлення згаданих товарів.

Необхідно також зазначити, що право на вибір місця проживання і свободу пересування відноситься до цивільних прав в системі конституційних прав особи і врегульоване насамперед нормами Європейської конвенції з захисту прав людини та основоположних свобод, Конституцією України, Цивільним кодексом України та іншими законодавчими актами, до яких і відноситься Закон України №1382-IV від 11.12.2003 р. «Про свободу пересування та вільний вибір місця проживання в Україні» (далі – Закон № 1382-IV).

Відповідно до статті 33 Конституції України кожному, хто на законних підставах перебуває на території України, гарантується сво-

бода пересування, вільний вибір місця проживання, право вільно залишати територію України, за винятком обмежень, які встановлюються законом.

Згідно частини першої статті 29 Цивільного кодексу України (далі – ЦК України) місцем проживання фізичної особи є житло, в якому вона проживає постійно або тимчасово. Абзац 5 статті 3 Закону №1382-IV визначає місце проживання як житло, розташоване на території адміністративно-територіальної одиниці, в якому особа проживає. Отже, стаття 29 ЦК України та абз. 5 статті 3 Закону №1382-IV містять тотожне визначення терміну «місце проживання». В той же час, визначення постійного місця проживання в діючому законодавстві відсутнє, як і відсутні будь-які часові критерії для визначення факту постійності. Відповідно до частини 6 статті 29 ЦК України фізична особа може мати кілька місць проживання.

Відповідно до змісту статті 2 Закону №1382-IV вбачається, що реєстрація місця проживання чи місця перебування особи або її відсутність не можуть бути передумовою реалізації прав і свобод, передбачених Конституцією України, або підставою для їх обмеження. Що стосується реєстрації місця проживання особи, то це не більше як внесення інформації до Єдиного державного демографічного реєстру та до паспортного документу про місце проживання або місце перебування особи із зазначенням адреси житла. Відмітка у паспорті про реєстрацію не має ніякого значення при вирішенні питання щодо постійного фактичного проживання чи не проживання особи у певному місці, оскільки така реєстрація є лише процедурою внесення даних про місце проживання особи, тобто є лише технічною процедурою обліку громадян.

У законодавстві України не міститься жодного вичерпного переліку підстав, які можуть свідчити про постійність чи тимчасовість проживання особи в тому чи іншому місці. Так, одним, але не єдиним, із способів підтвердження постійного місця проживання особи відповідно до Порядку вчинення нотаріальних дій нотаріусами України, затвердженого Наказом Міністерства юстиції України від 22.02.2012 р., є відмітка у паспорті про реєстрацію місця проживання. Окрім відмітки у паспорті підтвердженням місця проживання громадянина можуть слугувати й інші документи, зокрема

правовстановлюючі акти на нерухомість, трудова книжка, трудові контракти, накази про відрядження, тимчасова реєстрація в готелі, договір оренди жилого приміщення тощо.

Що стосується законодавчого визначення постійного місця проживання, то його не існує.

Відповідно до статті 317 ЦК України власникові належать права володіння, користування та розпорядження своїм майном. На зміст права власності не впливають місце проживання власника та місцезнаходження майна.

Таким чином, особа, яка набула право власності, в тому числі на товари за товарними позиціями 8701-8707, 8711, 8716 згідно з УКТЗЕД, у відповідності до статті 328 ЦК України, на підставах, що не заборонені законом, зокрема з правочинів, може згідно закону, а саме статті 365 МКУ, здійснити повноваження щодо володіння та користування зазначеним товаром, включаючи його митне оформлення, в будь-якому місці на території України незалежно від місця свого постійного проживання. Тим більше, що відповідно до статті 64 Конституції України конституційні права і свободи людини і громадянина не можуть бути обмежені, крім випадків, передбачених Конституцією України.

Серед найбільш ймовірних шляхів вирішення цієї ситуації є надання ДФС роз'яснень стосовно можливості оформлення транспортних засобів громадянами у будь-якому органі доходів і зборів.

Ще одним проблемним аспектом реалізації проекту є відсутність у Сервісного центру МВС № 5153 дозволу на розміщення в зоні митного контролю на території міжнародного пункту пропуску для морського сполучення «Одеський морський торговельний порт» (у місці розташування Автомобільного ХАБу).

При цьому варто зазначити, що на звернення Сервісного центру МВС № 5153 від 01.11.2017 № 31/15-5744 щодо дозволу на розміщення в зоні митного контролю на території міжнародного пункту пропуску для морського сполучення «Одеський морський торговельний порт», ДФС висловлено позицію про відсутність підстав для надання такого дозволу з огляду на наступне.

Пунктом 1.1 Інструкції про порядок розміщення на територіях пунктів пропуску через державний кордон України підприємств, що

здійснюють господарську або іншу діяльність, пов'язану із забезпеченням діяльності пунктів пропуску, і підприємств (установ) сфери обслуговування, затвердженої наказом Державної митної служби України, Адміністрації Державної прикордонної служби України від 24.01.2006 № 51/49, зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 24.02.2006 № 176/12050 (далі – Інструкція), визначено, що:

- підприємства, що здійснюють господарську або іншу діяльність, пов›язану із забезпеченням діяльності пунктів пропуску, - юридичні особи, їх відокремлені підрозділи та фізичні особи - підприємці, що розташовані на територіях пунктів пропуску, здійснюють митну брокерську діяльність, надають банківські послуги;

- підприємства (установи) сфери обслуговування - юридичні особи, їх відокремлені підрозділи та фізичні особи - підприємці, що розташовані на територіях пунктів пропуску, безпосередньо здійснюють обслуговування громадян під час їх перебування в пунктах пропуску та забезпечують у цих пунктах пропуску діяльність контрольних служб у таких напрямах: громадського харчування, медичного обслуговування, надання санітарно-гігієнічних, юридичних, послуг зв›язку та інших послуг.

Діяльність Сервісного центру МВС № 5153 з реєстрації транспортних засобів не відноситься до послуг, надання яких визначене Інструкцією.

В контексті вирішення цієї колізії Одеською митницею ДФС зазначається, що частиною другою статті 332 МКУ визначено, що проведення господарських робіт у зоні митного контролю, переміщення через межі зони митного контролю і в межах цієї зони товарів, ТЗ, громадян, які не перетинають митний кордон України, посадових осіб інших, крім митниць, територіальних органів центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову і митну політику, а також посадових осіб державних органів, які не здійснюють види контролю, зазначені у частині 1 статті 319 цього МКУ, відбуваються з дотриманням режиму зони митного контролю і допускаються тільки з письмового дозволу керівника відповідної митниці (митного поста) або особи, яка виконує його обов›язки, а в зонах митного контролю, розташованих у пунктах пропуску через державний кордон України, - крім

того, за погодженням з начальником відповідного органу охорони державного кордону.

Варто зазначити, що вирішення цієї проблеми є можливим через надання Сервісному центру МВС № 5153 дозволу на розміщення в зоні митного контролю на території міжнародного пункту пропуску для морського сполучення «Одеський морський торговельний порт» Одеською митницею за погодженням з Одеським прикордонним загоном Південного регіонального управління Державної прикордонної служби України.

Таким чином, доцільно відмітити, що регіональні митні проекти є однією із перспектив якісних змін у сфері здійснення державної митної справи. При цьому, однією із передумов їх ефективної реалізації є забезпечення сприятливих зовнішніх умов, а саме – зацікавленості центральних органів виконавчої влади в їх успішному впровадженні та напрацювання єдиних підходів щодо нормативного врегулювання їх втілення у практичну діяльність.

РОЗДІЛ 3
ДОСЛІДЖЕННЯ МІЖНАРОДНОГО ДОСВІДУ МИТНОГО КОНТРОЛЮ ТА МИТНОГО ОФОРМЛЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

3.1 Митні правила зарубіжних країн щодо ввезення транспортних засобів громадянами

За інформацією Асоціації автовиробників України «Укравтопром» у 2017 році на території України офіційно було придбано 95,3 тис автотранспортних засобів, з них 82,2 тис пасажирських автомобілів, 11,5 тис одиниць комерційного транспорту, 1,5 тис автобусів та мінібусів [50].

В той же час, за даними Державної фіскальної служби України станом на 31 січня 2018 року на митній території України перебуває майже 425,4 тис. транспортних засобів з іноземною реєстрацією, так званих «євро блях». З них з порушенням терміну перебування – більше ніж 246,4 тис. автомобілів [51].

Як видно з наведених цифр, проблема законного ввезення та митного оформлення ТЗ набула в Україні особливої актуальності та гостроти. Розробка обґрунтованого та виваженого підходу до вирішення даної проблеми потребує всебічного аналізу досвіду зарубіжних країн.

Саме тому метою даної роботи є вивчення систем митного оформлення ТЗ, що діють у таких розвинутих країнах як Канада, Гонконг, Нова Зеландія, Австралія та Японія; визначення їх ключових аспектів та характеристик.

Наше дослідження ми розпочнемо з розгляду досвіду Канади – країни, яка увійшла до десятки найбільших імпортерів транспортних засобів за підсумками 2017 року. Загалом у 2017 році у країну було ввезено автомобілів та інших видів транспорту майже на 74,1 млрд дол. США, що на 11% більше за аналогічний показник 2016 року (табл. 3.1). У структурі імпорту переважали автотранспорт для пасажирських перевезень (38%) та ТЗ для перевезення вантажів (21%).

Таблиця 3.1.

Структура та динаміка імпорту транспортних засобів до Канади, тис. дол. США

Показники	Рік			Темп зростання 2017/2015, %
	2015	2016	2017	
Всього, у т.ч:	66761000	670417000	74104000	111,00
Трактори	3710153	2781266	3526630	95,05
Автобуси та інший громадський транспорт	471067	609580	796326	169,05
Автотранспорт для пасажирських перевезень (крім автобусів / громадського транспорту)	26272445	26409763	28608489	108,89
Вантажні автомобілі та інші транспортні засоби для перевезення вантажів	11876920	12991535	15739013	132,52
Мотоцикли та мопеди	410224	413975	492638	120,09
Причепи та інші колісні транспортні засоби	2359988	2109409	2432536	103,07

Яким же чином реалізується процедура імпорту ТЗ у Канаді? У цій країні контроль за здійсненням процесу імпорту ТЗ покладено на Канадське агентство прикордонних служб, яке керуються у своїй діяльності положеннями Митного закону, Закону про безпеку автотранспорту та Правилами техніки безпеки рухомих транспортних засобів.

Згідно з діючими правилами на територію Канади дозволено ввозити ТЗ, що можуть бути віднесені до однієї із зазначених груп:

– транспортні засоби, що підпадають під реєстрацію в Програмі реєстрації імпортованих транспортних засобів (RIV Program) – це ТЗ, які були придбані на території США;

– ТЗ, що не підпадають під реєстрацію в RIV Program – до цієї групи відносять всі інші ТЗ, включаючи ТЗ, що відповідають Канадським стандартам безпеки автомобільних ТЗ, транспортні засоби щодо яких не діє регулювання та ТЗ, що імпортуються тимчасово.

Віднесення імпортованого ТЗ до першої чи другою групи впливає на те, які саме податки та платежі доведеться сплатити власнику. Загалом Законом передбачено сплату мита, акцизного податку та податку на товари та послуги (goods and services tax - GST). Мито сплачується з ввезених ТЗ, якщо країною їх походження є будь-яка країна окрім США та Мексики.

Процедура сплати податку на товари та послуги визначається тим, куди саме імпортується ТЗ. Якщо ТЗ імпортується до Нової Шотландії, Нью-Брансвіку, Ньюфаундленду та Лабрадору, Онтаріо або Британської Колумбії, імпортер повинен сплатити як податок на товари та послуги, так і регіональну частину гармонізованого податку з продажу (HST), коли вони ліцензують свій ТЗ. У інших провінціях податок з продажу сплачується під час ліцензування ТЗ.

Крім того, власники імпортованих ТЗ повинні додатково сплачувати акцизні податки у двох випадках:

– якщо імпортований автомобіль оснащено кондиціонером;

– якщо витрати пального є більшими за 13 літрів на 100 км. та якщо автомобіль було введено в експлуатацію після 19 березня 2007 року [52].

У Гонконзі контроль за процесом імпорту та реєстрації ТЗ одночасно здійснюють три органи: Митна та акцизна служба, Департамент охорони навколишнього середовища та Департамент транспорту Гонконгу.

Як свідчать дані статистики (рис. 3.1) протягом 2017 року на територію Гонконгу було завезено 75,3 тисяч одиниць транспортних засобів, що на 18,5% менше за аналогічний показник 2015 року. У структурі імпорту домінують автомобілі призначені для пасажирських перевезень, частка вантажного транспорту протягом 2015-2017 років коливалась в межах 6-9%.

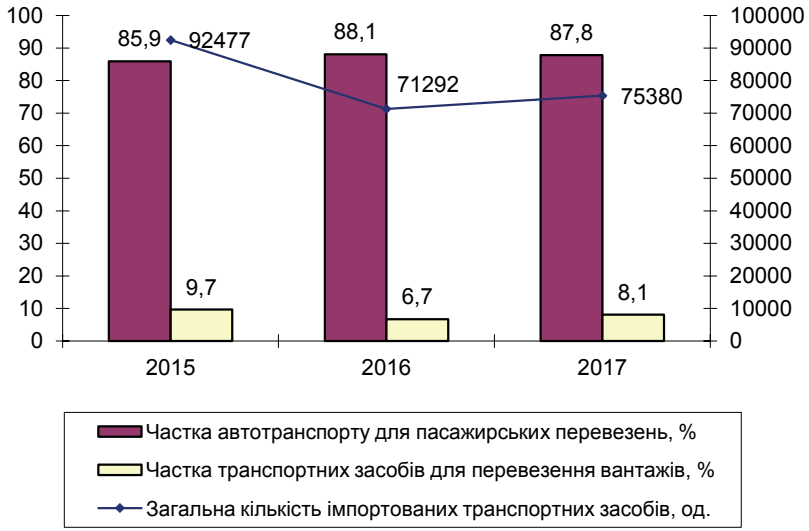

Рисунок 3.1. - Структура та динаміка імпорту транспортних засобів до Гонконгу

Сама процедура митного оформлення імпортованого ТЗ включає декілька етапів:

1) Перед відправленням автомобіля у Гонконг необхідно отримати дозвіл від Департаменту захисту навколишнього середовища, яким підтверджується, що даний ТЗ повністю відповідає стандартам щодо рівня викидів та шумового забруднення.

2) Протягом 14 днів з моменту ввезення імпортер зобов'язаний подати до Митної та акцизної служби точне та повне декларування ТЗ. Крім того, протягом 30 днів з моменту ввезення ТЗ імпортер повинен заповнити форму «Імпортне відшкодування (Import Return)». У разі не виконання даної умови імпортер повинен буде сплатити штраф у розмірі 500 000 доларів США та відбути 12 місячне покарання з позбавленням волі.

3) Після прибуття імпортного автомобіля в Гонконг необхідно звернутись до Центру експертизи ТЗ для здійснення перевірку автомобіля.

4) Наступним етапом є подача заявки на першу реєстрацію автомобіля, сплата першого реєстраційного податок та реєстраційного внеску за реєстрацію ТЗ, оплата ліцензійного платежу за автомобіль та отримання ліцензії від Фонду допомоги жертвам дорожньо-транспортних пригод. Варто зазначити, що ТЗ, які імпортуються до Гонконгу не підлягають сплаті мита, однак ставки реєстраційного податку є досить високими. Так, при ввезенні автомобілів для приватного користування з перших 150 000 доларів США оподаткованої вартості необхідно сплатити 40% податку; з наступних 150 000 доларів США - 75%; на наступні 200 000 доларів США - 100%; з решти вартості - 115% [53].

Схожий підхід до регулювання імпорту діє і в Австралії. Перш ніж імпортувати будь-який ТЗ до Австралії необхідно звернутися до Департаменту інфраструктури та регіонального розвитку для отримання Дозволу на імпорт транспортного засобу (Vehicle Import Approval).

Згідно діючих правил всі імпортовані ТЗ повинні бути модифіковані відповідно до Австралійських правил проектування (Australian Design Rules - ADRs), що містять чіткі вимоги стосовно умов експлуатації, безпеки транспортних засобів та норм викидів [54].

Крім того, власник несе відповідальність за те, щоб ТЗ відповідав Вимогам до біологічної безпеки імпортованих автомобілів. Щодо ТЗ, які обладнані кондиціонером або холодильною системою, діє вимоги про наявність імпортної ліцензії на викиди озоноруйнівних речовин та синтетичних парникових газів [55].

Більшість автотранспортних засобів імпортуються до Австралії великими виробниками, які інвестують значні кошти в дослідження та розробки щоб гарантувати, що кожен новий автомобіль відповідає мінімальним стандартам безпеки.

Імпорт ТЗ, які були у вжитку, до Австралії є обмеженим. Лише окремі компанії, відомі як Зареєстровані автомобільні майстерні (Registered Automotive Workshops - RAW), можуть імпортувати обмежений перелік подібних ТЗ від імені приватних осіб. До даного переліку входить біля 100 конкретних моделей автомобілів.

У Австралії також діє Програма «Особистий імпорт», яка дозволяє австралійським громадянином, особам, що мають статус постійного жителя, або тим, хто подав заявку на отримання зазначених статусів, імпортувати один автомобіль на рік без проходження повної процедури підтвердження його відповідності ADRs. Однак це здійснюється лише за умови, що імпортований ТЗ був у власності та використовувався за кордоном заявником-імпортером протягом не менше 12 місяців [54].

Варто відмітити, що ТЗ у структурі імпорту Австралії займають першу позицію. За даними 2017 року їх частка у загальній величині імпорту склала майже 8,4%, за останні п'ять років зростання імпорту даного виду продукції досягло 7%. У структурі імпорту (рис. 3.2) переважає пасажирський транспорт, на який припадає майже 22 млрд. австралійських доларів

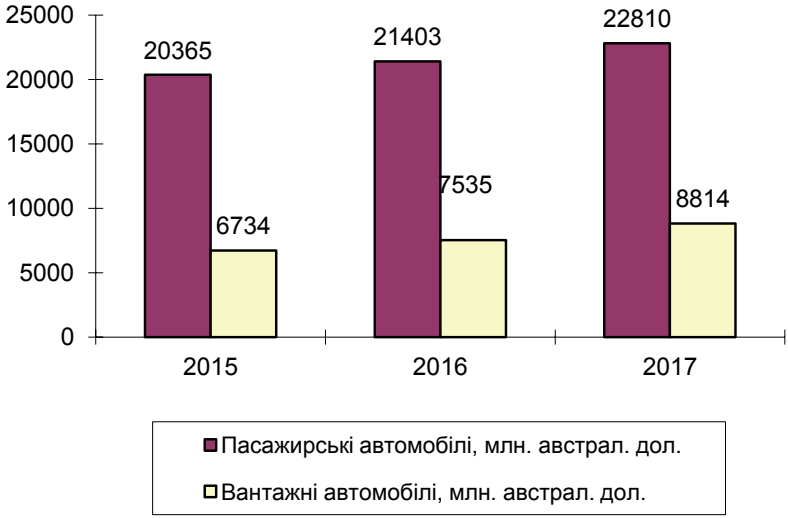

Рисунок 3.2. - Структура та динаміка імпорту транспортних засобів до Австралії

У Австралії, як і в Канаді, передбачено сплату мита, податку на товари та послуги (GST) та, в окремих випадках, податку на розкішні автомобілі (luxury car tax - LCT) [55].

Ставка мита визначається відповідно до Закону про митний тариф (1995 р.) та сплачується за митною вартістю ТЗ. Варто зазначити, що у Австралії діє два основних підходи до оцінки митної вартості транспортного засобу – традиційний та альтернативний.

За традиційним підходом митна вартість ТЗ визначається як ціна ТЗ, за яку він був придбаний, конвертована в австралійські долари за офіційним курсом обмін на дату експорту ТЗ з місця експорту. Альтернативний підхід застосовується у разі неможливості використання традиційного. В даному випадку митна вартість може визначатись за ціною аналогічного товару або ж за допомогою експертної оцінки вартості ТЗ.

На відміну від розглянутих країн, у Новій Зеландії автотранспортні засоби, загалом, звільняються від мита та підлягають лише оподаткуванню податком на товари та послуги (goods and services tax - GST) в розмірі 15%. Виключення складають лише машини швидкої допомоги та автобуси (транспортні засоби для перевезення людей, спеціально обладнані для проживання), з вартості яких окрім 15% податку на товари та послуги сплачується 10% мита.

Величина мита та податку на товари та послуги вираховується з митної вартості автотранспортних засобів як нових, так і тих, що були у вжитку. Зазвичай, митна вартість визначається як ціна, сплачена імпортером за ТЗ за кордоном, включно з реєстраційними зборами та страховими виплатами, що були сплачені роздрібному продавцю. До величини митної вартості не включаються: а) будь-які закордонні збори або податки, включені до сплаченої ціни, які були повернені або відшкодовані до прибуття автомобіля до Нової Зеландії; б) амортизаційна знижка, якщо транспортний засіб особисто використовувався імпортером за кордоном протягом не менше 90 днів до прибуття ТЗ у Нову Зеландію.

За даними статистичної служби Нової Зеландії [57] у 2017 році до країни було імпортовано ТЗ, їх частин та аксесуарів майже на 8,168 млн. новозеландських доларів, що на 48% більше за показник 2015 року та на 18% більше за рівень 2016 року. Основними краї-

нами-імпортерами виступали – ЄС, Японія, США, Таїланд та Південна Корея.

Як і у Австралії та Гонконзі, усі автотранспортні засоби (як нові, так ті, що були у вжитку), що імпортуються у Нову Зеландію, у відповідності до законодавчих вимог, повинні бути сертифіковані. Сертифікати видаються компаніями, що мають дозвіл на здійснення подібної діяльності від Транспортної агенції Нової Зеландії (NZTA). Метою сертифікації є встановлення того, що ТЗ виготовлений за затвердженими стандартами та/або досі їм відповідає.

Процес сертифікації вимагає ідентифікації ТЗ та ознайомлення з документацією, яка підтверджує його первісну відповідність затвердженим стандартам. Окрім документальної перевірки даний процес також включає фізичну перевірку транспортного засобу щодо відповідності наступним категоріям: автомобіль не був модифікованим; змінні компоненти є оригінальними або їх заміна була здійснена відповідно до затверджених стандартів; автотранспорт, його компоненти та системи все ще перебувають у допустимому безпечному стані.

При імпорті автомобіля до Японії не обійтися без послуг імпортного агента, який і організовує процес доставки, що триває від 20 (при транспортуванні автомобіля з країн ЄС) до 40 днів (при імпорті автомобілів з США).

За даними Асоціації японських автовиробників (табл. 3.2) за підсумками 2017 року кількість проданих імпортованих нових транспортних засобів досягла відмітки у 357 тис. одиниць, що на 2,1% більше ніж у попередньому році; з них 336 тис. одиниць складають пасажирські автомобілі, 20 тис од. припадає на комерційні ТЗ (вантажні автомобілі та автобуси). Щодо ТЗ, які були у вжитку, то у 2017 році їх було імпортовано майже 560 тис. одиниць, що на 5,4% більше за показник попереднього року [59].

Таблиця 3.2

Структура та динаміка імпорту транспортних засобів до Японії, од.

Показники	Рік			Темп зростання 2017/2015, %
	2015	2016	2017	
Нові транспортні засоби, у т.ч.	336988	349313	357713	106,15

Пасажирський автотранспорт	320295	331207	336950	105,20
Комерційні транспортні засоби	15873	17455	20091	126,57
Інші	820	651	672	81,95
Транспортні засоби, що були у вжитку, у т.ч.:	514363	531335	560038	108,88
Пасажирський автотранспорт	495170	512294	540945	109,24
Вантажівки	15373	15736	15984	103,97
Транспортні засоби спеціального призначення	3649	3103	2946	80,73
Інші	171	202	162	94,74

Процес митного оформлення не є складним. Для отримання сертифікату митного оформлення необхідно подати заявку відповідного зразка та сплатити податок на придбання автомобіля, що складає 5% від амортизованої вартості ТЗ. ТЗ, що перебувають на території країни менш одного року, можуть бути імпортовані без сплати податків та зборів.

Однак, всі ТЗ, які ввозяться на територію Японії, повинні відповідати місцевим специфікаціям та правилам. Відповідальність за здійснення перевірки на рівень викидів та загальну безпеку ТЗ покладено на Центр тестування при Міністерстві землі, інфраструктури, транспорту та туризму Японії.

Наступним етапом оформлення імпортованого ТЗ є його реєстрація у Бюро сухопутного транспорту. Отримання реєстраційного посвідчення вимагає сплати податку на автомобіль. Реєстрація відбувається протягом трьох місяців та вимагає від власника здійснення наступних кроків: заповнення реєстраційної форми, сплати реєстраційного внеску, надання сертифікатів, що підтверджують проведення митного оформлення, відповідності транспортного засобу вимогам щодо викидів та попередньої перевірки, страхового сертифікату та сертифікату паркування.

Варто зазначити, що у Японії неможливо володіти автомобілем без реєстрації місця паркування, це вимагає від власника транспортного засобу надання документів на право власності чи дозволу на використання паркувального місця.

Ще одне обмеження, що діє у Японії – це заборона керувати автомобілем без національного номерного знаку, який можна отримати тільки після завершення реєстрації. Діючою процедурою передбачено надання тимчасового номерного знаку для перевезення ТЗ до Центру тестування чи представництва Бюро сухопутного транспорту [60].

Як свідчать наведені дані, імпорт транспортних засобів у досліджувані країни є досить не простим та дорогим процесом. У багатьох країнах діє практика сплати значної кількості додаткових, відмінних від мита, платежів під час ввезення та реєстрації транспортного засобу. Однак, основним обмеження імпорту виступає необхідність доведення відповідності імпортованого транспортного засобу місцевих правилам та нормам. Як бачимо проблема екологічності та безпеки імпорту є ключовою для досліджуваних країн.

3.2 Зарубіжний досвід визначення митної вартості транспортних засобів

Згідно з діючим законодавством України, обсяг витрат на розмитнення імпортованої машини – це сума трьох обов'язкових платежів – акцизного податку, ввізного мита (10%), а також податку на додану вартість (20% від суми вартості авто, акцизу та ввізного мита).

Подібний принцип митного оформлення повністю або частково застосовується по всій Європі для розмитнення автомобілів, ввезених на територію Європейського Союзу з інших країн світу.

Що стосується переміщених ТЗ, наприклад, з Німеччини до Литви або Румунії, такі авто не потребують митного оформлення, адже за принципами ЄС, Європа є єдиною митною територією, де не передбачено ввізне мито, а решта податків і зборів встановлюється та справляється за внутрішніми правилами кожної окремої держави.

Приміром, в Польщі акцизний податок справляється з усіх ввезених на територію авто. У той час як ПДВ, в розмірі 23%, сплачується з нових, комерційних і ввезених з-за меж ЄС машин, і не сплачується з транспортних засобів, ввезених з будь-якої країни Європи для особистого користування.

До речі, вже другий рік поспіль Міністерство фінансів Польщі подає на розгляд польського парламенту пропозиції щодо змін підходів обчислення діючого акцизу. Нині його розмір залежить суто від вартості авто, проте у майбутньому польській уряд пропонує використовувати розширену шкалу ставок, в основі якої декілька різних показників, у тому числі екологічні та вікові. Відтак з прийняттям таких змін у поточному році, у 2019 році в Польщі акцизний податок з ТЗ, наприклад, вироблених до 2004 року, сягатиме від 0,5 до 4,5 тисяч євро в залежності від об'єму двигуна. У такий спосіб в Польщі прагнуть стимулювати оновлення автомобільного парку країни та мінімізувати негативний вплив на оточуюче середовище, що спричиняють старі машини.

Використовують акциз в якості регулятора в Молдові і Грузії. В цих країнах максимальні ставки податку для авто віком 10 та 14 років – відповідно. При цьому в Молдові окрім акцизу на вживані авто додатково діє заборона на ввезення машин, які виготовлені понад 10 років на момент їх ввезення, а в Грузії – застосовується потрійна ставка акцизу для авто з правостороннім кермом, що обмежує обсяг ввезення бувших у використанні ТЗ з Європи та Азії.

В свою чергу Німеччина та Румунія стимулюють придбання своїми громадянами новіших і більш екологічних авто шляхом надання бонусів і субвенцій. З 2016 року кожен житель Німеччини може отримати 3-4,5 тисячі євро на придбання гібридного або електричного ТЗ. А починаючи з 2017 року в Румунії взяла старт трирічна державна програма оновлення автопарку країни, за якою власники авто віком понад 8 років можуть отримати на утилізацію вживаного автомобіля в разі придбання нового транспортного засобу, рівень викидів CO_2 якого не перевищуватиме 130 г/км – 1500 євро, а за умови придбання авто, рівень викидів CO_2 якого не перевищуватиме 98 г/км, – 1750 євро. Крім того, програмою передбачено

надання субвенцій в розмірі 10000 євро на придбання електромобілів, а також 4500 євро на купівлю авто-гібридів.

На жаль, не всі країни можуть собі дозволити такий прогресивний, проте фінансово обтяжливий підхід, саме тому більшість європейських держав регулюють питання оновлення автопарків шляхом зменшення або збільшення податкового навантаження на автовласників.

Оскільки європейські автомобілі переміщуються з однієї європейської країни до іншої, не потребуючи розмитнення, особливу увагу в Європі приділяють державній реєстрації, якій обов'язково передують ідентифікація авто та дореєстраційний технічний огляд. Це платні послуги, вартість яких коливається від 20 до 120 євро.

Ідентифікація авто передбачає перевірку маркувань і дійсності документів на машину, у той час, як технічний огляд має виявити наявні несправності, котрі повинні бути усунені за виробничими картами виробника. Це означає, що в разі пошкодження незначної деталі має бути замінено всю запчастину або навіть цілий механізм, що призводить до значних додаткових витрат, однак є обов'язковим для проходження технічного огляду, а отже і реєстрації авто.

Вартість реєстрації варіюється від 30 до 250 євро і залежить від розміру реєстраційного внеску, цін на свідоцтво та номерні знаки, вартості перекладу документів, а також обсягу додаткових стягнень. Зокрема, в Польщі водночас з реєстраційним збором необхідно сплатити утилізаційний збір.

Одразу після реєстрації автовласник зобов'язаний оформити страхування цивільно-правової відповідальності, ціна якого залежить від тарифів країни, де зареєстровано авто; покриття страхового полісу; віку, пробігу та об'єму двигуна транспортного засобу; а також страхової історії водія. Вартість страхування може коливатися від декількох десятків до декількох сотень євро.

Наступним обов'язковим кроком є сплата щорічних податків, перелік та суми яких визначаються в кожній країні, зокрема податку на власність в Молдові, Грузії та Румунії, екологічного податку в Румунії та Німеччині, дорожнього податку в Молдові та окремих країнах Європи, де в обов'язковому порядку водій сплачує за користування автомобільними дорогами країни шляхом придбання

дорожньої віньєтки чи плакетки. Величина зазначених платежів залежать від технічних характеристик авто – його віку, об'єму двигуна, пробігу, обсягу викидів CO_2 і може сягати декількох сотень євро на рік.

Безперешкодна експлуатація авто можлива лише після проходження всіх зазначених процедур, оскільки штрафи, передбачені за відсутність тих чи інших наліпок або номерного знаку авто в автоматичній базі дорожньої поліції, значно вищі за суми обов'язкових платежів.

За рік чи два експлуатації, в залежності від країни перебування, авто має пройти обов'язковий техогляд на тих самих умовах, що і перед державною реєстрацією – з оплатою послуг станції технічного обслуговування та повною заміною запчастин, що вийшли з ладу, що може коштувати власникові авто до декількох тисяч євро, проте відмова від ремонту і, як наслідок, непроходження технічного огляду – набагато дорожче, адже передбачає припинення державної реєстрації.

Для якісного дослідження питань визначення митної вартості ТЗ, звернемось до досвіду економічно розвинутих країн. Адже, незважаючи на те, що норми національних законодавств цих країн, в переважній більшості, приведені у відповідність до Генеральної угоди з тарифів і торгівлі, у питанні визначення митної вартості ТЗ існує велика кількість особливостей, які кожна країна впроваджує з огляду на свої економічні інтереси. Розглянемо визначення митної вартості ТЗ на прикладі США, Канади, Республіки Сінгапур, Австралії, Нової Зеландії, Сполученого Королівства Великої Британії та Північної Ірландії й Євразійського економічного союзу, Індії, Таїланду.

Слід зазначити, що на тлі прогресу світової економіки технологічна архітектоніка національної економіки регресує. Досвід розвинених країн світу, зокрема, США щодо економічного успіху в площині державного регулювання ринків продажу автомобілів на території США та інших країн світу свідчить на користь запровадження ефективної митної політики з використанням прозорих і чітких митних формальностей та спрощень процедур митного оформлення як для посадових осіб державних структур, так і під-

контрольних суб'єктів і громадян. Таким чином, вважаємо за доцільне дослідити досвід США у врегулюванні досліджуваної проблематики.

Процес купівлі автомобіля на території США можна характеризувати як повністю вільний та необмежений з боку державних установ. Єдиним органом, який регулює діяльність автомобільних дилерів, здійснює їх реєстрацію та перевірку дотримання відповідним вимогам законодавству штату, а також здійснює реєстрацію автомобілів на території штатів є Відділ транспортних засобів (Department of Motor Vehicle). У кожному штаті існують окремі вимоги до дилерів, але всі вони включають спільні та загальні питання такі як реєстрація дилера, реєстрація продавців, видача спеціальних ліцензій та дозволів на продаж нових чи старих автомобілів та інші. Також Відділ встановлює окремі вимоги щодо процесу реєстрацію купленого автомобіля, сплату податків та відповідних зборів.

Під час придбавання автомобіля у офіційного дилера або у іншого посередника, покупець веде переговори щодо його вартості та інших питань таких як додання окремих опцій та вибору варіанту фінансування та оплати автомобіля. У цьому процесі фактична вартість автомобілів, які були придбані у одного і того ж дилера різними покупцями може відрізнятися та не мати однакової ціни. Під час переговорів щодо вартості автомобіля продавець сам вирішує на скільки йому занизити вартість автомобіля, щоб здійснити його продаж та отримати розумний прибуток.

Після купівлі автомобіля продавець оформляє відповідні документи. До обов'язкового переліку документів, які видаються у разі купівлі автомобіля входять: купча («bill of sale» або «purchase order»), в якому зазначається марка автомобіля, вартість автомобіля, ідентифікаційний номер автомобіля (vehicle identification number) та інші позначки фінансової сторони купівлі; звіт щодо показника лічильника («odometer disclosure statement»), в якому реєструється фактичний показник лічильника автомобіля; свідоцтво на право власності («certificate of title for a vehicle»), у разі купівлі старого автомобіля або свідоцтво походження автомобіля («certificate of origin for a vehicle»), у разі купівлі нового автомобіля. Свідоцтво походження автомобіля видається тільки компанією - виробником,

в якому зазначається дата придбання автомобіля, ідентифікаційний номер автомобіля, рік випуску, марка автомобіля, назва дилера, який продав зазначений автомобіль, назва компанії -виробника та підпис уповноваженого представника.

Виходячи з того, що процес купівлі автомобіля у США майже вільний і не регулюється державними структурами, то окремі обмеження та рамки процесу продажу автомобілів встановлює компанія-виробник. Так, компанією-виробником встановлюються ціни на нові автомобілі за якими рекомендується дилерам їх продавати. Така ціна називається - рекомендована роздрібна ціна виробника (Manufacturer's Suggested Retail Price - MSRP), як правило дилер для зацікавлення покупця занижує свою ціну у порівнянні з ціною MSRP, але не менше фактурної ціни (invoice price). Фактурною ціною вважається ціна, за яку дилер купує автомобілі у компанії-виробника, як правило вона складає на 4 000 - 6 000 дол. США нижче MSRP. В узагальненому вигляді діалогове вікно з відображенням цін на транспорті засоби наведено на рис. 3.3.

Додатково існують ціни на опції, які також мають рекомендований виробником розмір та фактурну ціну для дилера.

Отже, сам процес купівлі автомобіля складається з переговорів між покупцем та продавцем про взаємоприйняту ціну, яка знаходиться між фактурною ціною товару та рекомендованою ціною виробника. Підтвердженням фактичної ціни, за яку був придбаний новий автомобіль у дилера є купча.

Останнім часом, у зв'язку із захистом ринків продажу автомобілів на території США та інших країн світу деякі компанії-виробники посилили обмеження щодо експорту нових автомобілів за межі США. Так, деякі компанії забороняють дилерам продавати автомобілі, які купуються навмисно для експорту та з метою їх подальшого перепродажу в інших країнах. Для цього висуваються вимоги, щоб дилер самостійно надсилав всі документи необхідні для реєстрації проданого автомобіля на адресу Відділу транспортних засобів. У разі виявлення компанією-виробником фактів шахрайства у деяких випадках з дилера стягується штраф. Прямих обмежень з боку держави щодо експорту нових автомобілів та обмежень стосовно експортної ціни не існує.

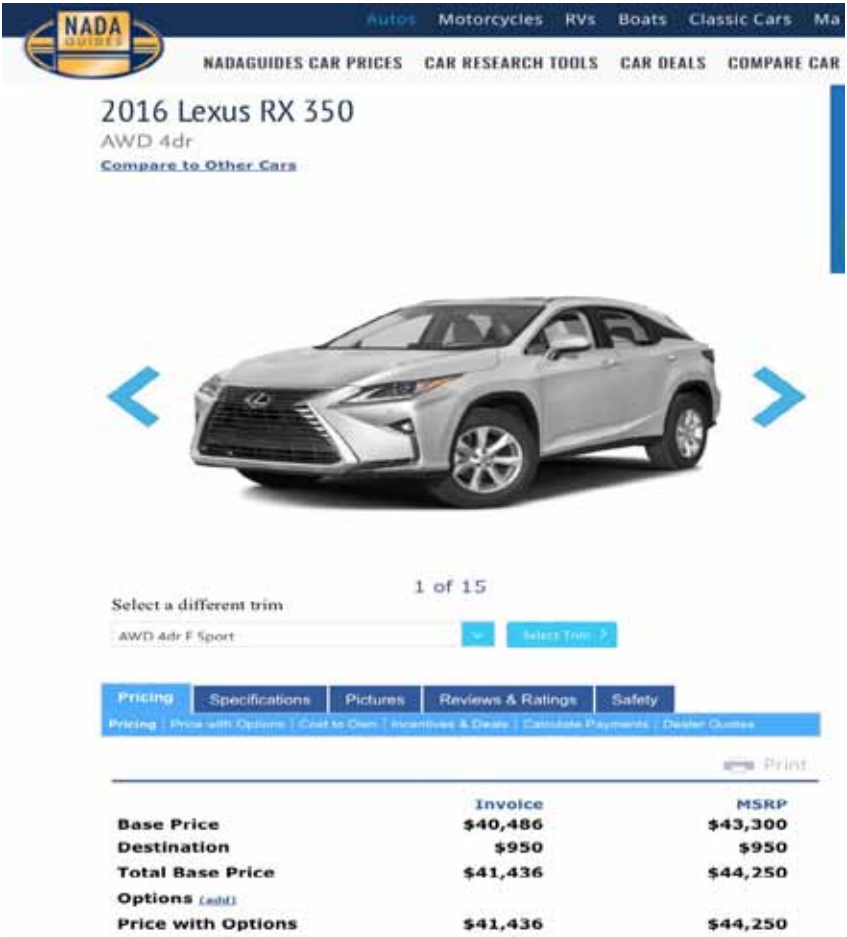

Рисунок 3.3. – Діалогове вікно з відображенням рівня цін на транспортні засоби

Після оформлення всіх необхідних паперів продавець видає необхідні документи покупцеві або надсилає їх до Відділу транспортних засобів штату, де повинен пройти реєстрацію придбаний автомобіль.

У разі реєстрації нового автомобіля, перший власник заповнює заяву на отримання свідоцтва на право власності, в якому

зазначається ім'я першого власника, дата народження, адреса та номер прав водія, опис придбаного автомобіля, (виробник, модель, рік випуску, тип кузову, ідентифікаційний номер, вага автомобіля та зазначення «новий чи вживаний»), дату купівлі, назву та адресу, де автомобіль був придбаний, ім'я власників застави за їх пріоритетом, доказ щодо проживання у штаті та інші необхідні документи.

Крім цього, до заяви додається свідоцтво походження автомобіля, право водія або інший документ, який ідентифікує особу, купча або у разі реєстрації старого автомобіля, свідоцтво на право власності, де зазначена вартість придбаного автомобіля. У разі відсутності вартості автомобіля при розрахунку суми сплати необхідного податку використовується данні, які зазначені у «Довіднику Дилерів» Національної асоціації автомобільних дилерів (National Automobile Dealers Association (NADA), звіт щодо показника лічильника (або свідоцтво від Відділу інспекційних перевірок автомобілів) та довідка щодо наявності страхового полісу.

Після розгляду наданих документів та перевірки їх дотримання відповідним вимогам законодавства штату, Відділ транспортних засобів видає свідоцтво на право власності, яке і є підтвердженням права володіння автомобілем.

У разі реєстрації вживаного автомобіля, власник повинен пройти інспекцію автотранспорту (інспекцію не потрібно проходити, якщо був придбаний новий автотранспорт, але необхідно сплатити вартість стікеру проходження інспекційної перевірки - 10 дол. США на період 2 роки). Періодичність проходження інспекції складає два роки для приватного використання, шість місяців для таксі та один рік для комерційного транспорту (повний перелік перевірки на прикладі округу Колумбія знаходиться за наступною адресою http://www.dmv.dc.gov/serv/mspection/ mspect req.shtm).

Вартість проходження інспекційної перевірки складає 25 дол. (для трьох наведених категорій) та складається із понесених витрат при інспекційній перевірці та сплати відповідних податків.

Для вивчення питання щодо необхідності здійснення окремої реєстрації транспортного засобу, у разі його експорту, були проведені консультації із представниками Відділу транспортних засобів

округу Колумбія та з'ясовано, що спеціальна реєстрація автотранспорту у разі його експорту не потрібна. Якщо автомобіль був зареєстрований на території округу та планується експортуватися (без повернення його на територію США), власник повинен повернути реєстраційні номери автомобіля, після цього йому надсилається відповідне повідомлення з Відділу.

Експорт автотранспорту здійснюється відповідно до вимог Розділу 19 Зведення федеральних норм та правил США. Відповідно до секції 192.2 Розділу 19 Зведення федеральних норм та правил США, експортер, у разі здійснення експорту автотранспорта літаком або контейнером, повинен за 72 години надати (для розгляду та розмитнення) до відповідного відділення митниці транспортний засіб та всю необхідну документацію (з обов'язковим зазначенням ідентифікаційного номеру автомобіля).

У разі експорту вживаних автомобілів, до відділу митної служби повинні надатися: оригінал свідоцтва на право власності, який був виданий відповідним державним органом Сполучених штатів; у разі наявності інтересів третьої сторони, письмову заяву про дозвіл на експорт автотранспорту; у разі перебування автомобіля у власності держаної структури, письмове повідомлення про дозвіл на експорт автотранспорту.

У разі експорту нового автомобіля, експортер повинен надати оригінал свідоцтва походження автомобіля та дві копії зазначених документів. Якщо відсутнє свідоцтво походження автомобіля, експортер повинен надати лист від уповноваженої державної установи штату де купувався автомобіль, в якому має бути зазначено, що у штаті відсутні вимоги щодо необхідності надання жодних документів про власність. У цьому випадку, експортер повинен надати оригінали інших документів, які підтверджують право власності на автомобіль такі як рахунок-фактура дилера тощо. Таким чином, процедура імпорту ТЗ у США є досить простою та прозорою.

Окремої уваги у питаннях визначення митної вартості заслуговує досвід Канади. Канада має жорсткі норми відносно безпеки щодо ТЗ які імпортуються. ТЗ, що імпортуються до Канади повинні відповідати вимогам кількох різних державних установ та організацій (рис. 3.4), та є багаторівневим процесом [61].

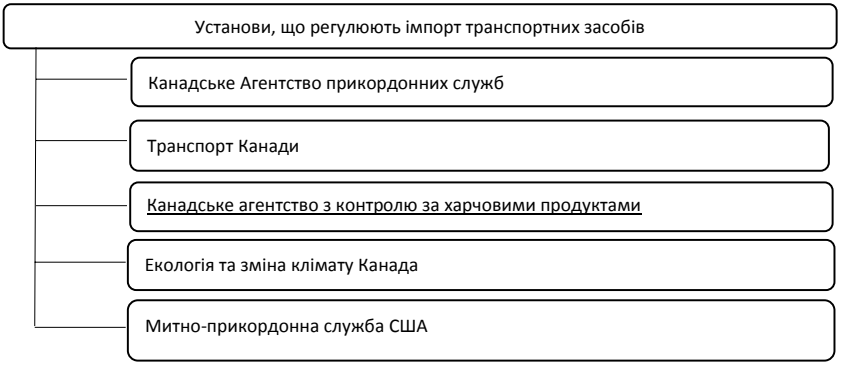

Рисунок 3.4 – Установи, що регулюють імпорт транспортних засобів до Канади

При імпорті ТЗ до Канади митні збори та податки сплачуються на канадській митниці. Імпортне мито та податок розраховуються як відсоток, виходячи із заявленої вартості ТЗ (табл. 3.3) [62].

Таблиця 3.3

Митні збори та податки на транспортні засоби, що імпортуються в Канаду

№ з/п	Вид	Ставка
1	Імпортне мито	6,1%
2	Податок на товари та послуги	5%

Проблемами визначення митної вартості в Канаді займається Канадське Агентство прикордонних служб, яке в своїй діяльності керується митним законодавством Канади, основою якого є Митний закон від 13.02.1986 року. Для розрахунку митної вартості ТЗ Канадське Агентство прикордонних служб використовує наступні методи (рис. 3.5).

Отже, як ми можемо побачити з рис. 3.5 у першу чергу для розрахунку митної вартості ТЗ розглядається та застосовується перший метод, тобто в усіх випадках, коли новий або бувший у вжитку ТЗ імпортується в Канаду протягом 30 днів з моменту поставки товару покупцеві, вартістю транспортного засобу вважається вартість покупки

за умови, наявності оригінального рахунку-фактури або векселя на продаж для ТЗ.

Рисунок 3.5 – Визначення митної вартості транспортних засобів в Канаді

Відповідно до Митного закону Канади згідно методу вартості угоди, платежі, здійснені щодо товарів, які можуть бути ідентифіковані під час їх імпорту, повинні бути включені до ціни, яку сплачують. Платежі після імпорту включаються до вартості мита імпортних товарів або як елементи ціни, що сплачуються або підлягають сплаті. Крім того, деякі розрахунки за фінансові операції, такі як дивіденди, можуть бути виключені при розрахунку вартості мита.

Для встановлення вартості мита імпортованих товарів за методом вартості угоди, існує кілька видів платежів після ввезення, які необхідно перевірити:

– будь-які платежі, що базуються на перепродажі товарів, які імпортер не може пов'язати з отриманими послугами;
– адміністративні збори;
– внески на дослідження та розробки;
– внески на розвиток маркетингу або просування;
– накладні витрати, пов'язані з виготовленням товару, але не зафіксовані у ціні продажу та відшкодовані після імпорту товарів;
– відсотки за відстроченими платежами;
– інші платежі, здійснені після імпорту.

Імпортери ТЗ мають можливість виключення деяких видів витрат із вартості мита, проте це потребує достатнього обґрунтування. Ця інформація повинна відображати інформацію про те, що тарифи відповідають принципам довготерміновості та пов'язані з послугами, які фактично були надані. Ця інформація може надаватись в таких документах: комерційні рахунки-фактури, угоди та / або інше підтвердження платежу залежно від обставин [63].

Якщо за першим методом неможливо визначити митну вартість ТЗ то використовуються наступні методи оцінки, що застосовуються в послідовному порядку, передбаченому в Митному Законі Канади [63].

Наступними методами на які звертається увага при розрахунку митної вартості ТЗ є методи вартості ідентичних товарів та вартості однорідних товарів. Проте в сучасних умовах Канади данні методи майже не використовується, через досить малу базу для порівняння ідентичних однорідних ТЗ.

Згідно даного методу митна вартість базується на вартості ідентичних або подібних ТЗ визначених раніше згідно одного з інших методів визначення митної вартості та скоригованої на різницю у витратах на транспортування.

Дата експорту - це дата, на яку товари надходять з країни експорту безпосередньо до Канади. Різниця між датою експорту ідентичних або подібних товарів та оцінюваних товарів може призвести до помилкового визначення митної вартості. Ідентичні або подібні товари повинні експортуватися в той же самий або в основному в той самий час, що й оцінювані товари (30 днів).

При розрахунку вартості мита необхідно внести корективи до вартості транзакції ідентичних або аналогічних ТЗ з метою обліку відмінностей між витратами на транспортування, понесеними при ввезенні ТЗ, що оцінюються. Коригування здійснюються лише за відмінності в відстані та способі перевезення.

Якщо вартість транзакції ідентичних або подібних ТЗ, які не потребують корегування, не може бути визначена, але є дві чи більше транзакцій ідентичних або подібних ТЗ, то найнижча з цих скоригованих вартостей буде основою для нарахування митної вартості [64].

З огляду на те, що другий та третій метод визначення митної вартості в Канаді майже не застосовуються то найбільш імовірним альтернативним методом оцінки для комерційного завезення старих ТЗ є дедуктивний метод. Однак, лише за умови коли ці ТЗ оцінювалися і перепродуються в Канаді. Згідно даного методу митна вартість на імпортні товари встановлюється за ціною перепродажу за одиницю в Канаді цих товарів або ідентичних або аналогічних імпортних товарів. Цей метод оцінки Згідно митного законодавства Канади за дедуктивним методом вартість для мита буде базуватися на ціні за одиницю, отриманої від продажу товарів після імпорту, а не від ціни продажу товарів у Канаду. Сума комісійної винагороди або прибутку та загальних витрат у зв'язку з продажами в Канаді повинна бути вирахована з ціни на одиницю. Прибуток та загальні витрати, що підлягають відрахуванню, повинні бути обмежені витратами, понесеними в Канаді, для розгляду «у зв'язку з продажами в Канаді», а сума, що підлягає відрахуванню, - це така сума, яка зазвичай отримується або

відображається на одиницю обсягу продажів у Канаді імпортних товарів того ж класу чи виду.

Інформація, в першу чергу, повинна надходити від імпортера або від імені імпортера. Як правило, ця інформація має стосуватися тільки продажів у Канаді, зроблених імпортером. Якщо ці показники самі по собі ґрунтуються на достатній інформації, підготовленої відповідно до загальноприйнятих принципів бухгалтерського обліку та узгоджуються з цифрами, отриманими від реалізації в Канаді імпортованих товарів того самого класу чи виду, вони будуть вважатися прийнятними. У випадку, якщо Агентство прикордонних служб Канади вирішить підтвердити прийнятність власних даних імпортера, необхідна інформація буде отримана в результаті продажу в Канаді товарів такого ж класу імпортерами, які не відносяться до продавця та / або імпортери, які, хоч і пов'язані з продавцем, раніше продемонстрували, що ціна, яку сплачується або сплачується, була вказана правильно. Оглядова торгівля буде здійснюватися з найбільш вузької групи чи діапазону імпортованих товарів того самого класу чи виду, що й оцінювані товари, у тому числі товари, що оцінюються імпортерами, які не відносяться до їх продавця або імпортерів, які, хоча й відносяться до їх продавця, раніше продемонстрували, що ціна, яка сплачується або підлягає сплаті, була вказана правильно [65].

Метод обчисленої вартості не використовується для визначення митної вартості ТЗ. Згідно даного методу нарахування митної вартості здійснюється шляхом складання різних видів витрат та прибутку експортера. [66].

При ввезення ТЗ громадянами в Канаді зазвичай застосовується залишковий метод, або ж якщо вартість імпортного транспортного засобу не може бути визначена відповідно попередніх методів, вона визначається відповідно до залишкового методу. Агентство прикордонних служб Канади максимально керується принципами Міжнародної угоди про митну оцінку Світової організації торгівлі [67]. Ці принципи вказують на те, що цінності мають бути справедливими, обґрунтованими, рівномірними, нейтральними та відображати комерційну реальність. Таким чином, виявлення вартості згідно залишкового методу в багатьох випадках вимагає тісних консультацій та співпраці між імпортерами та Агентством прикор-

донних служб Канади для забезпечення дотримання принципів, притаманних Угоді. Згідно залишкового методу, вартість мита визначається на основі інформації, наявної в Канаді.

Визначення митної вартості з допомогою залишкового методу дозволяє гнучко застосовувати вимоги попередніх методів. Гнучко застосовуючи попередні методи, слід поважати принципи оцінки, передбачені в цих розділах, та вживати заходів для забезпечення того, щоб значення, отримане від методу оцінки, не було спотворене ні в сторону збільшення, ні в сторону зменшення.

Митна вартість визначається відповідно до положень митного законодавства Канади за допомогою залишкового методу на підставі:

– ціни продажу в Канаді товарів, вироблених в Канаді;
– система, яка передбачає прийняття в митних цілях більшої з двох альтернативних значень;
– ціна товару на внутрішньому ринку країни експорту;
– вартість виробництва, крім обчислюваних значень, які були визначені для ідентичних або подібних товарів;
– ціна товару для експорту в іншу країну, крім Канади;
– мінімальні митні вартості; або довільні; або фіктивні цінності.

Агентство прикордонних служб Канади може вимагати від імпортера надавати документацію для підтвердження вартості мита. Ця документація може включати в себе договори купівлі-продажу, прайс-листи, фінансові звіти, комерційні рахунки-фактури, коносаменти тощо. Імпортер також повинен бути готовий задовольнити вимоги Агентства прикордонних служб Канади, щодо обґрунтування, що вартість мита не могла бути визначена за допомогою попередніх методів визначення митної вартості [68].

Також цікавим в питаннях визначення митної вартості є досвід Республіки Сінгапур, як країни що швидко розвивається і акумулює в собі найкращі практики світу з зазначених питань. Основою митного законодавства Сінгапуру є Митний акт від 26.09.1960 року [69], який встановлює методи визначення митної вартості. Для розрахунку митної вартості ТЗ Сінгапурська митниця використовує п’ять методів з шести, а саме:

1. Вартість угоди.
2. Вартість ідентичних товарів.

3. Дедуктивний.
4. Обчислена вартість.
5. Залишковий.

При ввезенні транспортних засобів (легкові автомобілі, мотоцикли та моторолери) до Сінгапуру необхідно сплатити акцизний збір в розмірі 20% від митної вартості, а також податок на товари та послуги у розмірі 7% від загальної вартості. Для здійснення розрахунку вказаних митних платежів необхідно подавати наступні документи:

– комерційні рахунки-фактури, договори купівлі-продажу, замовлення на придбання;
– вантажні та страхові документи;
– документи, що засвідчують інші непередбачувані витрати;
– документи що засвідчують реєстрацію транспортних засобів;
– лист від компетентного органу, який підтверджує дату виготовлення автомобіля (якщо документи про реєстрацію транспортного засобу відсутні або в них не вказана така інформація);
– заява на звільнення від сплати акцизу (якщо є) [70].

При визначенні митної вартості нових ТЗ першочергово використовується метод вартості угоди [71]. Для встановлення митної вартості за цим методом усі витрати, пов'язані з продажем та доставкою автотранспортного засобу, повинні бути додані до вартості транзакції або ціни, яку сплачують або сплатили за автомобіль (комісійні продажу, допомога (матеріали, надані імпортером), витрати на упаковку, надходження від перепродажу продавця, ліцензійні збори, вантажні та страхові витрати. Якщо будь-яка складова митної вартості розраховується в іноземній валюті, ця вартість повинна бути конвертована в долари Сінгапуру, використовуючи офіційний курс на момент імпорту.

Визначаючи митну вартість за методом вартості угоди Сінгапурська митниця перевіряє відповідність таким умовам:

– наявність доказів продажу (докази можуть складатися у формі комерційних рахунків-фактур, договорів купівлі-продажу, замовлень на придбання тощо);
– не повинно бути обмежень щодо використання товару покупцем;

– продавець встановлює ціну імпортованих товарів за умови, що покупець також буде купувати інші товари в зазначених кількостях;

– ціна напівфабрикату встановлюється продавцем за умови, що покупець надасть продавцю певну кількість готової продукції;

– потрібно довести, що на вартість не вплинули будь-які відносини між імпортером і постачальником.

Якщо за першим методом неможливо визначити митну вартість ТЗ то використовуються альтернативні методи оцінки, що застосовуються в послідовному порядку, передбаченому в Митному акті Сінгапуру [72], а саме:

Методом вартості ідентичних товарів - вартість транзакції ідентичного або подібного товару, проданого для експорту до Сінгапуру.

Дедуктивної вартості - продажна ціна товару в Сінгапурі, скоригована на витрати, понесені після відвантаження.

Обчислена вартість - вартість, що базується на собівартості продукції, загальних витратах та прибутку в країні походження імпортованих товарів.

Залишкова вартість - це вартість, визначена Сінгапурською митницею, на основі гнучкої інтерпретації всіх попередніх методів.

На визначення митної вартості вживаних автотранспортних засобів у Сінгапурі впливають наступні умови:

1. Фізична особа придбала та використовувала ТЗ у країні експорту для особистого користування та ввозить ТЗ в Сінгапур. Залежно від віку та стану транспортного засобу Сінгапурська митниця може застосувати амортизацію за первісною ціною придбання. Митна вартість використовуваного ТЗ буде тоді сумою знеціненої вартості покупки, закордонних вантажних та страхових витрат та всіх інших витрат, пов'язаних із доставкою ТЗ до Сінгапуру, такими як витрати на транспортування та зберігання. Якщо компонент митної вартості котирується в іноземній валюті, його слід конвертувати в долари Сінгапуру, використовуючи діючий курс на момент імпорту.

2. Фізична особа або компанія, що імпортує використовувані ТЗ, для продажу на території Сінгапуру. Митна вартість буде встановлена таким же чином, як і на нові автотранспортні засоби.

Імпортування автомобіля в Австралію - це складне питання з багатьма правилами, що передбачає роботу з великим обсягом документів. Митна адміністрація Австралії (Australian Customs and border Protection Service) в цілях визначення митної вартості ТЗ використовує «Керівництво з визначення вартості імпортованих транспортних засобів (в тому числі мотоцикли та причіпи)» [73] прийнятого 24 червня 2011 р..

Згідно з Керівництвом з визначення вартості імпортованих ТЗ (в тому числі мотоцикли та причіпи) при переміщенні транспортних засобів через кордон, насамперед, слід визначити чи можна його вартість розрахувати на основі методу «вартість угоди», що передбачає взяття за основу ціни фактично сплаченої за цей ТЗ (Розділ 161 Митного закону Австралії від 1901 р.).

У випадку, якщо визначено, що з метою визначення митної вартості ТЗ можна використати метод, що базується на вартості, яку було фактично сплачено за нього митна вартість визначається наступним чином:

– спочатку беруть ціну, яку фактично сплачено в іноземній валюті;

– далі вищезазначену ціну транспортного засобу конвертують в австралійські долари, використовуючи офіційний курс обміну на дату експорту ТЗ;

– отримана вартість і буде вважатися митною вартість ТЗ.

Варто зауважити, що в деяких випадках вищезазначений метод визначення митної вартості не може бути використаний, а саме:

– імпортер не може довести, що купівля ТЗ була здійснена з метою експорту його до Австралії. Прикладом, такої ситуації є випадок, коли експортований ТЗ використовувався за кордоном до прийняття рішення про експорт до Австралії;

– імпортер не може пред'явити співробітникам митної та прикордонної служби Австралії в порту в'їзду необхідну документацію про купівлю ТЗ, наприклад, рахунок-фактуру, квитанції тощо, що може підтвердити повну вартість транспортного засобу;

– ТЗ придбано за кордоном за номінальною вартістю;

– між датою придбання ТЗ та її наступним ввезенням до Австралії його вартість змінилася через такі операції:

а) обладнано аксесуарами, фурнітурою або здійснені інші налаштування, проведено модифікацію або будь-які вдосконалення ТЗ після його придбання;

б) ТЗ знецінився через знос, який спричинений його використанням до експорту;

в) достатня та достовірна інформація не доступна для митної та прикордонної служби (Розділ 160 Митного закону Австралії від 1901 р.).

У випадках розглянутих вище слід розглянути альтернативні методи визначення митної вартості ТЗ.

З метою визначення митної вартості транспортних засобів можуть бути використані декілька альтернативних методів, про те, щоб їх використовувати Митна і прикордонна служба Австралії повинна володіти відповідною інформацією, зокрема даними про вартість подібних ТЗ, приблизно водночас, коли відбувається імпорт ТЗ вартість якого оцінюється. Однак, малоймовірним є те, що така інформація буде доступною для Митної і прикордонної служби Австралії, а тому застосування таких методів не є практичним.

Дедуктивний метод є одним з найбільш адекватним методом визначення митної вартості ТЗ, коли її не можливо визначити використовуючи вищезазначений метод. Даний метод базується на вартості ТЗ на австралійському причалі (landed coast). Вартість встановлюється на основі експертної оцінки. Експертна оцінка митної вартості ТЗ повинна відповідати вартості оцінки яку здійснено у місці імпорту.

Метод експертного оцінювання надає можливість визначити вартість реалізації ТЗ. Це значення базується на стані ТЗ, що вивантажено на пристані і не буде враховувати будь-які витрати, що можуть бути понесені в Австралії (наприклад, переналаштування ТЗ на праворучне керування, маркетингові витрати тощо).

Податок на вивантаження в порту не включає імпортне мито, ПДВ та вартість австралійського внутрішнього фрахту. Якщо оцінювач не може вирахувати ці витрати з оцінної вартості ТЗ, необхідно повідомити митні та прикордонні органи, що ці витрати включені в його вартість для того, щоб ними були зроблені необхідні відрахування.

Після того, як всі необхідні відрахування були здійсненні отримана вартість буде використовуватися, як митна вартість для спла-

ти будь-яких митних зборів та ПДВ, що стягуються при переміщенні ТЗ.

Нова Зеландія має суворі правила стосовно вимог щодо викидів та безпеки, яким повинні відповідати всі ТЗ що імпортуються в країну. Всі ТЗ, що доставляються до Нової Зеландії, повинні бути перевірені, сертифіковані, зареєстровані та ліцензовані, перш ніж вони будуть використані на дорогах Нової Зеландії, цей процес називається сертифікатом в'їзду.

Відповідно до Акту про мита та акцизи від 1996 року митна вартість нових чи вживаних ТЗ є базою для нарахування імпортного митна та Податку на товари та послуги (Goods and services tax (GST)) при їх переміщенні через кордон. У звичайних умовах митна вартість визначається, як ціна ТЗ за яку він був придбаний (яка включає в себе вартість реєстраційних зборів та страхові витрати) за вирахуванням [74]:

– будь-які закордонні збори або податки, що входять до сплаченої ціни, які були повернуті або відшкодовані до прибуття ТЗ до Нової Зеландії;

– амортизація, якщо ТЗ перебував у використанні за кордоном протягом не менше 90 днів до прибуття його в Нову Зеландію. Амортизаційні відрахування можуть бути здійснені з вартості ТЗ або мотоцикла, що був придбаний та був у використанні за кордоном до його відправлення до Нової Зеландії. Щоб отримати право на амортизаційні відрахування, ТЗ, перед тим, як його транспортували до Нової Зеландії, мав би бути у використанні мінімум протягом 90 днів.

Отримавши право на амортизаційні відрахування, період амортизації вимірюється з моменту отримання право володіння до дати, коли судно або літак, що перевозить ТЗ, прибуває на територій Нової Зеландії. Амортизаційні відрахування не здійснюються, якщо ТЗ замовляється через інтернет, і власник не приймає постачання особисто за кордоном і не використовує ТЗ до його доставки. Розмір амортизаційних відрахувань визначається відповідно до Додатка 2 Закону про мита та акцизи. Загалом це буде повна вартість придбання транспортного засобу (табл. 3.4).

Таблиця 3.4

Розрахунок амортизації транспортних засобів що прибувають до Нової Зеландії

Тривалість володіння та використання	Амортизація
Менше 90 днів	0
3 місяці або більше, але менше 4	13
4 місяці або більше, але менше 6	20
6 місяці або більше, але менше 9	27,5
9 місяці або більше, але менше 1 року	35
1 рік або більше, але менше 2 років	50
2 роки або більше, але менше 3 років	60
3 роки або більше, але менше 4 років	70
Більше ніж 4 років	75

За звичайних умов максимальний рівень амортизації становить 75 відсотків, але в особливих вимогах (тропічна амортизація) може бути збільшена за умови доведення, що висока температура і вологість прискорили погіршення ТЗ.

Для розрахунку митної вартості товарів, необхідно конвертувати валюту купівлі в долари Нової Зеландії. Обмінні курси, що використовуються митним органом публікуються щотижня в митному релізі та залишаються чинними протягом дванадцяти днів. Перелік поточних обмінних курсів, що використовуються для цілей митниці, може бути отриманий із будь-якого митного органу або на веб-сайті митної адміністрації www.customs.govt.nz (ці ставки можуть дещо відрізнятися від курсів валют, опублікованих в міжнародних банках).

Крім того, з усіх товарів, що ввозяться до Нової Зеландії стягується GST, навіть якщо операція здійснена за офшорною ціною або ціна покупки може вже включати податок на додану вартість чи податок з продажу. Поточна ставка GST становить 15 відсотків. GST розраховується від митної вартості ТЗ із врахуванням імпортного мита (якщо є), вартості доставки автомобіля до Нової Зеландії (включаючи страхові витрати).

Якщо імпортер надає недостовірну або неповну інформацію, митниця може визначити митну вартість, використовуючи один з

альтернативних методів, передбачених Додатком 2 Закону про мита та акцизи 1996 року. Так, альтернативний метод оцінки може бути використаний, коли:

– імпортер придбав ТЗ за кордоном за нереалістично низькою ціною;

– ТЗ при перетині кордону заявляється, як подарунок або приз;

– ТЗ був виготовлений за кордоном імпортером;

– митна вартість ТЗ була значно змінена шляхом значного відновлення, модифікації або вдосконалення, заміни деталей та поточного ремонту яке було здійснено після придбання автомобіля за кордоном імпортером;

– використання амортизаційних відрахувань призводить до нереалістично високої митної вартості.

Законом про мита та акцизи закріплено альтернативні методи визначення митної вартості, зокрема [75]:

1. За ціною договору щодо ідентичних товарів. Митна вартість товарів визначається на основі вартості операцій з ідентичними товарами, що експортуються в Нову Зеландію з тієї ж країни і час експорту яких збігається з часом експорту оцінюваних товарів або є максимально наближеним до нього.

2. За ціною договору щодо аналогічних товарів. Митна вартість товарів визначається на основі вартості операцій з іаналогічними товарами, що експортуються в Нову Зеландію з тієї ж країни і час експорту яких збігається з часом експорту оцінюваних товарів або є максимально наближеним до нього.

3. Дедуктивна вартість, як митна вартість (метод віднімання). Дедуктивна вартість – ціна одиниці товару, за якою оцінювані ідентичні чи аналогічні товари продаються найбільшою партією у час, максимально наближений до часу ввезення, покупцеві, незалежному від продавця. З ціни одиниці товару віднімаються, якщо вони можуть бути виділені, такі компоненти: комісійні винагороди та витрати на транспортування, страхування, навантаження, розвантаження на території Нової Зеландії після випуску товарів у вільний обіг; суми імпортного мита, податків, зборів та інших платежів, що підлягають сплаті в Новій Зеландії, у зв'язку з ввезенням чи продажем товарів.

4. Метод додавання вартості. Митна вартість товару розраховується шляхом додавання вартостей: вартості матеріалів та інших витрат, понесених виробником у зв'язку з виробництвом оцінюваних товарів; вартість транспортування, вантажно-розвантажувальних робіт, страхування тощо; прибутку, що отримує експортер внаслідок поставки таких товарів.

5. Метод залишкової вартості. Митна вартість товарів визначається на основі інформації, яка є в наявності митної адміністрації Нової Зеландії, що була отримана на основі використання вищезазначених методів, тлумачиться гнучким чином та обґрунтовано скоректовано в обсязі, необхідному для досягнення митної вартості товару.

Ще однією країною, досвід якої є актуальним для нашого дослідження. є Сполучене Королівство Великої Британії та Північної Ірландії (Велика Британія). Після того, як громадянин повідомляє митному органу Великобританії (HMRC – HM Revenue and Customs) про імпорт ТЗ ним визначається необхідність сплати митних платежів (ПДВ та імпортне мито). Базою нарахування ПДВ та імпортного митна є митна вартість ТЗ із врахуванням вартості аксесуарів та додаткових пристроїв, якими додатково обладнано його та вартості доставки до пункту перетину кордону і додаткових витрат. Варто звернути увагу на те, що вартість ТЗ, яка наводиться товарними біржами або із врахування знижок, що не є загальноприйнятою не може бути використання для розрахунку митної вартості. Крім того, митна вартість товару не повинна включати ПДВ (або інший податок, що відповідає ПДВ), що стягується в країні поставки.

HMRC повідомляє громадянину розмір митних платежів (попередньо уточнити розмір митних платежів можна скориставшись послугами гарячої лінії митного органу), що мають бути сплачені. Розмір митних платежів залежить від типу ТЗ, що імпортується, а також від країни імпорту (країни ЄС чи треті країни).

Варто зауважити, що залежно від країни імпорту ТЗ умови сплати митних платежів дещо змінюються. *Якщо ТЗ ввозиться із країни-члена ЄС* то платежі та місце їх сплати будуть виглядати наступним чином (табл. 3.5).

Таблиця 3.5

Умови сплати митних платежів для транспортних засобів, що ввозяться з країн ЄС [75]

Причина імпорту	Митні платежі	Місце сплати
Для особистого користування	ПДВ	Безпосередньо митному органу
Для використання підприємством платником ПДВ	ПДВ	Під час наступного повернення ПДВ
Для використання підприємством не платником ПДВ	ПДВ	Безпосередньо митному органу

Крім того, якщо громадянином імпортується вживаний ТЗ, необхідність сплати ПДВ скасовується за умови, що виконуються такі умови:

– ПДВ вже сплачено в будь-якій іншій країні ЄС, в тому числі Великобританії;

– ТЗ перебуває у використанні більше 6 місяців;

– пробіг ТЗ становить більше 6000 км. (близько 3728 миль).

Якщо ТЗ ввозиться не з країни-члена ЄС то платежі та місце їх сплати будуть виглядати наступним чином (табл. 3.6).

Таблиця 3.6

Умови сплати митних платежів для транспортних засобів, що ввозяться не з країн-членів ЄС [75]

Причина імпорту	Митні платежі	Місце сплати
Громадянин переїжджає до Великобританії з власним транспортним засобом	ПДВ та імпортне мито не сплачується, якщо є право на допомогу (якщо громадянин переїздить на постійне місце проживання або транспортний засіб був раніше експортований)	-
Громадянин повертає до Великобританії транспортний засіб, що був раніше експортований	ПДВ та імпортне мито не сплачується, якщо є право на допомогу	-
Громадянин відвідує ЄС з власним транспортним засобом	ПДВ та імпортне мито не сплачується, якщо транспортний засіб є тимчасовим імпортом	-
Будь-яка інша причина – громадянин не є платником ПДВ	ПДВ та імпортне мито	Безпосередньо митному органу

Будь-яка інша причина – громадянин є платником ПДВ	ПДВ та імпортне мито	Безпосередньо митному органу та претендувати на повернення ПДВ

Одним з найважливіших етапів процесу митного оформлення товарів і ТЗ є правильне визначення митної вартості товарів, що декларуються. Це дуже важливий момент, тому що від величини митної вартості залежать всі митні збори, податок на додану вартість і акцизи, які доведеться сплатити до бюджету. Не володіючи знаннями, простому учаснику ЗЕД дуже складно правильно визначити цю важливу цифру самому. І відповідно, існує висока ймовірність недоплати або переплати митних платежів, що спричинить за собою непередбачені додаткові фінансові та адміністративні витрати учасника ЗЕД.

В Індії відносно ТЗ, що ввозяться, застосовуються наступні ставки митних зборів і податків [76]:

- нові ТЗ, які не були зареєстровані до ввезення в Індію:
- якщо ввозиться в повністю розібраному вигляді -20%; якщо ввозиться в будь-якому іншому вигляді - 60%;
- ТЗ, що мають реєстрацію за кордоном -105%.

Митна вартість ТЗ визначається як вартість за умов CIF (ціна з включенням витрат, страхування і фрахту, тобто ціна, розрахована по умові «вартість + страхування + фрахт»). Вартістю нового ТЗ признається вартість операції його купівлі-продажу.

У разі, коли ввозиться вживаний ТЗ, береться вартість нового ТЗ на дату його виробництва і пропорційно зменшується в наступному порядку:

- за кожний квартал протягом першого року-4%;
- за кожний квартал протягом другого року -3%;
- за кожний квартал протягом третього року -2,5%;
- за кожний квартал протягом четвертого і подальших років -4% [2,102-103].

В Таїланді дозволяється тимчасово ввозити моторні ТЗ, мотоцикли, яхти, резидентам іншої країни на строк до 6 місяців.

При цьому ТЗ залишаються зареєстрованими за кордоном.

Для звільнення від сплати мита і податків необхідно надати грошовий депозит або банківську гарантію у розмірі суми платежів, що належать до сплати. Сума гарантії підлягає поверненню при вивозі транспортного засобу за межі території Таїланду. Декларуванню підлягають всі складові ТЗ. Якщо ця умова не буде виконана, власник може понести відповідальність у вигляді штрафу, а відносно ТЗ і його складових до нього можуть застосовуватися арешт і конфіскація. Процедура митного оформлення ТЗ, що ввозиться тимчасово в Таїланді наступна. Перш ніж ТЗ звільниться з-під митного контролю, власник, або уповноважена ним особа, повинна представити декларацію про тимчасове ввезення ТЗ і всі супутні документи, включаючи свідоцтво про грошовий депозит або банківську гарантію. Далі необхідно діяти в наступному порядку:

1) особа подає декларацію про тимчасове ввезення і всі супутні документи митним службовцям в місці перетину кордону;

2) митні службовці перевіряють декларацію і всі супутні документи, проставляють номер декларації, відкривають грошовий депозит або банківську гарантію відносно всієї суми митних платежів;

3) власник вносить необхідну суму в касу митниці;

4) особа представляє квитанцію, видану касою митниці;

5) митні службовці перевіряють ТЗ і повертають громадянину копію декларації про тимчасове ввезення ТЗ. Видану копію митної декларації необхідно зберегти і представити митним службовцям при вивозі ТЗ з території Таїланду.

При вивезенні з території Таїланду ТЗ власнику повертає грошовий депозит митниця на кордоні. У виняткових випадках, наприклад, при поломці двигуна, участі в ДТП і т.п., період знаходження автомобіля в Таїланді може бути продовжений на термін більше 6 місяців, але не більше 8 місяців з моменту ввезення автомобіля. Відносно виготовлених за кордоном ТЗ, нових або вживаних, що ввозяться до Таїланду для постійного використовування в особистих або комерційних цілях, вони обкладаються митними зборами та податками.

Проте, вживані ТЗ розглядаються як товари, відносно яких діють обмеження, і за загальним правилом не допускаються до ввезення в Таїланд, за винятком тимчасового ввезення таких ТЗ або ввезення на умовах, встановлених Міністерством торгівлі.

Перш ніж приступити до митного оформлення вживаного ТЗ, особі необхідно одержати дозвіл на ввезення, що видається Міністерством торгівлі. При митному оформленні ТЗ, що ввозиться на постійно, необхідно діяти в наступному порядку:

1) особа подає імпортну декларацію разом зі всіма супутніми документами митним службовцям в місці в'їзду на територію Таїланду;

2) митні службовці перевіряють документи і проводять оцінку належних сплаті митних зборів і податків;

3) особа сплачує всі необхідні митні платежі в касу митниці;

4) власник транспортного засобу пред'являє квитанцію про сплату митних платежів посадовій особі митного органу для отримання увезеного ТЗ зі складу.

Митна вартість ТЗ, що ввозиться, визначається на основі вартості на умовах CIF. У разі, коли ввозиться вживаний ТЗ, його вартість і сума належних до сплати митних зборів і податків підлягає зменшенню пропорційно віку ТЗ, відповідно до спеціальної таблиці [76]. Дізнавшись митні правила ввозу ТЗ Індії та Таїланду можна зробити висновок відносно митних процедур в Україні. У В'єтнамі досить посилений митний контроль, оскільки для ввезення 70 автотранспортних засобів необхідно пред'являти дозволи: начальника муніципальної поліції, в інших випадках - Міністра суспільної безпеки.

Єдину митну територію Євразійського економічного союзу (ЄАЕС) складають: території Республіки Вірменія, Республіки Білорусь, Республіки Казахстан, Киргизької Республіки та Російської Федерації.

Відповідно до Угоди до транспортних засобів для особистого користування відносяться як авто-, мототранспортних засобів, так і водні й повітряні судна. Разом з тим, для різних категорій ТЗ встановлені різні правила їх переміщення через митний кордон.

У поняття авто-, мототранспортних засобів включені:

- автомобілі - легкові ТЗ товарної позиції 8703 ТН ЗЕД ТЗ (до 9 місць включно), за винятком снігоходів, квадроциклів, інших транспортних засобів зазначеної товарної позиції, не призначених для руху дорогами загального користування;

- пасажирські мікроавтобуси товарної позиції 8702 ТН ЗЕД ТЗ, призначені для перевезення не більше 12 осіб;

- вантажно-пасажирські мікроавтобуси товарної позиції 8704, 21 і 8704 31 ТН ЗЕД ТЗ повною вагою до 5 т;

- снігоходи, квадроцикли, інші ТЗ товарній позиції 8703 ТН ЗЕД ТЗ, не призначені для руху дорогами загального користування;

- мотоцикли, мопеди, моторолери, що класифікуються за товарною позицією 8711 ТН ЗЕД ТЗ.

ТЗ, зареєстровані на території Республіки Білорусь, Республіки Казахстан або Російської Федерації, можуть переміщуватися через митний кордон Митного союзу без декларування.

Порядок і особливості переміщення товарів для особистого користування регламентовані главою 37 Митного кодексу Євразійського економічного союзу. Рішення Колегії Євразійської економічної комісії від 30.06.2017 № 74 «Про окремі питання, пов'язані з транспортними засобами для особистого користування» (вступає в силу з 1.01.2018), що визначає:

- перелік окремих видів авто- і мототранспортних засобів і причепів до авто- і мототранспортних засобів, які є транспортними засобами для особистого користування;

- Порядок визначення моменту випуску і робочого об'єму двигуна авто і мототранспортних засобів, які є транспортними засобами для особистого користування.

Згідно з п. 5 ст. 256 Митного кодексу Євразійського економічного союзу кількісні характеристики таких критеріїв, як характер і кількість товарів, частота перетину фізичною особою митного кордону Союзу і (або) переміщення товарів через митний кордон Союзу цією фізичною особою або на його адресу і (або) додаткові критерії віднесення товарів, що переміщуються через митний кордон Союзу, до товарів для особистого користування визначаються Євразійською економічною Комісією. До вступу в силу відповідного рішення Комісії, віднесення товарів, які переміщуються фізичними особами до товарів для особистого користування здійснюється відповідно до положень п. 1 ст. 3 Угоди про порядок переміщення фізичними особами товарів для особистого користування через митний кордон митного союзу і здійснення митних

операцій, пов'язаних з їх випуском, від 18 червня 2010 года (далі - Угода).

Відповідно до ст. 3 Угодою про порядок переміщення фізичними особами товарів для особистого користування через митний кордон митного союзу і здійснення митних операцій, пов'язаних з їх випуском віднесення товарів, що переміщуються фізичними особами через митний кордон, до товарів для особистого користування здійснюється із застосуванням системи управління ризиками виходячи з:

- відомостей з заяви фізичної особи про переміщувані товари (в усній або письмовій формі з використанням пасажирської митної декларації);
- характеру і кількості товарів;
- частоти перетину фізичної особи та (або) переміщення ним товарів через митний кордон.

На території Росії відповідно діють норми наднаціонального (Євразійського союзу) та національного регулювання. Це стосується і автотранспортних засобів. Є два основні методи митного очищення автомобілів - ввезення фізичною особою для особистого користування за єдиною митною сіткою (ЄМС, пільговий режим розмитнення) і ввезення юридичною особою за сукупним митним платежем (СМП). Суми платежів, розраховуються за ставками, затвердженими Угодою про порядок переміщення фізичними особами товарів для особистого користування через митний кордон митного союзу і здійснення митних операцій, пов'язаних з їх випуском (від 18.06.2010 р., додаток 5) та Єдиного митного тарифу (ЕТТ) Євразійського економічного союзу, затвердженим рішенням Ради Євразійської економічної комісії від 16.07. 2012 № 54.

Однак, є й Рішення від 16.07.2012 №55 «Про застосування Республікою Білорусь і Республікою Казахстан Ставок ввізних мит, відмінних від ставок Єдиного митного тарифу Митного союзу, щодо окремих категорій товарів», яким щодо деяких видів ТЗ визначені розміри ставок ввізних митних зборів, відмінних від ставок Єдиного митного тарифу Євразійського союзу залежно від об'єму двигуна і моменту випуску.

Розрахунок митних платежів при ввезенні автомобіля для фізичних осіб виконується із застосуванням єдиної ставки - пільго-

вого виду митного платежу у вигляді фіксованої ставки (ЄС), величина якої залежить від об'єму двигуна (для б / у автомобілів) або вартості (для нових автомобілів).

Митна вартість товарів для особистого користування, що переміщуються через митний кордон, за винятком товарів, що пересилаються в МПВ, визначається на підставі заявленої фізичною особою вартості товарів у митній декларації, підтвердженої оригіналами одного або декількох документів, що містять відомості про вартість товарів. Контроль такої вартості здійснюється на підставі відомостей, що містяться в поданих фізичною особою оригіналах документів. Надані в підтвердження заявленої митної вартості документи повинні ідентифікуватися з декларованим товаром, в тому числі, з вигляду і кількості, місця і часу придбання.

У разі не віднесення митним органом товарів, що ввозяться на митну територію Євразійського економічного союзу фізичною особою, до товарів для особистого користування, випуск таких товарів здійснюється відповідно до вимог, встановлених Митним кодексом Євразійського економічного союзу для юридичних осіб і індивідуальних підприємців з розміщенням таких товарів під митні процедури і застосуванням для цілей митного декларування декларації на товари.

Для кожного методу визначення митної вартості товарів ще у 2012 році були розроблені та затверджені рішеннями колегії Євразійської економічної комісії правила застосування методів, які конкретизують особливості та застереження при використанні кожного з методів та наводять приклади визначення митної вартості товарів; Положення про використання при застосуванні методів визначення митної вартості товарів документів, що відповідають загальноприйнятим принципам бухгалтерського обліку; Правила обліку процентних платежів при визначенні митної вартості товарів, а також Положення про додавання винагороди посередникам (агентам) і винагороди брокерам до ціни, яка фактично сплачена або підлягає сплаті за товари, що ввозяться. Ці правила повинні позитивно вплинути на правозастосовчу практику, скоротивши кількість неправомірних коригувань митної вартості та, відповідно, кількість судових суперечок даної категорії.

В Російській Федерації перед плануванням вивезення транспорту з іншої держави слід подбати про митне забезпечення. Попередньо потрібно розрахувати вартість авто і виходячи з цього розмір митних платежів. Для цього можна скористатися електронним митним калькулятором, або зробити розрахунок, виходячи із затверджених Росією розмірів мит для авто певних марок. При цьому береться до уваги об'єм двигуна і рік випуску з виробництва транспортного засобу. Найменшу вартість в дохід держави можна оплатити при ввезенні машини не старше 3 - 5 років.

Уже більше п'яти років діють ставки для митного забезпечення легкових автомобілів і мотоциклів згідно з наказом ФМС РФ від 21.02.2012 № 302 «Про встановлення фіксованих сум забезпечення сплати митних зборів, податків щодо підакцизних товарів», в тому числі наказ містить й таке:

«Відносно легкових автомобілів та мотоциклів, які ввозяться в Російську Федерацію фізичними особами для особистого користування, в разі надання документів, що містять відомості про товар, достатні для розрахунку забезпечення сплати митних зборів, податків, фіксований розмір забезпечення сплати митних зборів, податків не застосовується.»

Розраховується депозит від вартості авто з урахуванням всіх характеристик і включає збір за оформлення документів. Митний депозит неможна внести безпосередньо на кордоні. Гроші на рахунок митниці вносяться за місцем проживання / реєстрації особи, яка ввозить транспортний засіб. Вноситься депозит зручним для платника способом: внесення грошей в касу митного відділу/переказ; майновою заставою; за допомогою поручителя; за допомогою банківської гарантії. Переказати його слід на рахунок за кількох днів до того, як машина перетне державний кордон. Після оплати депозиту видають митну розписку, яку потрібно пред'являти при ввезенні авто на кордоні. Це потрібно для оперативної взаємодії з митною службою і швидкого проходження контролю.

Вартість розмитнення автомобіля в Росії в 2018 році, залежить ще й від способів легалізації транспортних засобів іноземного виробництва. Фізична особа має право: самостійно оформити документи при ввезенні авто на митниці; скористатися послугами

митного брокера; купити нерозмитнений автомобіль на місці і легалізувати його відповідно до вимог законодавства. Вартість легалізації транспорту, ввезеного з-за кордону з метою особистого використання, буде значно нижча в порівнянні з оформленням транспортного засобу, придбаного для подальшої реалізації. Вартість ТЗ не відіграє суттєвої ролі, якщо, звичайно, мова не йде про автомобіль віком до 3 років. В цьому випадку митна вартість авто розраховується за допомогою спеціальних довідників.

В ході оформлення ТЗ митниця стягує такі платежі:

– митний збір;
– митне оформлення;
– утилізаційний збір;
– ПДВ;
– ввізне держмито.

Митна вартість ТЗ впливає на величину:

– митних зборів за митне оформлення;
– єдиних ставок при ввезенні нового автомобіля іноземного виробництва;
– сукупного митного платежу в разі ввезення автомобіля фізичною особою, зареєстрованою як індивідуального підприємця.

Безмитне ввезення фізичною особою авто російського виробництва допускається не частіше одного разу на рік.

Юридичним особам пільги на митне оформлення не надаються.

Розмитнення є обов'язковою процедурою для будь-якого автомобіля, яке ввозиться з-за кордону.

Впливають на вартість розмитнення ТЗ наступні характеристики:

1. Вік ТЗ:

– новий автомобіль без пробігу;
– автомобіль від 1 року до 3 років;
– автомобіль від 3 років до 5 років;
– автомобіль від 5 років до 7 років;
– автомобіль старше 7 років.

2. Тип двигуна: бензиновий, дизельний, електричний, гібридний (Лист ФМС Росії від 18.09.2013 №01-11 / 41197 «Про порядок

сплати митних зборів, податків відносно автомобілів, обладнаних електродвигунами»).

3. Тип ТЗ - легковий або вантажний автомобіль? Формула розрахунки ціни розмитнення відрізняється для вантажних і легкових авто. У разі митного оформлення вантажівки враховуватися буде, наприклад, ще й вантажопідйомність. У сукупну суму митного оформлення будуть включені: ПДВ, збір за митне оформлення, митний збір, акциз.

4. Країна виробник ТЗ (так наприклад для автомобіля російського виробництва встановлено єдиний тариф - 1 євро за 1 кубічний сантиметр об'єму двигуна).

5. Юридичний статус особи, ввозить автомобіль з-за кордону - фізична особа, або юридична особа.

Митна вартість автомобіля - це більш широке поняття, ніж ціна, за яку він був придбаний за кордоном. Митна вартість автомобілів визначається на основі ціни, за якою такий або аналогічний автомобіль продається або пропонується для продажу при звичайному перебігу роздрібної торгівлі в умовах повної конкуренції.

Відповідно до п. 2 ст. 38 Митного кодексу Євразійського економічного союзу визначається митна вартість товарів, що ввозяться на митну територію Союзу. Митна вартість товарів, що ввозяться на митну територію Союзу, визначається відповідно до Угоди між Урядом Республіки Білорусь, Урядом Республіки Казахстан і Урядом Російської Федерації від 25.01.2008 «Про визначення митної вартості товарів, що переміщуються через митний кордон Митного союзу», положення якого базуються на принципах і загальних правила х, встановлених статтею VII Генеральної угоди з тарифів і торгівлі 1994 року і Угоди про застосування Статті VII Генеральної угоди з тарифів і торгівлі 1994 року. Даною Угодою встановлено методи визначення митної вартості товарів. Основним методом визначення митної вартості товарів є метод за вартістю угоди із ввезених товарів (метод 1). Одним з принципів визначення митної вартості товарів є використання відповідно до п. 1 ст. 4 Угоди в максимально можливій мірі вартості угоди, тобто ціни, що була фактично сплачена або підлягає сплаті за ці товари при їх продажу для вивезення на митну територію Союзу і доповненої відповідно

до ст. 5 Угоди, при виконанні умов, передбачених п.1 ст.4 Угоди. У разі неможливості визначення митної вартості товарів, що ввозяться за вартістю угоди з ними, митна вартість товарів визначається відповідно до положень, встановлених ст.6 і 7 Угоди, застосовуваними послідовно. При неможливості визначення митної вартості товарів, що ввозяться відповідно до ст. 6 і 7 Угоди, в якості основи для визначення такої вартості може використовуватися або ціна, за якою ввезені, ідентичні або однорідні товари були продані на митній території Митного союзу (ст. 8 Угоди), або розрахункова вартість товарів, що визначається відповідно до ст. 9 Угоди. Декларант (митний представник) має право обрати черговість застосування зазначених статей при визначенні митної вартості товарів, що ввозяться. У разі якщо для визначення митної вартості товарів, що ввозяться неможливо використовувати жодну із зазначених статей, визначення митної вартості товарів здійснюється відповідно до ст.10 Угоди. Митна вартість товарів і відомості, пов'язані з її визначенням, повинні ґрунтуватися на достовірній, кількісно обумовленій і документально підтвердженій інформації. Процедура визначення митної вартості товарів повинна мати загальне застосування, тобто не відрізнятися залежно від джерел постачання товарів (країни походження, виду товарів, учасників угоди тощо).

Митна вартість заявляється особою, яка ввозить автомобіль, в митній декларації. Тобто фізична особа, яка провадить оформлення автомобіля вказує його вартість самостійно і для підтвердження цієї вартості надає документи (рахунки, чеки, довідки тощо).

При відсутності таких документів і за наявності підстав вважати, що заявлена вартість недостовірна, митний орган може визначити її самостійно на підставі цінової інформації, наявної в розпорядженні митного органу. У цьому випадку митні платежі нараховуються від митної вартості, визначеної митним органом.

Величина митної вартості впливає на величину:

митних зборів за митне оформлення;

єдиних ставок при ввезенні нового автомобіля іноземного виробництва;

сукупного митного платежу в разі ввезення автомобіля фізичною особою, зареєстрованою як індивідуальний підприємець.

Додатком 5 до Угоди про порядок переміщення фізичними особами товарів для особистого користування через митний кордон митного союзу і здійснення митних операцій, пов'язаних з їх випуском визначені ставки митних платежів, податків в % до митної вартості ТЗ для особистого користування, що переміщуються через митний кордон будь-яким способом з моменту випуску яких пройшло не більше 3 років та залежно від їх вартості. При цьому зазначено скільки % від митної вартості ТЗ, але але не менше встановленого кількості євро за 1 куб. сантиметр робочого обсягу двигуна. В інших випадках митні платежі та збори визначаються залежно від робочого обсягу двигуна ТЗ.

Відповідно до ст. 267 Митного кодексу Євразійського союзу митний орган визначає вартість товарів для особистого користування на підставі наявної в його розпорядженні інформації про ціну на аналогічні товари в наступних випадках:

1) відсутність у фізичної особи необхідних документів, що містять відомості про вартість товарів для особистого користування, зазначених в п. 1 ст. 267;

2) неможливість ідентифікувати товари для особистого користування, відомості про яких містяться в документах, поданих фізичною особою на підтвердження вартості товарів для особистого користування, з декларованими товарами для особистого користування;

3) наявність обгрунтованих причин вважати, що подані фізичною особою документи, зазначені в п. 1 ст. 267 містять недостовірні відомості, якщо фізична особа відповідно до п. 2 ст. 267 не доведе достовірність відомостей, що містяться в документах, поданих на підтвердження вартості товарів для особистого користування;

4) невідповідність заявленої вартості товарів для особистого користування ринковій вартість аналогічних товарів в країні придбання, за якою такі аналогічні товари продаються або пропонуються для продажу при звичайних (ринкових) умовах торгівлі.

В якості інформації про вартість товарів для особистого користування митний орган може використовувати в тому числі відомості, зазначені в каталогах і на сайтах закордонних організацій, які здійснюють роздрібний продаж аналогічних товарів, з урахуванням відомостей, поданих фізичною особою

Основним методом визначення митної вартості є перший метод, однак він застосовується лише при купівлі нового ТЗ безпосередньо у заводу виробника або у прямого дилера, при цьому вік автотранспорту не повинен перевищувати 3-х років.

При купівлі за кордоном вживаного автотранспорту в основному застосовується шостий резервний метод, митна вартість за яким розраховується за довідниками. При розрахунку митної вартості велика увага приділяється комплектації, технічних даних, додатково встановленого устаткування, пробігу тощо.

На практиці, при ввезенні вживаних ТЗ іноземного виробництва або російського автомобіля вартість не має особливого значення для сплати платежів, тому що вони залежать тільки від обсягу двигуна. Декларант може визначити її за спеціальними каталогами. Оскільки її величина позначиться тільки на величині зборів за митне оформлення, які не великі, то можна не сперечатися і погодитися з будь-якою (розумної) величиною.

При розрахунку митної вартості особливу увагу слід приділяти комплектації ТЗ. Як правило ціни в каталогах і сайтах вказуються для мінімальній комплектації і для визначення точної вартості транспортного засобу потрібно вносити корекцію: додавати вартість додатково встановлених опцій або обладнання, коригувати вартість в залежності від пробігу, а також умов контракту на покупку.

Якщо в каталозі відсутній автомобіль потрібної марки або моделі, підбирається вартість аналога, тобто автомобіля того ж класу і з тієї ж репутацією на ринку. При підборі аналога враховуються країна походження, об'єм двигуна, потужність, система живлення (бензинова (карбюратор, інжектор), дизельна), функціональне призначення (тип кузова).

При непогодженні з рішенням митного органу щодо визначення митної вартості воно може бути оскаржене відповідно до глави 3 Федерального закону «Про митне регулювання в Російській Федерації» від 27.11.2010 № 311-ФЗ.

Митна вартість автомобіля буде визначатися виходячи з даних автомобільного каталогу. Зокрема, митними органами при визначенні митної (оціночної) вартості для європейського ринку автомобілів застосовується каталог АТ «Євротакс» («Швааке» (Eurotax «SCHWACKE»)), причому тільки в паперовій версії).

Для легкових автомобілів, позашляхових автомобілів, мікроавтобусів і невеликих вантажних автомобілів (повна маса до 2,8 т) рекомендується використовувати довідник «SuperSCHWACKE».

Точне визначення вартості за цим довідником може бути здійснено тільки при правильному його використанні. Дані довідники відображають рівень цін на німецькому ринку нових і вживаних автомобілів.

Для визначення вартості автомобілів американського ринку доцільно використання довідників «Kelley Blue Book» («Blue Book»), які відображають ціни на вживані автомобілі в США, а також є довідники N.A.D.A., що видаються для дев'яти регіонів США і відображають відповідно регіональні котирування цін. У довіднику «Blue Book» вказані роздрібні ціни на вживані автомобілі, що знаходяться в «гарному» (Retail Good) стані і «дуже хорошому» (Retail Excellent).

Вартість автомобілів при наявності аварійних пошкоджень або видимих слідів ремонту кузова може бути знижена з урахуванням рівня цін в регіоні, звідки воно вивезено. Для цього використовуються спеціальні довідники «Калькуляція», «Lackierung» (Eurotax) або програмні засоби, наприклад, «AUDATEX» для автомобілів європейського ринку і довідників «Motor», «Mitchell» або однойменних програмних засобів для автомобілів американського ринку.

Щоб визначити приблизну митну вартість автотранспорту з Євросоюзу можна скористатися сайтом www.mobile.de. Для цього необхідно виконати пошук оголошення про продаж з урахуванням місця покупки, точної марки і моделі, комплектації і пробігу. Для визначення приблизної митної вартості автотранспорту з США можна скористатися сайтом www.kbb.com для легкових автомобілів, і сайтом www.nada.com - для комерційної автотехніки.

Далекосхідна митниця для японських автомобілів в даний момент використовує таблицю, в якій митна вартість не залежить від моделі автомобіля, а залежить від об'єму двигуна і типу автомобіля (легковий / підвищеної прохідності / позашляховик). Так як ціни в таблиці в основному нижче реальних цін, більшість машин, що ввозяться з Японії, в даний момент вигідно ввозити на юридичну особу, що в основному і робиться. При цьому, коригування вартості з урахуванням аварійних пошкоджень проводиться в тому випадку, якщо вони відбулися до перетину кордону.

РОЗДІЛ 4.
РОЗРОБКА НАУКОВО ОБҐРУНТОВАНИХ ПРОПОЗИЦІЙ З ПИТАНЬ ВДОСКОНАЛЕННЯ КОНТРОЛЮ ПРАВИЛЬНОСТІ ВИЗНАЧЕННЯ МИТНОЇ ВАРТОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ, ЩО ПЕРЕМІЩУЮТЬСЯ ЧЕРЕЗ МИТНИЙ КОРДОН УКРАЇНИ

4.1 Забезпечення механізмів контролю при переміщенні транспортних засобів особистого користування через митний кордон України

Згідно з даними статистики, лише впродовж 2017 р. в Україну було ввезено понад 958,5 тис. ТЗ з іноземною реєстрацією, із яких понад 209,6 тис. у режимі «транзиту» та майже 748,9 тис.– в режимі «тимчасового ввезення». Станом же на січень 2018 р. на території України всього перебуває майже 425,4 тис. таких ТЗ, понад половина з яких – з порушенням встановлених законодавством умов і строків відповідних режимів [78].

Як зазначають фахівці: «Значна кількість автомобілів з іноземною реєстрацією наразі перебуває в Україні з порушенням митних правил, і громадяни, які ними користуються – це порушники. Причому порушниками є не тільки ті громадяни, які ввезли транспортний засіб і не виконали своє зобов'язання щодо його вивезення або не оформили авто у вільний обіг, а й ті, які його придбали» [79]. При цьому, спостерігається стійка тенденція щодо збільшення кількості таких тимчасово ввезених ТЗ.

Варто зазначити, що переважна більшість таких ТЗ ввозиться з ухиленням від оподаткування митними платежами з території сусідніх з Україною країн-членів ЄС. Так, до ТОП-5 країн-членів ЄС, з яких були ввезені відповідні транспортні засоби впродовж 2017 р., належать: 1) Польща – 110,7 тис.; 2) Литва – 51,7 тис.; 3) Німеччина – 19,8 тис.; 4) Болгарія – 14,1 тис.; 5) Чехія – 13,1 тис. [78]. Як бачи-

мо, левова частина цих ТЗ потрапляє в Україну з території сусідніх Польщі та Литви.

На сьогодні з метою заниження митної вартості ТЗ, що ввозяться в Україну використовуються різні схеми, спрямовані на здійснення митних процедур в обхід законодавству про які уже йшлося. Утім проблема існування таких напівлегальних схем ввезення в Україну громадянами відповідних ТЗ виникла не сьогодні і навіть не вчора. Різні схеми ухилення від оподаткування митними платежами при ввезенні таких ТЗ успішно функціонують вже кілька років поспіль. Тривалий час держава однак продовжувала закривати очі на існування цієї складної системної проблеми, воліючи «не ворушити осиний вулик», про що свідчать наступні дані.

Так, як відзначається у звіті РПУ про результати аудиту ефективності виконання органами ДФС повноважень у сфері державної митної справи та боротьби з правопорушеннями, статистичні дані свідчать про стрімке зростання кількості тимчасово ввезених на територію України ТЗ. Найбільш ризикованими з точки зору ухилення від оподаткування при цьому є операції з тимчасового ввезення на митну територію автомобілів, які належать до товарної групи 8703 за УКТЗЕД.

За результатами аналізу відповідних даних, РПУ у своєму звіті відзначає, що таким чином майже 87% усіх тимчасово ввезених в Україну автомобілів особистого користування ввозились нерезидентами, при цьому митні платежі не сплачувались. Водночас аудитори РПУ доходять висновку, що заходи, які здійснювались органами ДФС з метою розв'язання визначених проблем, були несистемними, малоефективними та не сприяли зменшенню кількості порушень митного законодавства.

Так, за результатами аудиту встановлено, що в органах ДФС відсутня дієва система контролю за дотриманням власниками (користувачами) тимчасово ввезених на територію України транспортних засобів вимог митного законодавства, зокрема інформаційна система обліку АСМО «Інспектор» не дає можливості провести моніторинг дотримання термінів перебування автомобілів на території України, власники яких скористалися для в'їзду і виїзду пунктами пропуску, підпорядкованими різним митницям [81].

Утім висновок щодо відсутності таких механізмів обліку і контролю є не зовсім коректним. Так, з використанням модуля «Журнал пункту пропуску» АСМО «Інспектор» відповідна інформація доступна для перегляду і контролю. Крім того у випадку порушення строків тимчасового ввезення за результатами автоматизованого контролю спрацьовує АСАУР та вирішується питання про складення протоколу. За наявності інформації про конкретний факт порушення також може використовуватися модуль «Орієнтування» АСМО «Інспектор».

Також за результатами аудиту встановлено, що нормативно-правовими актами не врегульовано ситуації щодо тимчасового ввезення автомобілів громадянами, які вже попередньо ввезли ТЗ, а також особами з подвійним громадянством [81]. Утім практика йде шляхом визнання таких осіб резидентами, до яких має застосовуєтьсь відповідний правовий режим. Тоді при використанні правового режиму нерезидента такі дії кваліфікуються як правопорушення, зокрема ухилення від сплати митних платежів.

Іншою проблемою, на яку також вказує аудит, є складність доведення умисності дій власника (користувача) автотранспорту, що призвели до порушення митного законодавства, та притягнення його до відповідальності [81]. Утім, на наш погляд, ця проблема є дещо надуманою, про що свідчить практика розгляду відповідних справ. Порядок, умови та строки тимчасового ввезення (вивезення) є чітко визначеними (стаття 380 МКУ), як і склад (стаття 481 МКУ), зокрема, диспозиція та гіпотеза норми, відповідного правопорушення.

Приймаючи зобов'язання щодо зворотного вивезення тимчасово ввезеного транспортного засобу, особа погоджується з умовами відповідного режиму. З певною умовністю складності щодо обґрунтування суб'єктивної сторони можуть бути коли такі дій також/або кваліфікуються як такі, що спрямовані на неправомірне звільнення чи ухилення від сплати митних платежів (стаття 485 МКУ), оскільки склад цього правопорушення, пов'язаний з відповідною конкретно визначеною метою його вчинення, наявність якої підлягає доведенню.

На наш погляд, проблема невизначеності чи-то відмінності практики розгляду цих адміністративних справ органами доходів і

зборів та оскарження їх рішень у судовому порядку, може і має бути вирішена, в тому числі шляхом узагальнення практики застосування відповідних положень законодавства, як це було зроблено, наприклад, в узагальненні судової практики розгляду справ зі спорів з приводу оскарження рішень, дій чи бездіяльності щодо коригування митної вартості товару та визначення коду товару за УКТЗЕД.

Дійсно, таке узагальнення практики застосування відповідних положень законодавства стало вагомим інструментарієм для забезпечення прав і законних інтересів суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, зокрема щодо визначення митної вартості товарів та оскарження рішень, дій або бездіяльності органів доходів і зборів щодо її коригування. Аналогічне узагальнення і роз'яснення практики правозастосування у справах про митні правопорушення сприятиме усуненню правової невизначеності, що має місце наразі.

Утім аналогічна консолідована судова позиція у справах про митні правопорушення на сьогодні відсутня, а узагальнення судової практики у справах про контрабанду та порушення митних правил [82] вже значною мірою втратило актуальність. І хоч однією з цілей судової реформи в Україні є уніфікація судової практики, утім проблема існує вже сьогодні. Показовим прикладом стало загострення проблеми навколо «сірих» схем ввезення транспортних засобів громадянами та притягнення їх до відповідальності.

У романо-германських правових системах, до яких належить і Україна, на відміну від англо-саксонських, не діє прецедентне право, а судові рішення не є джерелом права і правових норм. Утім хоч такі узагальнення судової практики і роз'яснення судами спірних питань правозастосування мають здебільшого рекомендаційний характер, вони однак є дієвим механізмом усунення правової невизначеності, утвердження принципу законності і верховенства права та попередження зловживань з боку всіх суб'єктів митних правовідносин.

Крім того у відповідному звіті РПУ відзначається проблема відсутності механізму взаємодії ДФС із Державною міграційною службою України з питань перевірки наявності у нерезидентів права на тимчасове перебування в Україні, а також з Національною поліцією України для перевірки власників (користувачів) автомобілів з іноземною реєстрацією щодо дотримання вимог чинного законодав-

ства, у тому числі з питань реєстрації тимчасово ввезених транспортних засобів.

По-перше, щодо механізмів взаємодії органів ДФС з Національною поліцією, то слід зазначити, що згідно з Законом України «Про національну поліцію», у поліцейських відсутні повноваження контролювати дотримання вимог митного законодавства та самостійного складення протоколів за фактами порушення громадянами митних правил, оскільки це було б порушенням законодавчо закріпленого принципу виключних повноважень органів доходів і зборів України щодо здійснення державної митної справи.

Тож у разі виявлення відповідних правопорушень поліція інформує митні органи про ці факти для вжиття останніми належних заходів. Водночас слід зазначити, що між цими органами вже давно налагоджено та здійснюється автоматизований інформаційний обмін щодо відповідних транспортних засобів, в тому числі щодо їх митного оформлення та державної реєстрації. Крім того митними органами та органами поліції систематично проводяться спільні виїзні оперативні заходи в зоні діяльності відповідних митниць.

По-друге, щодо перевірки наявності у нерезидентів права на тимчасове перебування в України, то іноземці та особи без громадянства, громадяни України, які мають постійне місце проживання за межами України, у тому числі ті, які тимчасово перебувають на території України, є нерезидентами, а отже при тимчасовому ввезенні транспортних засобів щодо них застосовується відповідний правовий режим, тоді як підстави їх тимчасового перебування в Україні перевіряються в рамках прикордонного контролю.

Таким чином, у цілому правильні, на нашу думку, висновки аудиту безпосередньо не пов'язані з визначеними за його результатами проблемами, які, на наш суб'єктивний погляд, є недостатньо обґрунтованими і коректними. Попри значну умовність, дані статистики вказують на значне зростання показників в частині протидії митним правопорушенням за визначеним напрямом. Утім це не має істотного впливу на загальну ситуацію та розв'язання порушеної проблеми.

Так, упродовж 2015 та 2016 рр. митницями було відповідно складено 1154 та 1189 протоколів про порушення митних правил

за фактами виявлення порушень вимог законодавства з питань державної митної справи при тимчасовому ввезенні легкових автомобілів товарної групи 8703 згідно з УКТЗЕД, а також відповідно складено 4385 та 10114 протоколів за фактами виявлення порушень вимог митного законодавства при тимчасовому ввезенні легкових автомобілів з метою транзиту [83].

Водночас упродовж 2017 р. за фактами недоставлення відповідних ТЗ, зокрема порушення встановлених термінів транзиту, митницями у відношенні громадян загалом було порушено вже майже 18,4 тис. адміністративних справ про порушення митних правил, за якими застосовано 109,3 млн. грн штрафів, а також складено понад 4,3 тис. протоколів за фактами порушення термінів тимчасового ввезення транспортних засобів із сумою штрафів 56,3 млн грн [78].

Загалом протягом січня-червня 2018 р. митницями ДФС у відношенні фізичних осіб за статтею 470 МКУ (порушення термінів транзиту) складено 14 223 протоколи про порушення митних правил. За цими протоколами митницями ДФС накладено адміністративні стягнення у вигляді штрафів на суму майже 92 млн грн. За статтею 481 МКУ (порушення термінів тимчасового ввезення) – складено 3 749 протоколів з сумою штрафів 49 млн гривень [84].

На наш погляд, насамперед має бути запроваджено механізми вирішення проблеми з ТЗ, що вже перебувають на території України з порушенням умов і строків тимчасового ввезення, кількість яких вже сьогодні перевищує вражаючі чверть мільйона. Саме тому останнім часом пропонується, активно лобіюється та розглядається багато варіантів вирішення цієї проблеми. Утім, на наше переконання, яке б рішення не було прийнято, воно має спиратися на реальні юридичні основи.

При цьому недоліки правового регулювання створюють лише можливості. Причини цієї складної системної проблеми криються однак в іншому. Вони пов’язані насамперед із вкрай негативною соціально-економічною ситуацією в країні, а також відсутністю прозорої, виваженої і послідовної державно-регуляторної політики, значним стороннім впливом на процес її формування і реалізації водночас із корупцією та політичним лобіюванням інтересів великого бізнесу всупереч державним і суспільним інтересам.

Зокрема, необґрунтовано жорстка, на наш погляд, митно-тарифна політика щодо імпорту ТЗ, головне завдання якої повсякчас декларується як «захист вітчизняного товаровиробника», не виконує своєї функції. Така псевдо протекціоністська державно-регуляторна політика лише сприяє поглибленню соціально-економічної кризи та загостренню конфлікту. На наш погляд, підходи і принципи митно-тарифного і нетарифного регулювання мають бути суттєво переглянуті та лібералізовані.

Водночас в рамках заходів щодо розгортання зони вільної торгівлі, зокрема відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, з 2018 р. починають діяти преференційні ставки мита на легкові автомобілі, що походять з країн-членів ЄС. Також передбачено, що щорічно ці ставки поступово знижуватимуться до 2026 р. доки не досягнуть повністю нульових значень (табл. 4.1). Утім на сьогодні головною проблемою залишається процедура отримання сертифіката EUR.1.

Таблиця 4.1

Преференційні ставки мита на транспортні засоби, походженням з ЄС

Двигун	Повна	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Нові (бензинові), см^3										
до 1000	10	6,3	5,0	3,8	2,5	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0
1000-1500	10	7,3	6,4	5,5	4,5	3,6	2,7	1,8	0,9	0,0
1500-2200	10	6,3	5,0	3,8	2,5	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0
2200-3000	10	6,3	5,0	3,8	2,5	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0
понад 3000	10	5,0	4,5	3,4	2,3	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Нові (дизельні), см^3										
до 1500	10	7,3	6,4	5,5	4,5	3,6	2,7	1,8	0,9	0,0
1500-2500	10	7,3	6,4	5,5	4,5	3,6	2,7	1,8	0,9	0,0
понад 2500	10	6,3	5,0	3,8	2,5	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Вживані (всі типи двигунів), см^3										
--	10	7,3	6,4	5,5	4,5	3,6	2,7	1,8	0,9	0,0

Аналіз наведених даних свідчить, що застосовування цих преференційних ставок мита суттєво не знизить суму митних платежів, в структурі яких вони складають відносно незначну частину, та відповідно – кінцеву вартість такого вже випущеного у вільний обіг автомобіля, оскільки переважну їх частину формують податок на додану вартість, акцизний податок та основна частина мита. Частка ж мита (частина мита за пільговими ставками, встановленими на перехідний період), є відносно незначною.

4.2 Вдосконалення контролю за експертними висновками у частині правильності визначення митної вартості транспортних засобів та їх комплектуючих

Оцінка і діючі суб'єкти у цьому сегменті надання послуг - одна з найбільш корумпованих сфер в економіці держави. Нинішня система оцінювання уможливлює заниження вартості об'єктів у десятки і навіть сотні разів, формально не порушуючи при цьому положення узаконених методик. Сьогодні саме якість здійснення експертної оцінки у випадках, встановлених законодавством з питань державної митної справи, є найбільш слабкою ланкою, зокрема й в питаннях контролю за правильністю визначення митної вартості ТЗ. Продовжують мати місце спірні питання в частині зазначених у експертних висновках відомостей щодо оцінки та визначення бази оподаткування ТЗ, зокрема й вартості ТЗ в аварійному стані, запчастин, відновлювального ремонту тощо. Як результат, зменшення рівня податкового навантаження на один ТЗ, бувший у використанні та й недоотримання державним бюджетом сум обов'язкових митних платежів, відсутність проведення ефективних заходів у напрямі боротьби з митними правопорушеннями та існування потенційних ризиків несплати митних платежів у повному обсязі.

Відповідно до чинного законодавства, КТЗ є об'єктами оцінки першого рівня складності відповідно до Положення про конкурсний відбір

суб'єктів оціночної діяльності, затвердженого наказом Фонду державного майна від 31.12.2015 №2075 та розглядаються як частина майна, яке може оцінюватися згідно Закону України від 12.07.2001 №2658-III «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні» (далі-Закон про оцінку). Отже, їх оцінку може здійснювати будь-який суб'єкт оціночної/експертної діяльності відповідної спеціалізації при дотриманні встановлених законодавством вимог.

Як вже було відзначено у п.2.1 даного звіту, в зоні діяльності митниць ДФС автотоварознавчі експертні дослідження можуть здійснювати:

- судові експерти, зокрема, науково-дослідних установ судових експертиз Міністерства юстиції України, науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України. Висновки експертів державних науково-дослідних установ завжди є повнішими та обґрунтованішими, ніж висновки приватних судових експертів-автотоварознавців, оцінювачів тощо. Експертизи та дослідження проводяться експертними установами за зонами регіонального обслуговування згідно з Переліком регіональних зон обслуговування науково-дослідними установами судових експертиз Міністерства юстиції України, наведених у додатку 1 до Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень, затвердженої наказом Мін'юсту України від 08.10.1998 № 53/5;

- суб'єкти оціночної діяльності, які працюють на підставі сертифікатів оціночної діяльності та свідоцтв про реєстрацію в Державному реєстрі оцінювачів та суб'єктів оціночної діяльності. Саме внаслідок низького рівня контролю за діяльністю останніх, мають місце випадки надання незалежними оцінювачами висновків із заниженою вартістю колісних транспортних засобів.

Згідно із статтею 24 Закону про оцінку Фонд державного майна України (далі – ФДМУ) є органом державної влади, який здійснює державне регулювання оціночної діяльності в Україні. Одним із основних напрямів державного регулювання оціночної діяльності є контроль за виконанням оцінювачами та суб'єктами оціночної діяльності умов здійснення оціночної діяльності.

Розгляд скарг на оціночну діяльність суб'єктів оціночної діяльності - суб'єктів господарювання здійснюється за наявності висно-

вків щодо рецензування звітів про оцінку майна. До скарги додається звіт про оцінку майна, який був предметом рецензування. Крім того, згідно статті 33 Закону про оцінку, спори, пов'язані з оцінкою майна, майнових прав, вирішуються в судовому порядку.

Відповідно до абзацу другого частини 1 статті 20 Закону про оцінку, у зв'язку з кількаразовими порушеннями вимог Закону про оцінку й інших нормативно-правових актів з оцінювання майна, які виявляють шляхом рецензування і які призводять до визнання неякісної оцінки майна, проведеної суб'єктом оціночної діяльності, ФДМУ може анулювати сертифікати суб'єктів оціночної діяльності і припинити доступ до Єдиної бази даних звітів про оцінку для цілей оподаткування.

Також звертаємо увагу на те, що на законодавчому рівні розмежовано сфери регулювання діяльності оцінювачів та судових експертів. Так, статтею 1 Закону України від 25.02.1994 № 4038-XII «Про судову експертизу» визначено, що судова експертиза - дослідження експертом на основі спеціальних знань матеріальних об'єктів, явищ і процесів, які містять інформацію про обставини справи, що перебуває у провадженні органів дізнання, досудового та судового слідства.

ФДМУ веде Державний реєстр оцінювачів та суб'єктів оціночної діяльності, а Міністерство юстиції України - Державний реєстр атестованих судових експертів, зокрема, до нього включені експерти НДЕКЦ Міністерства внутрішніх справ України. Доручити проведення автотоварознавчої експертизи (дослідження) можна лише тим оцінювачам та суб'єктам оціночної діяльності чи судовим експертам, які є у відповідних Реєстрах.

Процедура рецензування висновків, виконаних експертами, чинним законодавством не передбачена. Враховуючи вищенаведене, розгляд скарг щодо висновків (експертних досліджень, судових експертиз), виконаних судовими експертами, належить виключно до компетенції Мін'юсту.

Контроль за дотриманням судовими експертами вимог нормативно-правових актів з питань судово-експертної діяльності здійснюється Мін'юстом України та його територіальними органами із залученням спеціалістів НДІ судових експертиз шляхом проведен-

ня перевірок (планових, що здійснюються не частіше одного разу на три роки, та позапланових, що проводяться на підставі доручення Мін'юсту України) й може бути призначено дисциплінарне провадження.

ФДМУ з 2013 р. веде Єдину базу звітів про оцінку майна, складеного для цілей обчислення доходу платника податку – фізичної особи від продажу (обміну) майна (крім випадків успадкування та/або отримання у дарунок майна, вартість якого оподатковується за нульовою ставкою), у випадках, передбачених ПКУ. За підсумками моніторингу актів оцінки ФДМУ сформував перший перелік оцінювачів, щодо яких ФДМУ має обґрунтовані сумніви у достовірності і здійснює заходи з перевірки. Й тепер, якщо перевіркою ФДМУ буде встановлено, що який-небудь звіт не відповідає вимогам законодавства (вартість майна занижена або завищена), то окрім відповідальності для суб'єкта оцінювання ФДМУ має законне право передати таку інформацію у органи доходів і зборів для подальшої перевірки сплати податку відповідними платниками (таке право одержання інформації передбачено пунктом 20.1.4 ПКУ). Подібні дії щодо формування єдиної бази висновків про оцінку задля обчислення митних платежів від фізичних осіб при ввезенні вживаних ТЗ в Україну дозволили б значно посилити контроль у цій сфері (додаток В).

Висновок експертного дослідження є письмовим документом, що складається судовим експертом спеціалізації 1.3 «Оцінка колісних транспортних засобів» на підставі заяви фізичної або юридичної особи поза межами судочинства за результатами дослідження об'єктів, наданих замовником.

За структурою та змістом він є аналогічним висновку експерта, проте: у вступній частині висновку зазначаються дані фізичної або юридичної особи, що звернулася до судового експерта із замовленням про проведення експертного дослідження, а також допускається запис про попередження судового експерта щодо його кримінальної відповідальності.

Посилити відповідальність оцінювачів та суб'єктів оціночної діяльності за якість проведеної ними оцінки покликаний Проект Закону «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України з питань оцінки майна, майнових прав та професійної оціночної ді-

яльності в Україні» (№2303а від 17.06.2013), запропонований ФДМУ, однак його було відкликано.

До 2012 р. Рада з питань оціночної діяльності стежила, щоб через нормативні акти не було легалізовано «схеми», і розглядалися всі конфліктні питання, пов'язані з рецензуванням, видачею та позбавленням сертифікатів суб'єктів оціночної діяльності, з кваліфікаційними програмами навчання, скаргами та методологіями оцінки. У Раді 50% голосів було за представниками саморегульованих організацій, і 50% – за органами державної влади, у тому числі правоохоронцями, податківцями, Мінфіном, Мін'юстом, Кабміном тощо.

Відповідно до пунктів 3 і 4 статті 53 МКУ на вимогу митниць декларантами для підтвердження заявлених ними відомостей про вартість транспортних засобів можуть подаватися додаткові відомості щодо їх якісних та цінових характеристик, зокрема й транспортних засобів, підготовлені спеціалізованими експертними організаціями.

При цьому, ДФС України не веде перелік спеціалізованих експертних організацій, які мають право надавати висновки про якісні та вартісні характеристики товарів. У разі надання таких експертних висновків при митному оформленні товарів, митниця лише розглядає їх, перевіряючи наявність повноважень експертних організацій відповідно до вимог законодавства.

Через відсутність у МКУ визначення поняття «експертних організацій», орган доходів і зборів при митному оформленні товарів самостійно здійснює перевірку наявності у них відповідних повноважень і приймає рішення щодо прийняття до розгляду виданих ними експертних документів. З огляду на це, на практиці митниці відмовляють декларантам у прийнятті наданих ними документів від експертних організацій за суто формальними ознаками. На нашу думку, необхідно законодавчо визначити критерії до експертних організацій, які уповноважені надавати висновки про якісні та вартісні характеристики товарів, а також вимоги до оформлення зазначених висновків та створити реєстр експертних організацій, які будуть оцінювати адекватність умов експортно-імпортних контрактів. Тому доцільним було б підпункт 8 частини 3 статті 53

МКУ викласти у такій редакції: «8) експертизи цінових умов експортно-імпортної угоди на поставку товарів, або цінові довідки на товари, підготовлені уповноваженими експертними організаціями, які включені до реєстру центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову і митну політику, та/або інформація біржових організацій про вартість товару або сировини.»

У разі надання повноважень ДФС України вести реєстр експертних організацій, які будуть оцінювати адекватність умов експортно-імпортних контрактів необхідно буде встановити перелік вимог до суб'єктів оціночної діяльності та оцінювачів, які можуть проводити незалежну оцінку об'єктів оцінки, та будуть включені до реєстру. Такий реєстр має бути розміщено на офіційному веб-сайті ДФС України. В розробленому проекті, зокрема, необхідно було б передбачити вимоги щодо кваліфікації, професійного досвіду, ділової репутації та етики оцінювачів, що має підвищити стандарти та якість оцінки, чого наразі бракує.

На сьогодні, громадяни у разі незгоди з коригуванням митної вартості ТЗ можуть або звертатися із заявою з вимогою скасувати рішення до керівника митниці або ДФС оскаржуючи таке рішення, чи до суду. У цій ситуації керуються статею 55 МКУ про коригування митної вартості. Різницю між вартістю митних платежів, яку нарахувала митниця, і яку заявив громадянин, зараховують як резерв на рахунок митниці, і її упродовж 80 днів не перераховують до держбюджету. У цей період громадянин може користуватися ТЗ і подати необхідні документи, які б підтвердили заявлену ним митну вартість авто або пройти процедуру оскарження. Якщо суд прийме рішення про скасування визначеної митної вартості, митниця зобов'язана буде його виконати та повернути зайві платежі громадянину.

Проте посадові особи митниць ДФС теж намагаються довести свою правоту, зокрема, шляхом направлення запиту в країну придбання авто та/або шляхом проведення оціночного дослідження.

Зазначимо, ДФС України та її територіальні органи не має можливості надавати професійне судження щодо оцінки вартості ТЗ, зокрема, й рецензування звітів експертів. Такі повноваження має

ФДМУ, який здійснює державне регулювання у сфері оцінки майна, майнових прав та професійної оціночної діяльності та Міністерство юстиції України залежно від належності експерта. При цьому, до повноважень регулятора відноситься перевірка дотримання вимог законодавства при виборі способу оцінки вартості ТЗ, а не рецензування безпосередньо результатів їх оцінки.

Підставою для проведення рецензування можуть бути неповнота і нечіткість опису об'єктів, що надійшли для дослідження; невідповідність питань, поставлених перед експертом у документі про призначення експертизи; не правильний та необґрунтований вибір схем дослідження, методів і методик дослідження, не послідовність застосування методів, не відповідність сучасному стану методичного забезпечення певного виду судової експертизи; нелогічна послідовність викладення, відсутність взаємозв'язку між окремими етапами дослідження; недотримання термінологічної точності в описуванні ходу та результатів дослідження; застосування недіючих або таких, що втратили чинність нормативних актів; неповнота дослідження (недостатність встановлених ознак для формулювання висновку); відсутність та необґрунтованість експертної оцінки результатів дослідження; непереконливість наявних ілюстрацій; відсутність аргументованості та обґрунтованості висновків, невідповідність результатам дослідження та поставленим питанням й інші підстави.

Тобто, рецензія має містити розгорнуту характеристику та аналіз висновку з точки зору його відповідності вимогам законодавства про судову експертизу та застосування методів і методик проведення судових експертиз (пункт 2.5 Порядку проведення рецензування). Рецензія не може замінити висновок судового експерта, висновок експертного дослідження або висновок про оцінку майна. Але, вона має поставити під сумнів існуючу експертизу, а сторона (ДФС України), яка замовила рецензію може це використати на захист своїх прав та інтересів.

Для здійснення рецензування необхідно подати письмовий запит до Міністерства юстиції України або керівника відповідної НДУСЕ. Рецензування висновків експертів проводиться співробітниками НДУСЕ, які мають кваліфікацію судового експерта з тієї

експертної спеціальності, за якою складено поданий на рецензування висновок, та не менше ніж трирічний стаж експертної роботи.

Таким чином, у митниць ДФС є дієвий інструмент проведення експертизи експертного дослідження, але вже в межах пост-аудиту митної вартості ТЗ, а отримання її результату та проведення рецензії є досить важливим інструментом для доведення правоти дій посадових осіб.

Отже, митниці не наділені правами ставити під сумнів існуючі експертні висновки. Таку можливість дає Порядок проведення рецензування висновків судових експертів та висновків експертних досліджень, затверджений наказом Міністерства юстиції України від 25.05.2015р. № 775/5. Цей Порядок визначає процедуру проведення та оформлення результатів рецензування висновків судових експертів та висновків експертних досліджень (далі - висновки експертів), складених судовими експертами науково-дослідних установ судових експертиз Міністерства юстиції України і судовими експертами, які не є працівниками державних спеціалізованих установ.

Законодавством визначені умови обов'язкового проведення рецензування, а саме: відповідно до статті 13 Закону про оцінку, якщо зазначена оцінка приймається органом державної влади (зокрема, ДФС України). Однак, рецензування звіту про оцінку здійснюється на платній основі й такі видатки не передбачені ні в кошторисі ДФС, ні митниць.

Наразі митниці ДФС копії сумнівних експертних висновків скеровують до Департаменту адміністрування митних платежів та митно-тарифного регулювання ДФС з ініціюванням подальшого їх направлення до Міністерства юстиції України для проведення процедури рецензування та вжиття відповідних заходів.

З метою посилення контролю за якістю експертного висновку відповідно до листів Департаменту адміністрування митних платежів та митно-тарифного регулювання ДФС від 04.05.2018 № 13112/7/99-99-19-02-01-17 та Департаменту податкових та митних експертиз ДФС від 03.05.2018 № 2807/7/94-94-55-03-01-11, протоколу наради ДФС України від 26.04.2018 №6-ПК запропоновано наступні дії посадовим особам митниць ДФС: забезпечити контроль за об'єктивністю проведення митного огляду ТЗ, бувших у викорис-

танні, що мають ознаки пошкодження, з візуалізацією результатів виконання митних процедур шляхом проведення фотозйомки.

При цьому, фото обов'язково повинні відображати крім відомостей, які зазначені у додатковому аркуші до Акту про проведення огляду ТЗ, затвердженого наказом Мінфіну України від 30.05.2012 №636, усі пошкодження, що мали підстави для прийняття рішення про визначення вартості ТЗ згідно вимог статті 368 МКУ.

Також необхідно перевіряти відповідність відомостей, зазначених у Акті про проведення огляду транспортних засобів, який був складений посадовою особою органу доходів і зборів при перетині вказаним ТЗ митного кордону – фактичному стану ТЗ під час оформлення митної декларації у митний режим імпорту.

Так, вартість оцінюваного ТЗ збільшують такі найбільше поширені додаткові опції: шкіряний салон, паркувальний радар або «парктронік», камера заднього виду, GPS система навігації, активне світло, датчики світла, датчики дощу, акустична система, гібридна система, повний привід, спортивний режим. Інколи ці опції встановлюють вибірково, а от в комплектаціях «люкс» всі додаткові опції включені та присутні в автомобілі.

Перевіряти відповідність марки і моделі ТЗ, заявленого у митній декларації декларантом у порівнянні із відомостями зазначеними у експертному висновку;

- враховувати особливості Методики товарознавчої експертизи та оцінки КТЗ, при виникненні спірних питань, що випливають із наданих до митного оформлення документів, у т.ч., з наданих експертних висновків, зокрема, які містять інформацію про вартість ТЗ, що перевищує застосування загального значення відсотка зменшення вартості ТЗ, залежно від терміну їх експлуатації та року випуску (до 1 року – понад 10%, від 1, але не більше як 3 роки – понад 20%, від 3, але не більше як 5 років – понад 30%, більш, ніж 5 років - понад 40%), забезпечити здійснення додаткових заходів та форм митного контролю.

Вимогами вищевказаної методики встановлено обов'язок експертів використовувати акт огляду, складений у пункті пропуску через митний кордон України, наявність якого є однією з підстав

для прийняття рішення у застосовуванні понижуючого коефіцієнта визначення вартості ТЗ.

Відхилення від методики, відсутність в експертному висновку посилання на вказаний акт є додатковою ознакою сумнівності щодо достовірності заявленої вартості ТЗ, об'єктивності експертних розрахунків вартості ТЗ та може розглядатися посадовою особою органів доходів і зборів як додаткова підстава для залучення відповідних спеціалістів Департаменту податкових та митних експертиз ДФС (який має статус експертної установи з товарознавчої експертизи ТЗ) при здійсненні митного контролю в рамках процедур оформлення митної декларації;

- забезпечити дотримання вимог чинного законодавства у частині призначення повторних (додаткових) досліджень, у т.ч. в інших експертних установах; інформувати про призначення додаткового чи повторного дослідження в іншій експертній установі із зазначенням причин такого призначення; надавати інформацію щодо митних оформлень за висновками інших експертних установ Департаменту податкових та митних експертиз ДФС; проводити товарознавчу експертизу КТЗ експертами Департаменту податкових та митних експертиз ДФС.

Статтями 357, 515 МКУ передбачено, що дослідження (аналізи, експертизи) проводяться експертами спеціалізованого органу з питань експертизи та досліджень центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову і митну політику. При цьому призначення дослідження в інших установах допускається лише у разі неможливості проведення дослідження спеціалізованим органом з питань експертизи та досліджень центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову і митну політику чи його відокремленим підрозділом або за заявою декларанта чи уповноваженої ним особи для підтвердження чи спростування результатів проведеного дослідження (пункт 3 статті 357 МКУ). Експерти-товарознавці Департаменту податкових та митних експертиз ДФС мають необхідні уповноваження на проведення товарознавчої експертизи й КТЗ. Отже, митниці ДФС зобов'язані інформувати про потребу у проведенні певних видів експертиз;

- забезпечити розроблення та застосування регіонального профілю системи управління ризиків, спрямованого на виконання додаткових заходів контролю за визначенням декларантом достовірних відомостей вартості ТЗ, що заявляються в митній декларації;
- здійснювати аналіз відомостей в документах, поданих до митного оформлення з метою встановлення підстав для направлення запитів щодо автентичності документів.

Основною формою контролю митної вартості є аналіз поданих документів, у конкретному випадку оформлення ТЗ, що здійснюється, зокрема шляхом співставлення даних з інформацією на відповідних сайтах країн-експортерів, повним опрацюванням заявлених декларантом відомостей про витрати, пов'язані із транспортуванням та інші відомості, які вказують на фактичні витрати, пов'язані з поставкою ТЗ на митну територію України.

На етапі з'ясування та перевірки відомостей про вартість ТЗ необхідно орієнтувати декларантів на їх право скористатися послугами державних експертних закладів, зокрема КНІСЕ;

- впровадити в практику діяльності митниць ДФС здійснення періодичних перевірок митних декларацій (за попередній місяць), митне оформлення яких завершено, за результатами яких приймати управлінські рішення з інформуванням профільних департаментів ДФС.

Декларантам або уповноваженими ними особами необхідно ретельніше та відповідальніше поставитись до вибору контрагентів-експертів, аби запобігти випадкам недостовірної оцінки вартості ТЗ та відмови у митному оформленні.

Так, практика функціонування митниць ДФС свідчить, що досить велика частина звітів про оцінку вартості ТЗ можуть бути класифіковані як такі, що не повною мірою відповідають вимогам нормативно-правових актів з оцінки майна і мають значні недоліки, що впливає, в свою чергу, на достовірність оцінки, та підтверджує неналежну підготовку звітів про оцінку та визначення розміру митних платежів.

Тому необхідно налагодити співпрацю між ФДМУ та ДФС України (щодо суб'єктів оціночної діяльності), Мін'юстом України

та ДФС України (щодо судових експертів) при проведення перевірок звітів про оцінку.

З метою надання інструментарію ідентифікації звітів про оцінку, пропонуємо наступне:

- митницям ДФС довести до відома декларантів або уповноважених ними осіб Пам'ятку щодо нормативно-правових вимог до складання звіту з оцінки майна (додаток Б). У разі невідповідності залучати експертів Департаменту податкових і митних експертиз ДФС та судових експертів;
- єдиним документом, що підтверджує проведення оцінки суб'єктом оціночної діяльності з метою визначення оціночної вартості КТЗ, є звіт про оцінку відповідно до вимог статті 12 Закону про оцінку;
- для проведення рецензування ФДМУ / Мін'юстом України звітів про оцінку колісних транспортних засобів до ФДМУ / Мін'юсту України мають надаватися оригінали звітів про оцінку або, у разі неможливості надання оригіналів, копії зазначених звітів, завірених суб'єктом оціночної діяльності, який виконував звіти про оцінку КТЗ. Тому доцільно рекомендувати декларантам або уповноваженим ними особами під час укладання договору на проведення оцінки визначати однією з умов надання оцінювачем разом із звітом належним чином завіреної копії звіту для передачі її власникам;
- якщо за результатами рецензування звіту про оцінку КТЗ, за яким нараховано митні платежі, вказаний звіт класифікується ФДМУ/Мін'юстом України як такий, що не повною мірою відповідає вимогам нормативно-правових актів, і має значні недоліки, що вплинули на достовірність оцінки, але може використовуватися з метою, визначеною у звіті, після виправлення зазначених недоліків, то такий звіт доопрацюванню не підлягає (відповідно до п. 4 розділу IV Положення про порядок роботи екзаменаційної комісії, затвердженого наказом ФДМУ від 13.11.2002 №1997).

П. 56 Національного стандарту №1 «Загальні засади оцінки майна і майнових прав», затвердженого постановою КМУ від 10.09.2003 р. № 1440, передбачено, що звіт про оцінку майна, який складається у повній формі, повинен містити:

- опис об'єкта оцінки, який дає змогу його ідентифікувати;
- дату оцінки та дату завершення складення звіту, а у разі потреби - строк дії звіту та висновку про вартість майна відповідно до вимог законодавства;
- мету проведення оцінки та обґрунтування вибору відповідної бази оцінки;
- перелік нормативно-правових актів, відповідно до яких проводиться оцінка;
- перелік обмежень щодо застосування результатів оцінки;
- виклад усіх припущень, у межах яких проводилася оцінка;
- опис та аналіз зібраних і використаних вихідних даних та іншої інформації під час проведення оцінки;
- висновки щодо аналізу існуючого використання та найбільш ефективного використання об'єкта оцінки;
- виклад змісту застосованих методичних підходів, методів та оціночних процедур, а також відповідних розрахунків, за допомогою яких підготовлено висновок про вартість майна;
- письмову заяву оцінювача про якість використаних вихідних даних та іншої інформації, особистий огляд об'єкта оцінки (у разі неможливості особистого огляду - відповідні пояснення та обґрунтування застережень і припущень щодо використання результатів оцінки), дотримання національних стандартів оцінки майна та інших нормативно-правових актів з оцінки майна під час її проведення, інші заяви, що є важливими для підтвердження достовірності та об'єктивності оцінки майна і висновку про його вартість;
- висновок про вартість майна;
- додатки з копіями всіх вихідних даних, а також у разі потреби - інші інформаційні джерела, які роз'яснюють і підтверджують припущення та розрахунки.

Відповідно до п.4.3 розділу 4 «Вимоги до оцінки та викладення її результатів» Методики за результатами оцінки оцінювач складає звіт про оцінку КТЗ. Згідно з пунктом 4.4 Методики у звіті про оцінку КТЗ зазначається така інформація:

а) повне найменування суб'єкта оціночної діяльності, його місцезнаходження, телефон (факс), номер та термін дії сертифіката суб'єкта оціночної діяльності;

б) дата надходження матеріалів для оцінки і дата підписання звіту (акта), висновку;

в) найменування юридичної особи або прізвище, ім'я, по батькові фізичної особи, яка призначила (замовила) оцінку КТЗ;

г) питання (завдання), що поставлені перед оцінювачем (експертом) (мета оцінки);

ґ) назва об'єкта (об'єктів), представленого для оцінки;

д) найменування юридичної особи (прізвище, ім'я, по батькові фізичної особи), місцезнаходження (місце проживання) власника майна та його майнові права на КТЗ;

е) відомості про фізичну особу, що здійснює оцінку КТЗ: посада, прізвище, ім'я, по батькові, освіта, спеціальність (загальна й оціночна за напрямом програми базової підготовки), стаж роботи за цими спеціальностями, учений ступінь і вчене звання (за наявності), номер, дата видачі кваліфікаційного свідоцтва та посвідчення про підвищення кваліфікації;

є) інформація, що має значення для виконання оцінки, з посиланням на джерела її отримання;

ж) клопотання оцінювача, експерта про надання додаткових матеріалів, результати їх розгляду (якщо це мало місце);

з) перелік використаних довідкових джерел інформації, літератури із зазначенням основних бібліографічних даних (найменування, автори, місце та рік видання);

и) дані про час та місце проведення огляду КТЗ оцінювачем (експертом);

і) відомості про осіб, які брали участь в огляді об'єкта оцінки, якщо їх участь обумовлена призначенням оцінки або договором про виконання оцінки;

ї) ідентифікаційні дані КТЗ відповідно до свідоцтва про реєстрацію ТЗ (технічного паспорта) або з копій цих документів;

й) показання одометра (тахографа) КТЗ або лічильника мотогодин (за наявності);

к) результати візуального огляду щодо відповідності (невідповідності) номерів кузова, шасі, інших складових частин записам у свідоцтві про реєстрацію ТЗ (технічному паспорті) або в інших документах;

л) відомості про комплектність та укомплектованість КТЗ;

м) відомості про склад оновлених складників КТЗ, інформаційні ознаки виконаного відновлювального ремонту, інші обставини, які мають значення для розв'язання поставлених питань;

н) відомості про виявлені під час огляду дефекти, пошкодження, а також обґрунтування засобів і обсягу відновлювальних робіт з їх усунення чи інших способів урахування дефектів;

о) перелік обмежень щодо застосування результатів оцінки та припущення, у межах яких проводилася оцінка;

п) викладення змісту використаних методичних підходів, методів, оціночних процедур та відповідних розрахунків;

р) висновок про вартість майна або висновок про результати автотоварознавчої експертизи (експертного дослідження);

с) додатки, які становлять невід'ємну частину звіту (акта), висновку експерта (експертного дослідження) про оцінку і містять дані стосовно технічного стану КТЗ (його складників), їх фотографічні зображення і дані, що підтверджують припущення та розрахунки. У додатках також може бути графічна розгортка побудови пошкодженого або розукомплектованого КТЗ з відображенням характеру пошкоджень або протокол технічного огляду з посиланням на характер і обсяг його пошкодження.

Тобто у додатках має бути акт (протокол) огляду, підписаний оцінювачем та містити дані про комплектність та укомплектованість досліджуваного КТЗ, опис його пошкоджень та перелік осіб, які брали участь в огляді автомобіля. Також, у разі використання при розрахунку ремонтної калькуляції програми системи AUDATEX, якщо при ручному коригуванні відновлювальних робіт та вартості запасних частин, що підлягають заміні під час ремонту показники, які помічені зірочками мають бути обґрунтовані, тобто містити джерела та підтверджуючі документи щодо здійснених коригувань.

При цьому, Методикою не передбачено застосування інтернет-аукціонів, що має здійснюватися лише у випадках, коли відсутні дані у довідниках. Визначення ринкової вартості проводиться відповідно до розділу VII Методики.

Наявність у звіті про оцінку ознак невідповідності вимогам нормативно-правових актів з оцінки майна, свідчить про те, що такий звіт не може бути використаний для митного оформлення та контролю та потребує рецензування, у разі відсутності ознак невідповідності звітів з оцінки майна вимогам нормативно-правових актів з оцінки майна, які викладені в «Пам'ятці», та незгодою (незадоволенням) скаржників з розміром митних платежів, який визначався на підставі звіту про оцінку майна, направлятиме його на рецензування до ФДМУ.

Фонд, у разі підтвердження фактів невідповідності наданих ДФС України звітів про підтвердження вартості ТЗ для нарахування митних платежів, в межах своїх повноважень вживатиме відповідних заходів впливу до суб'єктів оціночної діяльності та повідомлятиме про це ДФС України.

Отже, підвищити якість експертних висновків, які використовуються для перевірки числового значення митної вартості ТЗ, дозволять, на нашу думку:

- зовнішні заходи посилення контролю, особливо з боку ФДМУ, шляхом ведення баз звітів про оцінку, що використовуються при митному оформленні та контролі ТЗ;
- заходи для врегулювання питань оцінки ТЗ в межах компетенції ДФС України, зокрема вдосконалюючи контроль за змістовим наповненням звітів про оцінку, їх повнотою та достовірністю, а також залучаючи Департамент податкових та митних експертиз ДФС, експертні установи до такого контролю, надаючи повноцінний доступ до баз цінової інформації щодо вартості ТЗ та його ремонту, активізувавши направлення запитів до державних органів іноземних держав, посилюючи контроль за здійсненням митних оформлень посадовими особами ДФС України.

4.3 Розробка інформаційно-довідкового забезпечення митниць ДФС в контексті визначення митної вартості транспортних засобів

Як уже зазначалось, наказом Державної митної служби України від 13.10.2006 №885 «Про забезпечення контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів, вузлів та агрегатів», визначено необхідність забезпечення підрозділів, що здійснюють контроль за обчисленням бази оподаткування транспортних засобів, вузлів та агрегатів, джерелами цінової інформації - довідниками: «Superschwacke», «Schwackeliste», «Schwackeliste Trailertax» видавництва «Eurotax», «Used Car Guide», «Travel Trailer Guide» видавництва «Kelley Blue Book Auto market report», з обов'язковим оновленням щокварталу. Проте, доступ до зазначених довідників та електронних баз даних з ціновою інформацією щодо ТЗ є платним, а тому на сьогодні для посадових осіб митниць ДФС – він не доступний, оскільки, фінансування цієї статті витрат не здійснюється, і, як наслідок, норма наказу не виконується.

Окрім того, як було наведено у п. 1.2 даного дослідження оціночна вартість транспортного засобу в Україні, яка є основою для обчислення митної вартості ТЗ визначається згідно з Методикою, що ґрунтується на застосуванні порівняльного підходу. При використанні цього методу використовуються статистично усереднені цінові дані автомобіля, які базуються на даних відкритого ринку колісних ТЗ, та даних, зібраних в довідниках (перелік яких наведено вище). Відмовившись від використання іноземних збірників з ціновою інформацію в Україні здійснювались спроби створення вітчизняної альтернативи, зокрема, поширення періодичних видань, зокрема, таких, як «Бюлетень автотоварознавця», що видавався «Інформаційно-обчислювальним центром Союзу експертів України» та «УКРАВТО» - видавець корпорація «УКРАВТО». Зазначені матеріали не носили системний характер та не надавали повної інформації щодо ринку ТЗ, тенденцій його розвитку й огляду факторів, що є визначальними в процедурі розрахунку вартості автомобілів. До того ж, на сьогодні видання цих довідників призупинено.

Таким чином, на практиці, фахівці з митної справи з метою визначення митної вартості ТЗ використовують інтернет-джерела або ж власним коштом забезпечують доступ до електронних цінових баз чи ж вимагають від декларантів подання скрін-шотів із довідкових баз, які підтверджують величину вартості ТЗ, проте, все це носить неофіційний характер, а тому, не може виступати доказовою базою в судах при розгляді справ, що стосуються визначення митної вартості ТЗ.

Окрім того, досить гострим на сьогодні є питання міжнародної співпраці між Україною та країнами-учасницями митних правовідносин, зокрема, в частині інформаційної взаємодії з питань митної вартості.

Так, варто зазначити, що взаємодія з митними органами іноземних держав та міжнародними організаціями з питань боротьби з контрабандою здійснюється в порядку, передбаченому міжнародними договорами України.

Відповідно до статті 567 МКУ взаємодія органів доходів і зборів України з митними та іншими уповноваженими органами іноземних держав, а також з міжнародними організаціями з питань боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил здійснюється в порядку, передбаченому міжнародними договорами України, укладеними відповідно до діючого законодавства. Взаємодія митниці з іноземними митними органами здійснюється відповідно до Порядку направлення запитів до митних служб іноземних держав або їх інформування, затвердженого наказом Держмитслужби України ДМСУ від 06.07.2005 № 639.

Зазначені нормативні документи використовуються за потреби направлення запитів до митних служб іноземних держав у випадках наявності в органу доходів і зборів України обґрунтованої підозри щодо можливості вчинення правопорушення, яку можна підтвердити або спростувати лише шляхом отримання інформації від митної служби іноземної держави.

Іншим питанням при поданні запитів до уповноважених органів зарубіжних держав є їх направлення та отримання відповідей від держав, з якими не укладено двосторонніх угод або які не приєднались до Додатка II Міжнародної конвенції про взаємну адмі-

ністративну допомогу у відверненні, розслідуванні та припиненні порушень митного законодавства (1977 р.). Наприклад, такими країнами є Австралія, Канада, Індонезія, Таджикистан, Шрі-Ланка, Японія, Афганістан, Філіппіни, Бразилія тощо.

У переліку чинних міжнародних договорів України з питань співробітництва у митній сфері, який наведено у листі ДФС України від 15.12.2015 № 45618/7/99-99-12-02-01-17, відсутні угоди про співробітництво і взаємодопомогу в митних справах між Україною та Японією та між Україною та США.

Крім того, листом від 25.06.2015 № 22843/7/99-99-26-03-03-17 «Щодо направлення запитів до митних органів КНР» ДФС України повідомила митниці про те, що незважаючи на численні запити про надання адміністративної допомоги у митних справах, направлені у попередні роки, протягом 2013-2015 років не одержано жодної відповіді від митних органів КНР.

Беручи до уваги вищевикладене, направлення запитів до митних органів КНР стосовно перевірки законності здійснення зовнішньоекономічних операцій фактично не сприяє виявленню порушень митного законодавства, а лише веде до неефективного використання фінансових, часових та трудових ресурсів митниць ДФС та ДФС України.

Таким чином, направлення запитів до митних органів КНР не здійснюється до вирішення питання обміну інформацією з митними органами КНР в рамках Угоди про взаємодопомогу у митних справах.

Враховуючи положення чинної редакції статті 567 МКУ, взаємодія митних органів України з митними органами зарубіжних країн може відбуватись виключно на підставі міжнародних договорів. Тому, отримавши відомості, які свідчать про порушення законодавства з питань державної митної справи України від митних органів країн, з якими міжнародні угоди не укладені або не в рамках даних угод, митні органи фактично позбавлені можливості використовувати такі відомості при проведенні документальних перевірок та використовувати їх як докази під час розгляду справ про порушення митних правил.

З огляду на неможливість передбачити всі випадки використання міжнародних договорів про надання адміністративної допомоги

у митних питаннях та неможливість укладення їх з усіма країнами, від яких, можливо, буде отримано необхідну інформацію, вважаємо за необхідне внести зміни до чинної редакції статті 567 МКУ щодо повноважень органів доходів і зборів України на взаємний обмін інформацією із уповноваженими або митними органами зарубіжних держав, у тому числі не в рамках чинних міжнародних угод.

Окрім того, нині у діяльності органів доходів і зборів щодо направлення запитів до уповноважених органів зарубіжних держав проблемою є недосконалість відомчої нормативно-правової бази.

На сьогодні направлення запитів до уповноважених органів зарубіжних держав та надання відповідей на взаємні запити здійснюється на підставі Порядку направлення запитів Державної митної служби України до митних служб іноземних держав або їх інформування, затвердженого наказом Держмитслужби України від 6.07.2005 № 639 (далі – Порядок №639). Останні зміни до нього були внесені наказом Держмитслужби України від 23.04. 2009 № 380.

На сьогодні обмін інформацією з митними службами зарубіжних держав здійснюють підрозділи ДФС України диференційовано. Наприклад, Департамент організації протидії митним правопорушенням та міжнародної взаємодії і Департамент адміністрування митних платежів забезпечують співробітництво та здійснення обміну інформацією з державними органами іноземних держав згідно з міжнародними договорами, Департамент організації митного контролю ДФС – з питань, безпосередньо пов'язаних із організацією митного контролю та митного оформлення. Проблема застосування полягає у тому, що структура ДФС України постійно змінюється, а належних коригувань до Порядку № 639 не вносять. Тому, направлення запитів до митних органів зарубіжних держав, які здійснюються не від імені ДФС України, як правонаступника Держмитслужби України, а направлені від його структурних підрозділів, фактично здійснюються поза межами їх повноважень.

Враховуючи вище наведене, вважаємо, що на сьогодні відповідний обсяг повноважень щодо направлення запитів до митних органів зарубіжних держав стосовно комплексної перевірки зовнішньоекономічної діяльності платників податків має бути наданий (окрім ДФС України, яке володіє відповідним обсягом повноважень

у зв'язку із правонаступництвом прав та обов'язків Держмитслужби України) спеціалізованому підрозділу ДФС України.

До повноважень такого підрозділу повинно належати як безпосереднє проведення перевірок, так і контроль та координація перевірок територіальними органами ДФС України. Відповідно, наявність прав щодо направлення запитів з усіх питань зовнішньоекономічної діяльності платника податків буде узгоджуватись із його правами та обов'язками.

Як уже зазначалось, порядок направлення органами доходів і зборів України запитів до митних органів іноземних держав визначається Порядком № 639, а також міжнародними договорами України, укладеними в установленому законом порядку. З цим важко погодитись, зважаючи на те, що Порядок № 639 встановлює лише механізм направлення офіційних запитів у частині взаємодії між структурними підрозділами ДФС. Водночас, підстави для направлення запитів, порядок направлення і отримання відповідей встановлюється міжнародними угодами. Організаційно-розпорядчий характер Порядку № 639 підтверджується і тим, що цей акт не є зареєстрованим Міністерством юстиції України, тому його положення й стосуються виключно прав та обов'язків органів доходів і зборів.

Таким чином, на сьогодні посадові особи митниць ДФС фактично не мають можливості отримувати інформацію із міжнародних довідкових видань та через отримання відповідей на міжнародні запити, а це, у свою чергу, унеможливлює якісне виконання професійних обов'язків й створює передумови для зловживань. Тому, відновлення інформаційної взаємодії вітчизняних митниць ДФС із митними органами інших країн є необхідним не лише із точки зору інтеграції, але й економічної безпеки держави в контексті перевірки числових значень вартості імпортованих товарів та автентичності поданих до оформлення документів.

Враховуючи те, що Стратегічними ініціативами розвитку ДФС до 2020 р., затверджених наказом ДФС України від 27.12.2017 №877, а саме ціллю 15 «Вдосконалення та централізація процедур адміністрування митних платежів», пунктом 15.3 передбачено створення інтегрованої довідкової бази даних та центру цінової інформації для її супроводжування, аналізу цінової інформації та ефективного моніторингу (митна вартість), а також основними напрямами ре-

формування митниці, визначеними Міністерством фінансів України (квітень 2017 р.), зокрема, щодо організації центру цінової інформації з метою створення інтегрованої довідкової цінової бази даних, здійснення аналізу цінової інформації та ефективного моніторингу, а також розробка, забезпечення оновлення та використання при здійсненні контролю митної вартості методології здійснення митної оцінки з систематизацією практики та прикладами митної оцінки, побудованої на міжнародних принципах методології митної оцінки питання дослідження особливостей застосування іноземних довідників цінової інформації з метою контролю за правильністю визначення митної вартості ТЗ набуває особливої актуальності.

Так, на сьогодні, найбільш використовуваними є наступні довідники:

- Schwackeliste Super Schwacke (легкові автомобілі). (Ціни на нові та вживані легкові автомобілі, мікроавтобуси й джипи за останні 11 років із врахуванням пробігу й комплектації, умов експлуатації в Німеччині);

- Schwackeliste Nutzfahrzeuge (вантажні автомобілі). (Ціни на нові та вживані вантажні автомобілі за останні 8 років із врахуванням пробігу в Німеччині);

- Schwackeliste Trailer Tax (причіпи та напівпричіпи). (Ціни на нові та вживані причіпи та напівпричіпи за останні 8 років з урахуванням пробігу та умов експлуатації в Німеччині);

- Schwackeliste Zweirad (мотоцикли). (Ціни на нові та вживані мотоцикли за останні 8 років з урахуванням пробігу в Німеччині);

- Schwackeliste Landmaschinen (сільгосптехніка). (Ціни на нові та вживані сільгоспмашини за останні 10 років з врахуванням умов експлуатації в Німеччині);

- Schwackeliste Interclassic (колекційні автомобілі). (Ціни на нові й вживані ретро-автомобілі на європейских та американському ринках);

- Schwackeliste Caravan&Reisemobil (трейлери). (Ціни на нові та вживані трейлери та напівпричіпи за останні 12 років в Німеччині);

- Schwackeliste Marine (Yacht-Schwacke) (катери і яхти). (Ціни на нові та вживані катери та яхти за останні 15 років в Німеччині);

- Schwackeliste Autoradio (автомагнітоли). (Вартість автомобільних музичних систем в Німеччині);

- Schwackeliste Sonderasstattung (додаткове обладнання). (Ціни на спеціальне додаткове обладнання для автомобілів в Німеччині);

- Schwackeliste Neupreiseliste (легкові автомобілі). (Ціни на нові моделі поточного року легкових автомобілів, мікроавтобусів та джипів в Німеччині);

- Eurotax PKW (легкові автомобілі). (Ціни на нові та вживані легкові автомобілі, мікроавтобуси та джипи за останні 8 років з врахуванням пробігу і комплектації, умов експлуатації в Австрії);

- N.A.D.A. (легкові автомобілі). (Ціни на нові й вживані легкові автомобілі, мікроавтобуси та джипи за останні 10 років з врахуванням пробігу та комплектації, умов експлуатації в США);

- N.A.D.A. (вантажні автомобілі). (Ціни на нові й вживані вантажні автомобілі за останні 10 років із врахуванням пробігу та комплектації, умов експлуатації в США);

- N.A.D.A. (мотоцикли). (Ціни на нові й вживані мотоцикли за останні 10 років з врахуванням пробігу та комплектації, умов експлуатації в США);

- N.A.D.A. (катери і яхти). (Ціни на нові та вживані катери і яхти за останні 10 років з урахуванням пробігу та комплектації, умов експлуатації в США);

- Kelly Blue Book (легкові автомобілі). (Ціни на нові та вживані легкові автомобілі, мікроавтобуси та джипи за останні 10 років з урахуванням пробігу та комплектації, умов експлуатації в США).

Проаналізуємо особливості використання довідників залежно від країни-походження ТЗ.

Довідник Super-SCHWACKE є незамінним в процедурі оцінювання вживаних автомобілів, що імпортуються. Він містить вичерпну інформацію щодо більш, ніж 15 тис. моделей автомобілів, що пропонуються всіма основними світовими виробниками на європейському ринку впродовж останніх 12 років. В довіднику наведено дані щодо легкових автомобілів, автомобілів підвищеної прохідності, мікроавтобусів та вантажівок масою до 3,5 т.

Періодичність видання – один місяць, завдяки чому воно об'єктивно відображає тенденції щодо зміни вартості вживаних автомобілів та є незамінним інструментом при здійсненні їх оцінювання.

На внутрішньому форзаці видання (розділ Kilometer-Korrekturtabellen-Коригувальні таблиці з пробігу) наведено таблиці для коригування ціни автомобіля залежно від його пробігу. У верхній таблиці зазначено знижки у відсотковому вираженні при перевищенні пробігу в порівнянні з його нормативним значенням (інтервали знижок). В нижній таблиці вказано розмір націнок при меншому пробізі автомобіля у відсотках (інтервали націнок).

В нижній частині форзацу (розділ Abzug fur Vorbesitzer – Знижки залежно від кількості власників) наведено рекомендовані знижки на вартість транспортного засобу залежно від кількості власників.

На с. 15 (Nutzungsausfallentschadigung - Компенсація за вихід із ладу) наводиться таблиця для розрахунку компенсації витрат (за групами, євро в день) за вихід транспортного засобу з ладу.

На зовнішній стороні форзацу довідника (розділ Code-Nummern und Zuschlage fur Ausstattungen - Таблиця кодів обладнання) міститься таблиця роз'яснень кодів обладнання і відповідних націнок за нього (в євро) залежно від року виготовлення автомобілю.

На перших нумерованих сторінках довідника зазвичай розміщують звернення до користувача, що може містити приклад розрахунку вартості вживаного автомобіля.

В разділі Benutzungshinweise Pkw, Sondermodelle und Gelandewagen –Вказівки з використання довідника щодо легкових автомобілів та автомобілів підвищеної прохідності наводиться приклад та пояснення до граф таблиці з цінами, а саме:

1. Виробниче позначення типу автомобіля / модель (за техпаспортом).

2. Модель, тип, обладнання (в дужках- найменування попередньої моделі).

3. Тип кузова / кількість дверей

Для легкових автомобілів:

Lim - седан;

Kb/Kombi - універсал (комбі);

Cab - кабріолет;

Cpe - купе;

Roa - родстер (двомісний кузов);

Spi - спайдер (двомісний автомобіль з верхом, що повністю відкривається та боковим склом, що опускається з обох сторін).

Для автомобілів з підвищеною прохідністю:

Fh.rn.PI - кабіна з тентом;

Wg- типу «вагон»;

PI - з тентовим дахом;

Htp - хардтоп (жорсткий цільнозйомний дах);

Stat.Wg - універсал.

Для мікроавтобусів і легких вантажівок:

Bs- мікроавтобус;

H-з високим дахом;

Pr - з бортовою платформою;

Dk - із подвоєною кабіною;

Ka - цільнометалевий фургон;

G - підвищеної місткості;

TPr - низкорамний автомобіль з бортовою платформою.

4. Ціна нового автомобіля з податком / без податку на додану вартість (ПДВ) незалежно від величини, рекомендованої виробником / імпортером ціни; якщо вона вказана у дужках – «( )» - виробництво / імпорт даної моделі призупинено.

5. Код виробника, код моделі.

6. Шини серійної комплектації: розміри передніх та задніх шин - *. Розміри шин за вибором- дол.

7. Для автомобілів підвищеної прохідності:

- база, мм; повна маса, кг / маса обладнаного автомобіля, кг; маса буксованого причепа, кг (за наявності / відсутності тормозів на причепі).

8. Примітки: наведені внизу відповідних сторінок. A10 - націнка за наявності автоматичної коробки передач; 01, 02... - примітки до тексту,

9. Обладнання: коди наведені на внутрішньому форзаці.

10. Автомобілі з заниженими викидами токсичних речовин:

- відповідає нормам США;

- відповідає європейським нормам;

А – відповідає за викидами класу А;

В - відповідає за викидами класу В;

С - відповідає за викидами класу С;

- автомобілі з об'ємом двигуна менше 1400 см^3, що відповідають за викидами вимогам класу С.

Скорочення:

ЕК - ціна придбання у власника (без посередника), включаючи ПДВ;

VK - ціна продажу комісіонером (в салоні), із включенням ПДВ;

NP - діюча ціна нового автомобіля, із врахуванням ПДВ не залежно від рекомендованої ціни нового автомобіля або прайс-листа виробника / імпортера);

km-K - категорія відповідно до пробігу (нормативний пробіг залежно від року виготовлення;

ccm - об'єм двигуна в см^3;

RW/PS - потужність в кВт /кінських силах;

Motor - тип двигуна: «О» - іскрового запалювання, «D» - дизель, «К» -роторно-поршневий;

тип палива: N - бензин для помірно форсованих двигунів (октанове число ((04) до 92),

S- бензин для форсованих двигунів (04 95...98),

D - дизельне паливо.

Zylinder - число / розміщення циліндрів: R - порядкове; V-V-подібне; B -опозитне.

VK/TK - клас страхування (повний «каско» / неповний «каско»);

HK/NA - клас відповідальності / компенсація за вихід із ладу;

MK/WK - клас автомобіля, що надається в прокат / автомобілі, вартість має тенденцію до зниження.

Вказівки щодо використання довідника стосовно мікроавтобусів та легких вантажівок наводяться в кінці довідника в додатках, нумерація яких розпочинається з літери «А», наприклад - А-4, А-5 і т.д.

В розділі Inhaltsverzeichnis (Заголовок) наведений вказівник для пошуку в довіднику конкретних марок мікроавтобусів та лег-

ких вантажівок (Tгр), автомобілів підвищеної прохідності (Glw) та легкових автомобілів (Pkw).

Крім того, на першій сторінці наведено короткий зміст довідника, який включає:

- звернення до користувачів;
- регіональні зміни вартості автомобілів і висновки, що відображають основні тенденції ринку вживаних автомобілів;
- вказівки щодо використання довідника;
– зміст;
– додатки;
– вихідні дані;
– роз'яснення щодо використання таблиць, наведених у довіднику;
– категорії автомобілів залежно від їх пробігу;
– податкове право;
– компенсація за вимушений простій внаслідок несправності;
– категорії автомобілів, вартість яких знижується;
– гарантійне страхування;
– класифікація прокатних автомобілів;
– оцінювання токсичності;
– класифікація автомобілів за токсичністю з відповідними податковими ставками;
– класифікація за викидами;
– адреса експертів з питань визначення вартості ТЗ;
– адреса основних виробників /імпортерів автомобілів;
– допуск до експлуатації.

Основним наповненням довідника є таблиці з ціновою інформацією, в яких наводяться наступні позначення:

Serie: ab... - серійно, починаючи з...;

Beachten Sie bitte die Erlauterungen im Vorworl - врахуйте, будь ласка, пояснення із вступу;

Alle Notierungen sind Bruttopreise - всі ціни із врахуванням ПДВ;

Alle Notierungen mil Llmsatzsteuer - всі ціни включають податок з обороту.

В узагальненому вигляді найбільш використовувані у довіднику примітки, наведено у табл. 3.1.

Таблиця 3.1

Примітки, наведені у довіднику

№ з/п	Примітки внизу сторінок довідника	Переклад примітки
1	48 kW/65 PS bis 8/85	до 08. 1985р. потужність 48 кВт/ 65 к. с.
2	50kW/68 PS bis 1/89, Notierung +/-0.	до 01. 1989р. потужність 50 кВт/68 к. с., ціна +/- 0
3	6/86 modifiziertes Modell, Not. 1986 fur altes Mod../. 2%	з 06.1986р. випускається модифікована модель, з 1986р. ціна для старої моделі мінус 2 %
4	6-Sitze im Fahrgastraum + 4%	Шість місць в салоні, +4 %
5	ab /93 Classic mit gleichem Preis und zusatztlich Velour	з 1993р. як «класик» за тією ж ціною і додатково - велюрова оббивка
6	ab 08/92 Superbenzin	з 08.1992р. бензин «супер»
7	ab 1/95 bei Automgetr. u. elektr. Dachsegment inkl	з 01. 1995р. за наявності автоматичної коробки передач і електричного приводу люка даху
8	ab 1/95 bei Automgetr.elektr. Fensterh. u.AuBensp. inkl.	з 01. 1995р. за наявності автоматичної коробки передач, а також електричного приводу скло підйомників і зовнішніх дзеркал заднього виду
9	ab 1/96 modifiziertes Modell	з 01. 1996р. виготовляється удосконалена модель
10	ab1 0/95 Endura-E -Motor	з 10.1995р. двигун Endura-E
11	ab11/88schadstoffarm	з 11.1988р. малотоксичний автомобіль
12	ab 4/87 serienmaRig Servolenkung; ohne Not. 1987./.3%	з 04.1987р. серійно комплектується гідро підсилювачем рульового управління; без нього з 1987р. котирування, мінус 3 %
13	ab 4/96 ohne ABS, Neupreis./. € 330,	з 04.1996р. без ABS (анти блокувальна система тормозів), ціна нового автомобіля мінус 330 євро
14	ab 4/96 ohne Klimaautomatik, Neupreis ./ € 1000,	з 04. 1 996р. без системи автоматичного кондиціонування повітря, ціна нового автомобіля мінус 1000 євро
15	ab 5/88 serienm. Klimaanlage; ohne, Not. 1988./.6%	з 05.1988р. серійно виготовляється з кондиціонером; при його відсутності ціна з 1988р. мінус 6 %
16	ab 5/95 leicht modifiziertes Modell	з 05.1995р.незначно модифікована модель
17	ab 7/87 ABS, Servol. Serie; ohne Not. '87 ABS./. 4%, Servol. /.3%	з 07. 1 987р. серійно встановлюється ABS (анти блокувальна система); підсилювач рулевого управління, якщо без ABS, то ціна з 1987 мінус 4 %; при відсутності підсилювача рулевого управління мінус 3 %
18	ab 7/87 serienmaBig ABS, ohneABS-Not. 1987./.5%	з 07. 1 987р. серійно встановлюється ABS (анти блокувальна система), без ABS з 1 987р. ціна мінус 5 %
19	ab 7/94 Beif.-Airbag auf Wunsch ohneAufpreis	з 07. 1 994р. надувна подушка безпеки для переднього пасажира (за бажанням - без націнки)

20	ab 7/96 ohne Beifahrer-Airbag lieferbar, ohne Minderpreis	з 07.1996р. постачається без надувної подушки безпеки переднього пасажира, без вказування мінімальної ціни
21	ab 8/87 modifiziertes Modell; altes-Mod.Not. 1987./. 3%	з 08.1987р. випускається модифікована модель, з 1987р. ціна для старої моделі минус 3 %
22	ab 8/96 mil MPI-Motor	з 08. 1 996р. двигун MPI
23	ab 8/96 ohne Beifahrerairbag lieferbar, NR/.100€	з 08.1996р. постачається без надувної подушки безпеки переднього пасажира, ціна нового автомобіля мінус 100 євро
24	ab 9/89 serienm. Servol.; ohne Servol. Not. 1989./. 4%	з 09. 1 989 р. серійно встановлюється рулевий механізм з підсилювачем; без нього з 1989р. ціна мінус 4 %
25	ab 9/97 zusatzliche Mod.-Bezeichnung Classic	з 09.1997р. додаткова назва моделі – «Класік»
26	Alle Notierungen mit Umsatzsteuer	всі ціни з врахуванням податку з обороту
27	AuGen- und Innenausstattung wie Caravelle CL	зовнішнє та внутрішнє оформлення як у «Каравелли CL»
28	Aufpreis fur autom. Getriebe und Tempoautomatik	націнка за автоматичну коробку передач та круїз-контроль
29	Aufpreis fur automatisches 5-Gang-Getriebe	націнка за автоматичну п’ятиступеневу коробку передач
30	Aufpreis fur automatisches Get-riebe	націнка за автоматичну коробку передач
31	Aufpreis fur automatisches Kup-plungssystem	націнка за сцепление с автоматическим приводом
32	Aufpreis fur halbautomatisches Getriebe	націнка за напівавтоматичну коробку передач
33	Aufpreis fur Sequentilles Getriebe	націнка за коробку передач типу «Sequent-ill»
34	Aufpreis fur Tiptronic	націнка за систему «Tiptronic»
35	Aufpreis fur vollautomatisches Getriebe	націнка за повністю автоматичну коробку передач
36	Automatikgetriebe inkl. Tempopilot	автоматична коробка передач і круїз-контроль
37	Automatikgetriebe nur in Verbindung mit Power-Paket	автоматична коробка передач тільки разом із системою управління двигуном «Power-Paket»
38	automatisches Getriebe inklusive Niveauausgleich	автоматична коробка передач і система регулювання дорожнього просвіту
39	bei Automatikgetriebe Tempomat serienmaRig	за наявності автоматичної коробки передач обов’язково встановлюється круїз-контроль
40	bei Automatikgetriebe, Servolenkung serienmaRig	за наявності автоматичної коробки передач встановлюється підсилювач рулевого управління
41	Bezeichnung TDI	позначення TDI
42	Bezeichnung TDI von 1/97 - 12/97	позначення TDI використовується з 01.1997р. по 12. 1997р.
43	bis 1/93 mit 5-Sitzen	до 01. 1993р. – п’ятимісний

44	bis 10/89 2894 ccm	до 10. 1989р. - об'єм двигуна 2894 см^3
45	bis 10/89 2894 ccm; Normalbenzin bleifrei	до 10. 1 989р. об'єм двигуна 2894 см^3; використовувати неетильований бензин для малофорсований двигун
46	bis 3/94: 73 kW/99 PS	до 03.1994р. потужність двигуна 73 кВт /99 к. с.
47	bis 3/95 1 794 ccm Hubraum	до 03. 1995р. рабочий об'єм двигуна 1794 см^3
48	bis 5/95 serienmaRig 5-Gang-Schaltgetriebe	до 05. 1995р. серійно з 5-ти ступеневої коробки передач
49	bis 9/95 Normalbenzin	до 09. 1 995р. бензин для помірно форсованих двигунів
50	bisca. 8/96;83kW/113PS	приблизно до 08. 1 996р. потужність 83 кВт/113 к. с.
51	Classic mit Velour gleicher Neupreis	«Класік» з велюровим салоном за тією ж ціною, що й новий автомобіль
52	Dreifachkabine Not. + 4%	кабіна з трьома рядами сидінь, ціна +4 %
53	erfullt die EU'96 Abgasnorm	відповідає європейським нормам за токсичністю 1996 року
54	Errechnete Notierung aufgrund geringer Fahrzeugbestande	розрахункова ціна на основі обмеженої кількості, автомобілів на ринку
55	erweiterte Ausstg. Ab 2/87, altes Mod. Not. 1987 ./.2%	розширений набір обладнання, ціна обладнання, ціна старої моделі з 1987р. мінус 2 %
56	geand. Modell ab 7/86; Not. 1 986 fur altes Mod. ./.3%	модель змінено з 07.1986р.; ціна старої моделі мінус 3 %
57	ncl. Mittelhochdach	Включаючи дах середньої висоти
58	kurzzeitig 177 kW bei Einsetzen von 'OVERBOOST»	при використанні системи «OVER BOOST» впродовж невеликого проміжку часу потужність 177 кВт
59	ief bisher als Sondermodell	до недавнього часу розглядалась як спеціальна модель
60	«LS»-Paket Notierung 1989 +4%	з програмним управлінням «LS», ціна з 1989р. +4 %
61	mitAutomatik70kW/95PS	з автоматичною коробкою -70 кВт /95 к. с.
62	mit permanentem Allrad-Antrieb	постійний повний привід
63	mit Tiptronic / Tiptronic S; Notierung + 3%	з системою «Tiptronic/Tiptronic S»; ціна +3%
64	Modell ohne Servolenkung, Not. 1988./.4%	модель без підсилювача рулевого управління, ціна з 1988р. мінус 4 %
65	Nennleistung im Gasbetrieb 64 kW/87 PS	номінальна потужність при роботі двигуна на газу 64 кВт /87 к. с.
66	Notierung fur 3,2 tGG +1,5%	Ціна для повної маси 3,2 т +1 ,5 %
67	Notierung fur 3,2 1 zul. GG ./.5%	Ціна для розширеної повної маси 3,2т мінус 5 %
68	Notierung fur 8-Sitze + 4%	Ціна для 8-ми місць +4 %
69	Notierung fur mittelhohes Dach +/- 0%	Ціна для даху средньої высоти +/- 0 %

70	Notierung fur Tieflader +/-0	Ціна низькорамного причіпа +/- 0 %
71	ohne Beifahrer-Airbag und Weg-fahrsperre	Без надувної подушки безпеки переднього пасажира і протиугінної системи
72	ohne Beifahrer-Airbag, Neupreis./. € 15O,-	без надувної подушки безпеки переднього пасажира, ціна нового автомобіля минус 150 євро
73	ohne Fahrer - und Beifahrer-Airbag, Neupreis./. €15O.-	без надувних подушок безопеки для водія мінус 150 євро
74	ohne Katalysator Notierung - 20%	без каталітичного нейтралізатора ціна мінус 20 %
75	ohneSchiebedach, Not../. 2%	без зрушуваного люку в даху, ціна мінус 2 %
76	ohne Seitenairbags, Neupreis./. € 200	без бокових надувних подушок безпеки, ціна нового автомобіля мінус 200 €
77	Schadstoffarm Stufe "A" nicht fur autom. Getriebe	малотоксичний автомобіль класу «А» за відсутності автоматичної коробки передач
78	Schadstoffarm Stufe C, nicht fur automatisches Getriebe	малотоксичний автомобіль класу «С» за відсутності автоматичної коробки передач
79	seit 1/97 TDI-Motor mit LLK; bei Klima oderAut. ID-Motor	з 01.1997р. двигун TDI (турбо-дизель) з системою LLK; за наявність кондиціонера або автоматичної коробки передач двигун TD
80	Senkung der Neupreise 5'94	зниження ціни нового автомобіля з 05. 1994р.
81	Serienm. Servolenkung ab 9/85; ohne, Not1985./.3%	з 09.1985р. серійно з підсилювачем рулевого управління; якщо немає - ціна мінус 3 %
82	serienm. elektrohydraul. Faltver-deck	серійно встановлюється електрогідравлічний привід складного даху автомобіля
83	SIPS-Airbag vorn, links und rechts	передні та бокові надувні подушки безпеки типу SIPS
84	von 1/94 bis 12/95 ohne Airbags, Neupreis./. € 605	з 01. 1994р. по 12.1995р. без надувних подушок безпеки, ціна нового автомобіля мінус 605 євро
85	von 5/96 bis 8/97 bei Automgetr. elektr. Schiebedach Serie Fahrer-/ Beifahrerair-bag, Neupreis./. € 375,-	з 05.1996р. по 08. 1997р. за наявності автоматичної коробки передач випускався серійно із рухомим за допомогою електроприводу люком в даху і з надувними подушками безпеки для водія і переднього пасажира, ціна нового автомобіля + 375 євро
86	wahlweise 5-Gang/Aut.-Getriebe; 5-Gang, Notierung./.8%	на вибір: п'ятиступенева механічна або автоматична коробка передач, при механічній коробці передач мінус 8 %
87	wahlweise Automatik- oder 5-Gang-Getriebe ohne Aufpreis	на вибір: автоматична або п'ятиступенева коробка передач без націнки
88	wahlweise mit Klimaaut. oder elektr. Glassch.- Hebedach	на вибір – з устаткуванням автоматичного кондиціонування повітря або з електроприводом скло підйомників і люка даху кузова
89	Wahlweise Sicherheitssystem procon-ten oder Fahrer-Airbag	на вибір - система безпеки «procon-ten» або надувна подушка безпеки водія
90	Zulassung als PKW	допускається до експлуатації в якості легкового автомобіля
91	Zulassung als LKW	допускається до експлуатації в якості вантажного автомобіля

Окрім того, у довіднику наведено тлумачний словник термінів, оскільки, поняття, що у ньому використовуються є вузько спеціалізованими.

Після таблиць з ціновою інформацією у посібнику міститься вичерпний перелік оціночних бюро SCHWACKE в Німеччині, з їх адресами та контактними особами. З практичної точки зору особливо цінним у довіднику є додаток Erlauterungen Pkw und Gelandewagen, в якому містяться коментарі та рекомендації щодо оцінювання вартості легкових автомобілів та автомобілів підвищеної прохідності.

У додатку Ціни (Notierungen) наведено ціни відповідного року стосовно автомобілів стандартної комплектації з першим допуском до експлуатації в травні з наведеними в таблицях нормативними пробігами. Ціни на автомобілі, що отримали перший допуск до експлуатації в інший час, а не в травні, потребують коригування.

У додатку Вихідні посилання (Voraussetzungen) містяться закупівельні та ціни продажу із податком на додану вартість для автомобілів, що відповідають наступним вимогам:

– придатність до використання;
– безаварійний пробіг;
– гарантія безпечної експлуатації в транспортному потоці;
– оснащення шинами із зносом протектора не більше 50%;
– до наступного технічного огляду згідно вимог §29 StVZO (StVZO - StraBenverkehrs-Zulassung-Ordnung - порядок допуску до експлуатації дорожнього транспорту) повинно залишатися не менше 12 місяців;
– до наступного контролю у відповідності з вимогами §47 StVZO повинно залишатися не менше 12 місяців;
– нормативний, залежний від моделі автомобіля, загальний пробіг.

Додаток Коригування (Korrekturen) – ціни на автомобілі, що не відповідають визначеним вище вимогам, повинні коригуватись шляхом застосування націнок та знижок. Так, вартість додаткового обладнання може бути врахована з допомогою спеціальних таблиць, про які уже йшлося. Коригування на пере- або недобіг стосовно нормативного здійснюється за допомогою відповідних таблиць. Пропоновані в обох таблицях націнки і знижки мають се-

реднє значення. Вони можуть суттєво відрізнятись від відповідних величин та результатів розрахунку з використанням «системи оцінок Schwacke» і системи «Autowert».

Для об'єктивного оцінювання автомобіля експертам або продавцям слід враховувати наступні обставини, що впливають на ціноутворення:

– здійснені ремонтні роботи;

– відсутність окремих складових ТЗ (включаючи сервісну книжку);

– заміна агрегатів та наявність спеціального обладнання, що постачається відповідно до замовлення;

– особливі умови експлуатації;

– стан автомобіля;

– строк отримання першого дозволу на експлуатацію (до або після травня);

– часовий проміжок до наступного технічного контролю;

– кон'юнктура місцевого ринку;

– зовнішній вигляд;

– наявність гарантії на вживаний автомобіль.

Реімпортні автомобілі (Re-lmport-Fahrzeuge)

Ціни з огляду на стан ринку не відносяться до реімпортних автомобілів. Комплектація реімпортних автомобілів, як правило, не відповідає німецькому стандарту в частині наявності необхідного обладнання, тому, ці автомобілі не можуть оцінюватись лише з позиції вартісного вираження. Оцінювання реімпортних автомобілів слід проводить окремо для кожного конкретного випадку.

Шини (Reifen)

Шини повинні бути в задовільному стані, а їх розміри відповідати даним виробників автомобілів. Різні розміри шин (передні/задні) розділені значком «*». Розміри шин за вибором позначаються значком «$». Інформація щодо шин, що мають співвідношення між висотою та шириною 82% у довіднику не наводиться.

Огляд ринку (Marktbeobachtung)

Наведена у довіднику інформація відображає ціни придбання і продажу приблизно для 25 тис. моделей автомобілів, виготовлених не більше 12 років тому. Ціни відносяться до сегменту

«комерційного ринку», тобто є тотожні значенням, що характерні для спеціалізованої торгівлі автомобілями. При цьому приймаються до розрахунку також очікувані в найближчій перспективі зміни їх рівня. Ціни Schwacke завдяки досвіду і компетенції продавців й експертів є типовими цінами придбання і продажу вживаних автомобілів. Базуючись на даних об'єктивних оцінок вартості автомобілів, довідник надає вихідну інформацію для індивідуального оцінювання автомобіля. При цьому, слід враховувати величину ставки ПДВ, в часовому розрізі, що була встановлена у Німеччині. Зокрема, до 31.12.77 вона становила 11%; до 30.06.79 - 12%; до 30.06.83 - 13%; до 31.12.92 - 14%; до 31.03.98. - 15%; с 01.04.98-16%.

Наступний додаток (Erlauterungen zu Transporter bis 2,8 t zulassigem Gesamtgewicht - Пояснення щодо легких вантажних автомобілів) присвячений легким вантажним автомобілям, а також фургонам, автомобілям з кузовом «універсал» вагою до 3,5 т. Їх ціни також базуються на аналізі ринку Німеччини та є середнім їх значенням. У довіднику наводяться дані щодо цін придбання і продажу (із врахуванням податку з обороту, ПДВ) для придатних до експлуатації та тих, що не потрапляли у ДТП, яким наступний технічний огляд у відповідності з вимогами §29 StVZO слід здійснити (залежно від типу ТЗ) через 12 або 6 місяців. Наявність спеціального нестандартного обладнання, а також переобладнання автомобіля потребують його ґрунтовного додаткового оцінювання. Нормативний пробіг для відповідних категорій автомобілів наводиться на початку довідника.

Наведені у дужках дані відносяться до попередніх моделей одного й того ж ТЗ.

Ціни нових автомобілів в дужках «( )» означають, що дану модель знято із виробництва або ж більше не імпортують.

Пусте поле вказує на відсутність даних.

Прочерк у відповідному полі свідчить про те, що автомобіль ще / уже не виготовляється або не імпортується.

Наведені дані не є обов'язковими, і їх точність не гарантується.

Приклад трактування інформації:

PRITSCHEN 2 SJ//2 = з бортовою платформою, з двомісною кабіною, двох дверний.

Індексація типу, моделі та виду кузова

Pritschen - з бортовою платформою;

Tieflader - з низько рамним причепом;

Pick up - пікап (автомобіль з низькою вантажопідйомністю на шасі легкового автомобіля);

Lieferwagen - автомобіль для перевезення малогабаритних вантажів;

Doppelkabinen (Tieflader) - автомобіль із подвоєною кабіною (з низько рамним причепом);

Kasten - автомобіль-фургон;

Hochdach - з високим дахом;

GroRraum (Hochraum) - автомобіль з підвищеною місткістю (з високим дахом);

Kombi - автомобіль з кузовом «універсал»;

Hochdach und GroBraum (Hochraum) з високим дахом і підвищеною місткістю салону (з високим дахом);

GroBraumlimusinen (Kombi) – «седан» з підвищеною місткістю («універсал»);

Bus (Kleinbus) - автобус (мікроавтобус);

Allrad (4 WD) - повноприводний автомобіль.

Всі дані в колонках (Radstand - база, Gesamtgewicht – загальна вага і Nutzlast – корисне навантаження) стосуються серійних автомобілів. Ціни наводяться із врахуванням наявних придатних до використання шин.

Дані щодо легких вантажівок з максимально дозволеною вагою більше 3,5т деталізовано у окремих виданнях - Schwacke «Nutzfahrzeuge» («Вантажні автомобілі»).

В додатку – «Категорії щодо пробігу і таблиці для коригування» (Kilometer-Kategorien und Korrekturtabellen) йдеться про те, що при будь якому пробізі всі автомобілі поділяються на 8 основних категорій, кожна із яких в свою чергу має додатковий розподіл. Завдяки цьому з'являється можливість більш точного покрокового оцінювання вартості автомобілів. Кожен автомобіль відповідає визначеній категорії, що позначається двома цифрами. Перша цифра

- основна категорія. Другою цифрою визначається пробіг в межах основної групи. На сторінках довідника категорії щодо пробігу наводяться у крайньому лівому стовпці. Середньостатистичні пробіги позначаються цифрою для кожного окремого року.

В коригувальних таблицях щодо пробігу (на зовнішній стороні форзацу) в стовпцях наводяться в км пере- або недопробіги. Базова величина для коригування – це завжди тільки перша цифра двозначної категорії з пробігу. Наприклад, якщо категорія позначена 3.3, то коригування вартості слід здійснювати в межах категорії 3.1 ... 3.3; для категорії 4.3 - в межах 4.1 ...4.4 і т.д.

Для націнок та знижок в окремих комірках таблиці проставляють 3 різних величини у відсотках, наприклад: 8 % (6 - 9). Надрукований текст над верхньою коміркою напівжирним шрифтом відповідає середньостатистичному автомобілю конкретної марки.

Наведені нижче в дужках граничні значення (в даному випадку 6...9) дозволяють застосовувати індивідуальні націнки / знижки для автомобілів, що користуються високим або низьким попитом.

При використанні більшого або меншого із наведених значень слід мати на увазі, що попит на відповідні автомобілі вже відображений у наведених в таблицях цінах.

Комплектація за замовленням і кодом обладнання (Sonderzubehbr und Ausstattungscodes)

Кожній позиції щодо обладнання - за виключенням автомобільного телефону і автоматичної коробки передач - відповідає певна вартість. Завдяки 45 кодовим номерам, можливо за таблицями визначити націнки на встановлене несерійне обладнання за останні 12 років. Наведені у євро значення є середніми. Дані включають ПДВ і базуються на цінах посередників. Вони можуть поширюватись і на комплектне обладнання, як, наприклад, надувна подушка безпеки, легко сплавні диски і т. д.

Базою для націнок за кожною позицією обладнання є ціна нового автомобіля, взята із прайс - листів виробників / імпортерів. Ця середня ціна є характерною для визначеного цінового діапазону. Наведені ціни - як «знизу» так і «зверху» - можуть не прийматись до розрахунку.

Коди обладнання, що стосуються кожного конкретного автомобіля мають позначку «з дати». Саме завдяки цьому можна дізнатись, коли розпочато виготовлення автомобіля або коли з'являються перші згадки про нього у прайс – листах. Наведено й дати змін у комплектації кожної з марок ТЗ.

В наступному додатку (Neues aus dem Steuerrecht-Нове в податковому законодавстві) йдеться про зміни в податковому праві Німеччини.

Додаток «Компенсації за вихід із ладу» (Nutzungsausfallentschadigung) містить інформацію про закон Німеччини про компенсації за вихід із ладу придбаного автомобіля для оренди автомобіля на період ремонту.

В додатку «Категорії автомобілів, що мають тенденцію до зниження вартості» (Merkantile Wertminderung) йдеться про «Комерційне зниження мінімальної вартості автомобіля».

Якщо ТЗ, що продається потрапив у ДТП не більше 6 років тому, це негативно відображається на його ціні. Продавець вживаного автомобіля відповідно до так званого «зобов'язання надавати повну інформацію» повинен повідомити покупця навіть про незначні пошкодження автомобіля. У зв'язку з необхідністю зниження вартості усі пошкодженні автомобілі поділяються на 5 категорій. До першої категорії відносяться автомобілі з найменшими пошкодженнями і, відповідно, з мінімальним зниженням їх вартості. В п'яту категорію входять автомобілі з максимальним зниженням вартості, що пояснюється негативним попитом на них. Розподіл за групами здійснюється за допомогою комп'ютерної програми «Комерційне зниження мінімальної вартості». Отримати інформацію про комп'ютерну програму, як і про методику здійснення звичайного розрахунку вартості транспортного засобу можна за телефоном 0541/4044823.

Страхування (Haftpflichtversicherung)

Класифікація автомобілів за класом є більш поширеною за їх розподіл відповідно до потужності двигуна - моделі автомобілів тепер поділяються на 16 категорій відповідно до частоти отриманих ними пошкоджень.

Класифікація прокатних автомобілів (Mietwagenklassen)

Попередні рекомендації союзу страхувальників (HUK) для розрахунку вартості прокату автомобілів давно втратили силу. У зв'язку з цим на основі рекомендацій експертами SCHWACKE запропоновано нову класифікацію.

Оцінка токсичності (Emissionswerte)

В додатку наводиться інформація про німецький закон щодо змін податкового законодавства, що регламентує сплату власниками авто податків.

Закон передбачає зниження ставки податків на автомобілів, що мають хороший технічний стан і не забруднюють навколишнє середовище, і додаткове підвищення податків на автомобілі, що характеризуються підвищеними токсичними викидами в атмосферу.

Класифікація за токсичністю і податковими ставками для легкових автомобілів (Schadstoffklassen und Steuersatze)

Наводяться таблиці для визначення податку залежно від ступеня забруднення автомобілем навколишнього середовища і від об'єму його двигуна (з кожних 100 $см^3$ для дизелів і двигунів іскрового запалювання).

Класифікація за викидами токсичних речовин (Emissionsgruppen).

В таблицю зведені дані про граничні межі викидів токсичних речовин та діючих сьогодні й прогнозованих податкових ставок з кожних 100 $см^3$ об'єму двигуна (для двигунів іскрового запалювання і дизелів).

Адреси експертів, що надають дистанційні консультації (Aussendinstmitarbeiter). В таблиці залежно від регіону, що визначається поштовим індексом (PLZ), наводяться прізвища експертів, що надають дистанційні консультації, поштові адреси, телефони і факси.

Адреси виробників та імпортерів (Anschriften Hersteller und Importeure) -поштові адреси, телефони, факси.

Нові відомості про допуск автомобілів до експлуатації (Neuzulassungen) - кількість в одиницях та відсоток від загальної кількості автомобілів різних виробників, що вперше отримали допуск до експлуатації за попередні три роки.

У висновку (розділ Bestellschein) наводяться бланки замовлень на різні видання «SCHWACKE» із вказаною періодичністю їх видання та вартістю. Тематичні підрозділи передбачають три основні напрями: «Огляд ринку» (Marktbericht), «Вихідні дані для калькуляції» (Kalkulationsunterlagen), а також «Інформаційні листки і послуги» (Infos und Dienstleistungen).

У практичній діяльності досить часто використовують каталоги «NADA. Official Commercial TRUCK GUIDE» (далі - каталог), що видаються щомісячно. Згідно з інформацією видавця при розробці даного каталогу редактори використовують різноманітні джерела інформації, в тому числі звіти фактичних операцій щодо роздрібних і гуртових продажів. Ціни каталогу ґрунтуються на реально існуючих конфігураціях і специфікаціях, а не на стандартних заводських моделях.

1. Вибір року.

На території США і Канади реєстрація та облік ТЗ здійснюється за модельним роком, а не за роком фактичного випуску. В зв'язку з цим відомості про ТЗ в каталозі наводяться саме із врахуванням модельного року. Дані стосовно модельного року ТЗ міститься у VIN коді (10 знак VIN коду). При цьому, в деяких випадках фактичний рік випуску ТЗ і його модельний рік можуть не співпадати, оскільки зміна модельного ряду в автовиробників, як правило, здійснюється не одночасно з початком нового календарного року.

Таким чином, при виборі року в каталозі необхідно брати до уваги модельний рік конкретного ТЗ. До прикладу, сідельний тягач торгівельної марки «Freightliner», 2003 року виготовлення, VIN номер 1FUJA6CK54LM20237. Десятий знак наведеного VIN коду - 4. Тобто вказаний автомобіль фактично виготовлений в 2003 році, але, при цьому модельний рік - 2004. Таким чином, при виборі ТЗ в каталозі необхідно використовувати 2004 рік.

2. Значення цін.

В даному каталозі наведено 4 колонки цін: Wholesale, Loan, Retail и Base MSRP.

Wholesale – гуртові ціни.

Loan – вартість ТЗ для оцінювання при оформленні позики в банку або іншої кредитної організації, що ґрунтується на гуртових цінах.

Retail - роздрібна ціна.

Base MSRP - роздрібна ціна базової конфігурації ТЗ, включаючи стандартне обладнання, запропонована виробником на момент виготовлення ТЗ.

При визначенні ціни ТЗ необхідно використовувати колонку, що найбільше відповідає умовам зовнішньоторговельного контракту і документам, на основі яких здійснюється ввезення ТЗ на митну територію країни.

Як показує практика, основна частка вживаних ТЗ ввозиться в рамках зовнішньоторговельних договорів купівлі-продажу. Як правило, продавцями в рамках даних договорів виступають іноземні фірми, які не є банківськими або кредитними організаціями, а також які не є виробниками ТЗ. Договори, як правило, укладаються сторонами на постачання невизначеної кількості вживаних ТЗ з встановленою загальною сумою контракту. Таким чином, для даного типу зовнішньоторговельних угод найбільш відповідною є колонка ціни - Wholesale.

При здійсненні разових поставок вживаних ТЗ (тобто загальна сума контракту дорівнює вартості конкретної товарної партії) використовується колонка ціни - Retail.

Для нових ТЗ, що ввозяться в рамках зовнішньоторговельних договорів купівлі-продажу, найбільш відповідає колонка ціни - Base MSRP.

3. Значення інших колонок Каталогу.

З метою коректної ідентифікації та визначення вартості ТЗ в каталозі необхідним є визначення наступних параметрів.

Cab Type (тип кузова) - найменування моделі і типу ТЗ засобу сідельного тягача.

Як правило, така інформація вказується в реєстраційних документах ТЗ, виданих в країні імпортері, а також на стікерах.

Add ... - опція, при наявності якої її величина підлягає додаванню до ціни ТЗ згідно каталогу.

Deduct ... - опція, за наявності якої її значення підлягає відрахуванню від ціни ТЗ згідно каталогу.

4. Визначення типу ТЗ з метою використання таблиці коригування ціни залежно від фактичного пробігу.

Згідно каталогу кожній марці ТЗ (сідельного тягача) відповідає певна категорія, відповідно до якої можливо визначити середньорічний нормопробіг, а також здійснити коригування ціни залежно від фактичного пробігу конкретного ТЗ (сідельного тягача).

Найменування торгових марок, а також відповідна їй категорія наведені в таблиці «Mileage Spec Types».

Make	Model	Spec Type
1	2	3
Bering	All	E
Peterbild	320	C
	357	C
	362	A

У першій колонці наведено найменування торгової марки ТЗ, у другій - найменування моделі ТЗ. Якщо в значенні колонки вказано «All», то значить для будь-якої моделі даної торгової марки ТЗ встановлено єдину категорію.

У третій колонці міститься найменування категорії, якій відповідає даний ТЗ.

Далі необхідно визначити середньорічний нормопробіг, який наведено в таблиці Каталогу «Standart Mileage Table» для кожної категорії ТЗ (сідельного тягача). До прикладу, сідельний тягач торгової марки «Freightliner», модель Colambia 120 « BBC».

Згідно таблиці «Mileage Spec Types» для даної торгової марки і моделі сідельного тягача відповідає категорія А. Отже, для категорії

А відповідно до таблиці «Standart Mileage Table» відповідає нормопробіг 120000 - 150000 миль на рік.

Наступним кроком для коригування ціни залежно від фактичного пробігу ТЗ є визначення модельного року. Після цього, необхідно визначити загальний нормопробіг ТЗ з урахуванням кількості років його експлуатації, тобто річний нормопробіг, помножений на кількість років експлуатації.

Різниця між фактичним пробігом ТЗ і загальним нормопробігом згідно каталогу є величиною недопробігу або перепробігу, наявність яких передбачає необхідність коригування ціни.

Задля визначення суми, що підлягає відрахуванню або додатковому включенню до ціни ТЗ, наведені таблиці коефіцієнтів «High Mileage Table» і «Low Mileage Table». Таблиця «High Mileage Table» використовується у випадку, якщо фактичний пробіг ТЗ перевищує загальний нормопробіг, визначений відповідно до каталогу.

Таблиця «Low Mileage Table» застосовується тоді, коли фактичний пробіг ТЗ є меншим від загального нормопробігу, визначеного каталогом.

В даних таблицях наведені коефіцієнти для кожної категорії і модельного року ТЗ (сідельного тягача), на які необхідно помножити отриману різницю фактичного пробігу ТЗ та загального нормопробігу, визначеного у каталозі. Отримана сума підлягає відрахуванню або додатковому включенню до ціни ТЗ. До прикладу, сідельний тягач торгової марки «Freightliner», 2003 року випуску, VIN номер 1FUJA6CK54LM20237, фактичний пробіг - 610 000 миль. Згідно таблиці «Mileage Spec Types» даній торговій марці і моделі сідельного тягача відповідає категорія А. Для категорії А відповідно до таблиці «Standart Mileage Table» нормопробіг складає 120 000 - 150 000 миль на рік.

З урахуванням модельного року загальний нормопробіг для розглянутого ТЗ складе (120 000 х 4 - 150 000 х 4) - 480 000 - 600 000 миль.

Різниця між фактичним пробігом (610 000 миль) і максимальним значенням загального нормопробіга (480 000 - 600 000) розглянутого ТЗ становить 10 000 миль. Для 2004 модельні роки категорії ТЗ А коефіцієнт згідно з таблицею «High Mileage Table» становить

0,055 дол. за милю. Таким чином, підлягає відрахуванню сума , що складає 550,00 дол.

5. Прикінцеві відомості.

1. Ціна ТЗ (сідельного тягача) згідно каталогу включає: базова ціна каталогу з урахуванням додаткових величин (Add) і відрахувань (Deduct) вартості конкретного ТЗ, зазначеним в каталозі.

2. При коригуванні ціни ТЗ на пробіг згідно каталогу сума відрахування або додаткового включення не може перевищувати 25% від ціни ТЗ згідно каталогу.

3. У разі, якщо декларантом вказані відомості про фактичний пробіг, що значно перевищує загальний нормопробіг, визначений для конкретного ТЗ в каталозі, або декларантом вказано на наявність факторів, що впливають на зменшення вартості ТЗ, необхідно особливу увагу звернути на наявність документального підтвердження даних відомостей і проведення фактичного контролю.

При проведенні оцінки достовірності даних відомостей і обґрунтованості зниження ціни необхідно враховувати сукупність всіх даних, що містяться в документах, і враховувати об'єктивність заявлених відомостей. При виявленні значної різниці, наприклад, з даними про пробіг, що наводяться в каталозі, і (або) заяві декларанта про відсутність будь-яких даних необхідним є проведення перевірки за наступними напрямами:

- фактичний контроль (здійснення митного огляду) з додаванням фотоматеріалів, що дають змогу ідентифікувати конкретний ТЗ (наприклад, фотографії номерних знаків, стікерів і т.п.) й таких, що містять інформацію про пробіг ТЗ (фотографії спідометра);

- перевірка наявності даних про пробіг в товаросупровідних і комерційних документах (інвойсах, специфікаціях, реєстраційних документах і т.п.);

- комплексне оцінювання достовірності даних відомостей.

На ринку вживаних автомобілів із США найчастіше використовують каталог «Kelley Blue Book», (далі - каталог), що має офіційну адресу в мережі Інтернет - www.kbb.com. В основі інформації даного каталогу використовуються звіти про фактичні угоди, пов'язані з купівлею-продажем нових і вживаних ТЗ. Ціни, вказані в каталозі, взяті із конкретних угод продажу.

Інтерфейс каталогу (www.kbb.com) дозволяє здійснювати пошук інформації як щодо нових ТЗ (New Cars), так і вживаних (Used Cars).

1. Вибір і визначення року

На території США і Канади реєстрація та облік ТЗ здійснюється виходячи з модельного року, а не фактичного року випуску. У зв'язку з цим відомості про ТЗ в каталозі наводяться саме виходячи з модельного року. Фактичний рік випуску ТЗ та його модельний рік в деяких випадках не збігаються між собою, оскільки зміна модельного ряду в автовиробників відбувається не одночасно з початком нового календарного року.

Таким чином, при визначенні та виборі року в каталозі необхідно керуватися модельним роком конкретного ТЗ.

З метою визначення модельного року автомобіля можливо використовувати наступні джерела:

- дані щодо модельного року ТЗ, які містяться в VIN коді (10 знак VIN коду) автомобіля;
- в реєстраційних документах на автомобіль (CERTIFICATE OF TITLE, CERTIFICATE OF ORIGIN FOR A VEHICLE і т.п.) в розділі «Year» містяться відомості про модельний рік;
- на сайті https://www.carfax.com.

До прикладу, автомобіль торгової марки «Dodge Intrepid», 2003 року випуску, VIN номер 2B3AD46R44H710155. Десятий знак зазначеного VIN номера - 4. Тобто вказаний автомобіль фактично проведений в 2003 році, але при цьому модельний рік - 2004.

Згідно з даними сайту https://www.carfax.com щодо автомобіля із зазначеним VIN номером представлена наступна інформація:

|VIN 2B3AD46R44H710155 |

Year / Make / Model: 2004 DODGE INTREPID SE

|Body Style: SEDAN 4 DR |

Engine Type: 2.7L V6 SFI DOHC

|Manufactured In: CANADA |

Search Results: 8 records found in our database

|Recall Results: No open recalls reported to CARFAX. |

---

2. Ідентифікація та оцінка нових ТЗ

2.1. З метою отримання інформації про вартість нових КТЗ використовується інформація, що знаходиться в розділі каталогу «New Cars». Далі обирається марка і модель автомобіля в підрозділі «Select a Make & Model», після чого зроблений вибір підтверджується натисканням кнопки «GO».

2.2. Після введення вищевказаної інформації при первинному зверненні з'являється вікно про необхідність введення поштового індексу регіону «ZIP-CODE», де була здійснена остання угода купівлі-продажу даного автомобіля. Відомості про «ZIP-CODE» можливо зібрати на підставі даних реєстраційного документа на автомобіль країни-експорту (CERTIFICATE OF TITLE або CERTIFICATE OF ORIGIN FOR A VEHICLE).

У разі відсутності в зазначених документах відомостей про номер поштового індексу («ZIP-CODE») регіону, де була здійснена остання угода купівлі-продажу автомобіля, можливо використовувати інформацію сайту http://www.zip-codes.com, де містяться відомості про номери поштових індексів «ZIP-CODE») регіонів (штатів) США. Слід звернути увагу на те, що при подальшому використанні каталогу в пам'яті зберігаються дані про останній поштовий індекс («ZIP-CODE»), який вводився для отримання інформації щодо попереднього ТЗ. Таким чином, при необхідності отримання відомостей про інший ТЗ необхідно оновити поштовий індекс.

2.3. Після введення вищевказаних даних (марка, модель автомобіля і номер поштового індексу «ZIP-CODE») каталогом пропонуються загальні відомості про обраний автомобілі і перелік підрозділів, що містять різні категорії інформації про нього, наприклад:

2008 Mercedes-Benz ML-Class

Overview - Короткий огляд
Pricing - Оцінка
Photos - Фотографії
Reviews - Огляди
Free Price Quote - Вільні цінові квоти

З метою оцінювання автомобіля використовується підрозділ «PRICING». При виборі даного підрозділу каталог пропонує вибрати необхідний тип ТЗ з урахуванням його технічних характеристик.

Як показує практика, в документах, що подаються декларантами для митного оформлення часто відсутні відомості про тип автомобіля, що дозволяють однозначно і в повному обсязі його ідентифікувати. У зв'язку з цим з метою точної ідентифікації автомобіля з урахуванням його типу і комплектації, а також модельного року можливо використовувати дані, що містяться на сайті https://www.carfax.com, де наводиться довідкова інформація про автомобілі, що експлуатувалися на території США і Канади, а також звіти про історію продажів конкретного ТЗ.

2.4. Далі після вибору типу автомобіля в каталозі наводяться дані про його ціну і технічні характеристики. При цьому інформація про ціну наводиться в трьох значеннях: «MSRP», «Invoice» і «New Car Blue Book Value».

MSRP ** Definitions
$ 44,825.00
Invoice *
$ 41,745.00
New Car Blue
Book Value *
What consumers are really paying for this vehicle
$ 43,480.00

Значення колонок ціни є наступними:

«MSRP» - це запропонована виробником роздрібна ціна автомобіля в базовій комплектації. Тобто це ціна, встановлена виробником, що включає в себе транспортні витрати на території США і Канади (до порту, автосалону, складу і т. п.), а також мінімум потрібного обладнання. Як правило, ціна MSRP, а саме витрати щодо транспортування автомобіля й мінімуму потрібного для його екс-

плуатації вказуються окремо на стікері виробника. Далі дилер сам визначає, за якою ціною продавати автомобіль.

«Invoice» - це фактурна вартість або дилерська ціна автомобіля в базовій комплектації, яку виробник пропонує своїм офіційним дилерам, які перебувають в різних географічних регіонах, з торговою привілеєю (наприклад, зі знижками) на новий автомобіль. Дана ціна також включає транспортні витрати на території США і Канади (до порту, автосалону, складу і т. п.), а також вартість мінімуму необхідного для експлуатації обладнання.

«New Car Blue Book Value» - це ціна, сформована на даних про фактичні операції з продажу нових автомобілів, відомості про які надходять від виробників та інших продавців з усієї території США і регулярно оновлюються залежно від змін ринкових умов. Тобто дана ціна є середнім значенням щодо операцій з купівлі-продажу нових автомобілів із урахуванням їх комплектації.

При підборі ціни ТЗ необхідно використовувати колонку, яка найбільше відповідає умовам зовнішньоторговельного контракту і комерційним документам, на підставі яких здійснюється ввезення ТЗ і які подаються до митного оформлення.

Як показує практика митного оформлення, крім офіційних і / або єдиних імпортерів, які мають дистриб'юторські угоди, укладені з компаніями-виробниками, нові ТЗ постачаються також іншими організаціями. Як правило, продавцями в рамках даних договорів виступають іноземні фірми, які не є банківськими або кредитними організаціями, а також не є виробниками нових ТЗ. Одночасно з цим, покупцями в рамках даних договорів виступають, як правило, організації, які не є офіційними (уповноваженими) імпортерами (дилерами).

Таким чином, для даного типу зовнішньоторговельних угод найбільше відповідає колонка ціни – «MSRP».

2.5. Значення інших колонок Каталогу розділу «PRICING».

2.5.1. У розділі «PRICING» крім інформації, зазначеної вище в п. 2.4, каталогом представляються також такі підрозділи:

«Price with Options» - в даному підрозділі вказується інформація про додаткові функції, які можуть бути встановлені на обраний автомобіль, а також наводиться їх опис, заводський код і вартість конкретної додаткової статті витрат. При наявності в автомобіля будь-

якої з додаткових функцій її вартість додається до ціни автомобіля в базовій комплектації, зазначеної в розділі «MSRP» і «Invoice».

«New Car Blue Book» - в даному підрозділі представлена довідкова інформація про середню ціну, за якою обраний автомобіль реалізовувався, а також діапазон цін.

«Rebates & Incentives» - в даному підрозділі представлена інформація про знижки (торгові привілеї) на обраний автомобіль, які могли б бути надані в межах конкретних угод купівлі-продажу.

«Resale Value» - в даному підрозділі наведено інформацію про те, які переваги і недоліки в вартісному вираженні принесе подальший перепродаж обраного автомобіля в порівнянні з ціною його купівлі (наприклад, при її короткостроковій експлуатації і подальший продаж з метою придбавання нового автомобіля).

«Cost to Own» - в даному підрозділі міститься інформація про суму витрат власнику при експлуатації обраного автомобіля протягом певного періоду часу (наприклад, витрати і вартість бензину, вартість планового технічного обслуговування і т. п.).

«Dealer Price Quote» - в даному підрозділі представлена інформація про те, які квоти в вартісному вираженні встановлюються виробником залежно від регіону (місцезнаходження покупця).

2.5.2. У розділі «PHOTO GALLERY» розміщено наступні підрозділи:

«Photos» - фотозображення обраного автомобіля.

2360 ° View» - зображення обраного автомобіля в розрізі на 360 градусів.

«Videos» - відеозображення обраного автомобіля.

«Colors» - варіанти колірного виконання обраного автомобіля.

2.5.3. У розділі «SPECIFICATIONS» представлені наступні підрозділи:

«Highlights» - інформація про об’єм двигуна, тип коробки передач, середні витрати палива обраного автомобіля.

«Technical Specs» - розміри обраного автомобіля і його технічні характеристики.

«Features» - перелік можливого додаткового обладнання, що встановлюється на обраний автомобіль.

«Safety»- технічні параметри обраного автомобіля з точки зору безпеки.

«Std. Equipment» - перелік стандартного устаткування, що встановлюється на обраному автомобілі.

2.5.4. У розділі «REVIEWS & RATINGS» представлені наступні підрозділи:

«Reviews» - загальний огляд видавцем каталогу ринку обраного автомобіля.

«Consumer Ratings» - загальні оцінки і відгуки щодо обраного споживачем автомобіля.

«Consumer Review» - загальний огляд ринку обраного споживачами автомобіля.

2.5.5. У розділі «COMPARE VEHICLES» представлені підрозділи, що містять порівняльні характеристики обраного автомобіля стосовно аналогів. Відповідно до даних підрозділів наводиться така інформація:

«Similar Vehicles» - перелік автомобілів, які, на думку видавців каталогу, є аналогічними щодо обраного автомобіля.

«Top 10 Researched» - 10 кращих, на думку видавців каталогу, автомобілів-аналогів.

«Select a Vehicle» - вибір споживачем автомобіля.

3. Ідентифікація та оцінка вживаних ТЗ

3.1. Для цілей отримання даних про вартість вживаних ТЗ використовується інформація, що міститься в розділі Каталогу «Used Cars». При цьому необхідно вибрати марку і модель автомобіля в підрозділі «Select a Make & Model», після чого вибір підтверджується натисканням кнопки «GO».

3.2. Після введення вищевказаної інформації при первинному зверненні з'являється вікно про необхідність введення поштового індексу регіону «ZIP-CODE», де була здійснена остання угода купівлі-продажу даного автомобіля (див. вищенаведений п. 2.2).

3.3. Далі після введення вищевказаних даних (марка, модель автомобіля і номер поштового індексу «ZIP-CODE») каталогом пропонуються категорії цін на обраний автомобіль:

«Trade-In Value» - це ціна, яку пропонує споживачеві продавець за автомобіль замість продажу вживаного автомобіля, тобто ціна зустрічного продажу.

«Private Party Value2 (PPV) - це ціна, яку споживач може заплатити при купівлі вживаного автомобіля в іншого споживача.

«Suggested Retail Value» - це прогнозована роздрібна ціна, яку може визначити продавець і яка вважається стартовою при веденні переговорів між споживачем і продавцем.

При підборі ціни ТЗ необхідно використовувати колонку, яка найбільше відповідає умовам зовнішньоторговельного контракту і комерційним документам, на підставі яких здійснюється ввезення ТЗ.

Основна частка вживаних ТЗ імпортується в рамках зовнішньоторговельних договорів купівлі-продажу, для яких використовується колонка ціни - PPV.

При здійсненні поодиноких поставок вживаних ТЗ (наприклад, коли загальна сума контракту дорівнює вартості конкретної товарної партії) найбільш оптимальним є використання колонка ціни - Retail.

3.4. Після введення вищевказаних даних (марка, модель автомобіля, номер поштового індексу «ZIP-CODE» і модельний рік), а також вибору категорії ціни каталогом пропонуються дані про можливі типи (модифікаціях) обраного автомобіля. Як попередньо уже зазначалось, з метою точної ідентифікації ТЗ можливо використовувати дані, що містяться на сайті https://www.carfax.com, де наведено довідкову інформацію про автомобілі, що експлуатувалися на території США і Канади, а також звіти про історію конкретного ТЗ.

3.5. Після повної ідентифікації типу і основних технічних характеристик автомобіля необхідно задати його фактичні дані: об'єм двигуна, тип коробки передач, пробіг і відзначити наявне додаткове обладнання.

Інформація про обсяг двигуна і тип коробки передач автомобіля, як правило, міститься:

- в реєстраційних документах на автомобіль (CERTIFICATE OF TITLE, CERTIFICATE OF ORIGIN FOR A VEHICLE і т.п.);
- на сайті https://www.carfax.com.

Дані про фактичний пробіг автомобіля і наявному на ньому додаткового обладнання необхідно враховувати виходячи з усієї сукупності відомостей, що містяться:

- в реєстраційних документах на автомобіль (CERTIFICATE OF TITLE, CERTIFICATE OF ORIGIN FOR A VEHICLE і т.п.);

- на сайті https://www.carfax.com;

- в акті огляду або акті митного огляду (фактичний контроль).

3.6. Після цього, ввівши всі вищевказані параметри необхідного автомобіля (марка, модель, поштовий індекс («ZIP-CODE»), тип, об'єм двигуна, тип коробки передач, пробіг, додаткове обладнання), вибір підтверджується натисканням кнопки «CONTINUE», після чого в каталозі пропонується 4 варіанти стану ТЗ (SELECT VEHICLE CONDITION): «Excellent» (Відмінне) - цей стан означає, що ТЗ у відмінному технічному стані і не потребує відновлювального ремонту. Даний ТЗ не пошкоджений внаслідок ДТП, що вимагають фарбування або ремонту кузова. Іржа відсутня. Руховий відсік чистий, без потьоків, не зношений і без видимих дефектів. ТЗ може мати повну і підтверджену експлуатаційну документацію (наприклад, сервісна книжка). Під цю категорію підпадає менше 5% загальної кількості автомобілів.

«Good» (добре) - цей стан означає, що ТЗ не має серйозних дефектів. Лакофарбове покриття, кузов і салон можуть мати легкі пошкодження, іржу, що відносяться до природного зносу. Шини з елементами природного зносу. Такий ТЗ вимагає деякого відновлювального ремонту, тобто передпродажної підготовки. Під цю категорію підпадає більшість вживаних ТЗ.

«Fair» (задовільний) - цей стан означає, що ТЗ має технічні та (або) косметичні пошкодження і потребує деякого ремонту, але при цьому знаходиться в нормальному стані. Лакофарбове покриття, кузов потребують незначного ремонту, в тому числі через іржу. Шини можуть вимагати заміни.

«Poor» (погане) - цей стан означає, що ТЗ може мати серйозні технічні і (або) косметичні пошкодження, що не дозволяють його експлуатувати і які не можна усунути негайно (наприклад, пошкодження внаслідок серйозної ДТП, внаслідок пожежі і т.п.) .ТЗ, що відноситься до даної категорії, потребує незалежної вартісної оцінки, оскільки вартість автомобілів може істотно змінюватись залежно від типу пошкоджень.

Після вибору стану, що характеризує оцінюваний автомобіль, в каталозі наводяться дані про його ціну і технічні характеристики. При цьому, інформація про ціну буде представлена в трьох варіаціях: «Excellent», «Good», «Fair» (за винятком «Poor»).

Для вибору відповідного стану ТЗ необхідно ґрунтуватися на всю сукупність відомостей, що містяться в комерційних і товаросупровідних документах, а також даних фактичного контролю (наприклад, результатах митного огляду).

Intrepid SE Sedan 4D Intrepid ES Sedan 4D Intrepid SXT Sedan 4D

Згідно з даними https://www.carfax.com автомобіль Dodge Intrepid з VIN номером 2B3AD46R44H710155, має модифікацію SE, 4-дверний, 2004 модельні роки, обсяг двигуна 2,7 л.

|VIN 2B3AD46R44H710155 |

Year / Make / Model: 2004 DODGE INTREPID SE

|Body Style: SEDAN 4 DR |

Engine Type: 2.7L V6 SFI DOHC

|Manufactured In: CANADA |

Search Results: 8 records found in our database

|Recall Results: No open recalls reported to CARFAX. |

3.5. Після повної ідентифікації типу і основних технічних характеристик автомобіля задають його фактичні дані: об'єм двигуна, тип коробки передач, пробіг і вказують на наявне додаткове обладнання.

В прикінцевих положеннях довідника міститься інформація про те, що:

1. Електронний варіант каталогу «Kelley Blue Book» дозволяє здійснити найбільш повну оцінку ТЗ з урахуванням всіх основних компонентів, що впливають на його вартість (модифікація, тип,

комплектація, пробіг і т. п.), а також з урахуванням фактичного стану автомобіля.

2. Нові ТЗ мають «Windows Sticker» (продажний лист), в якому продавець вказує марку, модель, модельний рік автомобіля, його вартість у базовій комплектації і вартість додаткового обладнання. Як правило, «Windows Sticker» розміщується на внутрішній стороні лобового скла автомобіля.

3. Одними з основних параметрів, які впливають на вартість вживаного ТЗ, є його пробіг і наявність додаткового обладнання, що повинні бути підтвердженні документально.

Узагальнюючи проведене дослідження варто відзначити, що використання іноземних довідників, що містять цінову інформацію створює передумови для простого й прозорого визначення митної вартості ТЗ, оскільки, в них наводиться повна, достовірна й актуальна інформація щодо ТЗ в розрізі їх категорійної приналежності. При цьому, їх практичне застосування вимагає досить високого рівня мовної підготовки, оскільки, кожен із них видається мовою оригіналу (англійська, німецька) або ж повинно бути забезпечено супроводження спеціальними методичними рекомендаціями щодо їх застосування.

4.4 Формування дієвого методичного забезпечення щодо здійснення контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів

ДФСУ наказом від 11.09.2015 р. № 689 затвердила Методичні рекомендації щодо роботи посадових осіб органів доходів і зборів з аналізу, виявлення та оцінки ризиків при здійсненні контролю за правильністю визначення митної вартості товарів, які переміщуються через митний кордон України. Ними чітко встановлено дії

посадових осіб органів доходів і зборів при здійсненні контролю за правильністю визначення митної вартості, зокрема шляхом перевірки:

— документів, що містять відомості про вартість перевезення оцінюваних товарів;— включення/невключення складових митної вартості;

— наявності взаємозв'язку продавця і покупця;

— особливостей формування вартості окремих видів товарів;

— рівня заявленої митної вартості товарів за наявності знижок/нарахувань з/до ціни оцінюваних товарів, їх обґрунтування і документального підтвердження;

— наявності продажу оцінюваних товарів на експорт в Україну/ознак підробки документів, що підтверджують митну вартість товарів, чи розбіжностей у них;

— наявності прийнятих іншими митницями рішень про коригування митної вартості товарів, що ввозились на виконання того ж ЗЕД-контракту тощо.

Однак, у цьому документі не враховано особливості та специфіку здійснення контролю за правильністю визначення митної вартості КТЗ.

З метою дотримання вимог наказу ДМСУ від 13.10.2006 №885 «Про забезпечення контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів, вузлів та агрегатів» (зі змінами) *посадовими особами митниці здійснюється співставлення заявленого декларантом рівня митної вартості* ТЗ (за ціною договору або коригованого самостійно) *з рівнем вартості, розрахованим відповідно до принципів Методики* (у тому числі за висновками про якісні та вартісні характеристики ТЗ експертних організацій, наданих у підтвердження заявленої митної вартості згідно частини 3 статті 53 МКУ). Відправною вартістю для розрахунку бази оподаткування ТЗ (вантажні, пасажирські та вантажопасажирські) є наведена у спеціалізованих офіційних виданнях (або їх електронних версіях) інформація про ціни на ТЗ, сформовані на світовому ринку (видавництва «Kelley Blue Book», «Eurotax», «Nada» тощо). За відсутності довідників має використовуватися база митних оформлень ДФС.

З огляду на достатню гласність та доступність змісту Методики з оцінки КТЗ, використовуючи положення МКУ, декларанти також не позбавлені права використовувати при визначенні митної вартості ТЗ окреслені Методикою принципи товарознавчої оцінки КТЗ. Разом з тим, у відповідності до норм наказу Міністерства фінансів України від 24.05.2012 №599 «Про затвердження Форми митної декларації та правил її заповнення» при декларуванні митної вартості товарів за резервним (6) методом, не передбачено необхідних граф для внесення інформації щодо числових значень складових митної вартості (розрахунку), які визначаються згідно з положеннями Методики.

Враховуючи викладене необхідно відмітити, що чинним на сьогодні наказом ДМСУ від 13.10.2006 року №885, зокрема встановлено необхідність розроблення та затвердження з метою доведення до митниць відповідних методичних рекомендацій та забезпечення підрозділів джерелами цінової інформації -довідниками. Разом з тим, нормативного документа з методичними рекомендаціями щодо єдиного порядку дій посадових осіб митниці з використання принципів Методики, одночасно узгоджених з положеннями МКУ та міжнародних актів з питань визначення митної вартості та послідовності застосування методів її визначення при прийнятті рішень про її коригування до митниць не доведено, що, на жаль, дозволяє посадовій особі самостійно, на свій розсуд, повністю або частково вибирати форму реалізації повноважень з контролю бази оподаткування ТЗ. Тому, з метою зменшення ризику помилкового розрахунку бази оподаткування, нагальною залишається необхідність розроблення Методичних рекомендацій щодо контролю за правильністю визначення митної вартості ТЗ, що переміщуються через митний кордон України, які зменшать вплив суб'єктивного людського фактору та забезпечать рівні можливості для потенційних імпортерів - платників податків через встановлення єдиного алгоритму дій посадових осіб ДФС та програмного забезпечення автоматичного розрахунку бази оподаткування об'єкта оцінки шляхом введення кількох документально підтверджених відправних характеристик.

При цьому, Методичні рекомендації щодо контролю за правильністю визначення митної вартості ТЗ, що переміщуються че-

рез митний кордон України (далі-Методичні рекомендації) повинні ураховувати:

- положення статті 54 МКУ;
- принципи Методики;
- порядки використання довідково-інформаційної продукції, наведені у спеціалізованих офіційних виданнях, які містять інформацію про ціни на ТЗ, сформовані на світовому ринку (видавництва «Kelley Blue Book», «Eurotax», «Nada» тощо, які рекомендовано додатком 8 до Методики), які мають відмінності у послідовностях дій з розрахунку вартісного рівня ТЗ, що може в окремих випадках суттєво вплинути на рівень бази їх оподаткування, та, як наслідок, на суму обов'язкових платежів, що сплачуються до бюджету. Видавництва гарантують правильність результатів оцінки тільки за умови чіткого дотримання вказаного у довіднику Порядку.

Окремої уваги потребує поняття «строк експлуатації», значення якого відповідно до розділу I «Загальні положення» Методики не кореспондується з поняттям «використання» згідно з УКТ ЗЕД.

В процесі проведення процедури контролю правильності визначення митної вартості ТЗ, необхідно звертати увагу на наступне.

Відповідно до статті 53 МКУ, під час декларування товарів, одночасно з митною декларацією, декларант подає органу доходів і зборів документи, що підтверджують заявлену митну вартість товарів і обраний метод її визначення.

Орган доходів і зборів під час здійснення контролю правильності визначення митної вартості товарів, здійснює контроль заявленої митної вартості, перевіряє наявність всіх відомостей, а також відомостей що підтверджують числові значення складових митної вартості товарів.

При визначенні митної вартості вживаних ТЗ особливу увагу слід приділяти:

- витратам на транспортування ТЗ до аеропорту, порту або іншого місця ввезення на митну територію України;
- витратам на навантаження, вивантаження та обробку ТЗ, пов'язані з їх транспортуванням до аеропорту, порту або іншого місця ввезення на митну територію України;
- витратам на страхування ТЗ;

- витратам на доставку ТЗ по країні відправлення від місцезнаходження продавця до морського порту завантаження.

В ході контролю правильності визначення митної вартості ТЗ, відповідно до пункту 5 Методичних рекомендацій щодо роботи посадових осіб органів доходів і зборів з аналізу, виявлення та оцінки ризиків при здійсненні контролю за правильністю визначення митної вартості товарів, які переміщуються через митний кордон України, затверджених наказом ДФС від 11.09.2015 №689, необхідно використовувати наступні додаткові відкриті джерела інформації-довідники:

«Superschwacke», «Schwackeliste», «Schwackeliste Trailertax», видавництво «Eurotax», «UsedCarGuide», «TravelTrailerGuide», видавництво «KelleyBlueBook Automarketreport»,

а також джерела з мережі Інтернет:

«POCTRA.com»,

«NADAGUIDES.com»,

«CARFAX.com»,

«COPART.com»,

«IAAI.com» тощо.

Також може враховуватись інформація, яка міститься в на сайтах:

www.Carsbidshistory.com,

https://www.kbb.com ,

https://www.autotrader.com ,

http://www.nadaguides.com ,

https://www.autobidhistory.com

https://www.autobidmaster.com

https://www.salvagebid.com

www.AutoAstat.com., – зазначені Інтернет ресурси містять інформацію щодо торгів по ТЗ з Інтернет аукціонів Copart та IAAI. (далі – Додаткові джерела).

Посадовим особам підрозділів митного оформлення також для здійснення контролю за правильністю визначення митної вартості ТЗ :

- готувати у разі суттєвих розбіжностей даних додаткових джерел та поданих до митного оформлення документів запити додаткових документів для підтвердження заявленого рівня митної вартості відповідно до частини третьої статті 53 МКУ;

- відмовляти в митному оформленні товарів відповідно частини 6 статті 54 МКУ за заявленою декларантом митною вартістю з підстав, якщо заявлено неповні та/або недостовірні відомості про митну вартість товарів, невірно визначено митну вартість товарів, або через відсутність у документах всіх відомостей , що підтверджують числові значення складових митної вартості товарів;
- виносити письмові рішення про коригування митної вартості;
- відправляти запити до Департаменту податкових та митних експертиз ДФС для проведення товарознавчої експертизи КТЗ відповідно до наказу Міністерства фінансів України від 02.12.2016 № 1058 «Про затвердження Порядку взаємодії структурних підрозділів та територіальних органів Державної фіскальної служби України із Спеціалізованою лабораторією з питань експертизи та досліджень ДФС під час проведення досліджень (аналізів, експертиз), Нормативів взяття проб (зразків) товарів для проведення дослідження (експертизи), форм акта про взяття проб (зразків) товарів та висновку;
- залучати спеціалізований підрозділ управління адміністрування митних платежів з дотриманням пункту 4.7. Порядку виконання митних формальностей при здійсненні митного оформлення товарів із застосуванням митної декларації на бланку єдиного адміністративного документа, затвердженого наказом Мінфіну від 30.05.20 12 № 631.

Прикладом складності випадку може бути виявлення в Додаткових джерелах декількох цін на ТЗ, які суттєво відрізняються.

Окремим питанням здійснення контролю за правильністю визначення митної вартості є встановлення/підтвердження країни походження ТЗ та віднесення його до відповідного класифікаційного виду за УКТЗЕД. Необхідно врахувати зміни у стандартизації щодо VIN- коду ТЗ та відповідні Пояснення до УКТЗЕД.

Узагальнення нормативного регулювання щодо здійснення митного контролю та оформлення ТЗ, особливості їх класифікації за УКТЗЕД, здійснення контролю за митною вартістю товарів та розробений алгоритм дій посадових осіб при здійсненні контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів представлено у додатку Д.

Однак залишаються актуальними питання реалізації Балійського пакету домовленостей щодо попередніх рішень з методу митної вартості, консультування з питань митної вартості товарів та як предметів колекціонування.

Так, до 2015 року у Поясненнях до УКТЗЕД чітко були визначено які ТЗ відносяться до ретро автомобілів. Однак Пояснення до Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності, затверджені наказом ДФС від 09.06.2015 № 401, цього не містять.

На сьогодні у Верховній Раді України зареєстровано три законопроекти, які, по-перше, вводять поняття історичного автомобіля, а по-друге, скасовують при їх ввезенні сплату ПДВ, акцизу та ввізного мита при імпорті:

- №7376 від 07.12.2017 Проект Закону про внесення змін до Митного кодексу України щодо питання про історичні транспортні засоби;
- 7374 від 07.12.2017 Проект Закону про історичні транспортні засоби;
- №7375 від 07.12.2017 Проект Закону про внесення змін до Податкового кодексу України щодо питання про історичні транспортні засоби.

Зазначені законопроекти спрямовані на усунення прогалин у законодавстві України, визначення правового статусу історичних ТЗ, прав та обов'язків їх власників, механізм взаємодії із державними органами та гармонізації законодавства України із законодавством Європейського союзу.

В загальному зміни в законодавство повинні позитивно вплинути на ринок ретромобілів, тому що колекціонери та ретро-любителі матимуть змогу поповнювати свої колекції не тільки пост радянським транспортом, але й закордонними екземплярами. Однак до їх прийняття в документах потрібно виправити низку помилок щодо визначення та надання статусу «історичного авто», обмеження їх безпосереднього використання як ТЗ тощо.

Отже після їх опрацювання й прийняття рішення Верховною Радою України ці аспекти доцільно врахувати шляхом внесення змін до розроблених Методичних рекомендацій з метою недопущення зло-

вживань як з боку посадових осіб органів доходів і зборів, так, і декларантів – фізичних осіб або уповноважених ними особами.

У зв'язку із відсутністю встановленого законодавством або іншим нормативно-правовим актом єдиного Порядку дій посадових осіб митниці з питань практичного застосування норми частини другої статті 21 МКУ, вирішення проблемних питань, оцінюючи наслідки неправомірних відмов у наданні інформації, відповідальність за які передбачена статтею 22 МКУ, та з метою прискорення здійснення митних формальностей при проведенні митного оформлення товарів, що переміщуються через митний кордон України, враховуючи положення частини другої статті 19 Конституції України та, відповідно до положень статей 21,23,57 МКУ, для забезпечення дієвого контролю з питань митної вартості товарів, їх класифікації, при одночасному декларуванні відкритості та неупередженості дій та рівності у правах всіх без виключення суб'єктів господарювання та справедливості у прийнятті рішень, з огляду на обмеження в частині підстав, повноважень та способів надання консультацій митними органами, встановлених чинним законодавством однієї сторони, але, з іншої, - скорочення у перспективі часу митного оформлення, попередження випадків оскарження у судах рішень митних органів щодо коригування митної вартості товарів та повернення за рішеннями судів «зайво сплачених митних платежів» та з метою практичної реалізації положень частини 4 статті 57 МКУ, існує нагальна потреба у розробленні єдиного Порядку проведення консультацій декларанта або уповноваженої ним особи з митним органом, яким серед іншого, може бути передбачено наступне:

1. Визначення достатнього переліку необхідних документів, на підставі яких митниця матиме можливість об'єктивно оцінити характер товару, його якісні характеристики, які мають вплив на рівень вартості товару та його класифікацію за УКТЗЕД;

2. Можливість надання декларантом митниці інформації щодо визначальних якісних та вартісних характеристик товару (фізичних, хімічних, технічних) з альтернативних джерел, механізм визначення ступеню достовірності такої інформації;

3. Можливість відкликання або скасування результатів наданих митницею консультацій у разі виявлення при митному оформ-

ленні товарів обставин та відомостей, що суттєво відрізняються від інформації, наданої декларантом під час консультації;

4. Форму звернення декларанта у підрозділ митниці з метою отримання консультації, можливість ведення обліку таких консультацій у електронному вигляді з використанням АСМО «Інспектор»;

5. Форму надання результату консультації з правом митниці на його перегляд у випадку виявлення при митному оформленні обставин, які можуть його змінити (надання декларантом під час консультації недостовірної або неповної інформації про товар, його якісні характеристики, характер та особливості зовнішньоекономічної операції тощо);

6. Механізм ведення статистичної інформації, можливість фіксування економічного ефекту наданих консультацій.

Отже, в цілому методичні засади здійснення контролю за правильністю визначення митної вартості ТЗ мають бути сформовані з урахуванням:

- особливостей дій посадових осіб при здійснення контролю за правильністю визначення митної вартості ТЗ, що подано у Методичних рекомендаціях;

консультування та прийняття попередніх рішень як окремий порядок дій посадових осіб органів доходів і зборів, в т.ч. й з питань методів митної вартості.

ВИСНОВКИ

У *першому розділі* наведено тлумачення категорії «транспортні засоби» та розкрито основні підходи до їх класифікації, визначені у Законі України «Про автомобільний транспорт», Класифікаторі транспортних засобів ДФС України, УКТЗЕД та класифікації, розробленій Комітетом з внутрішнього транспорту при Європейській економічній комісії ООН тощо. Визначено особливості ТЗ як товару та принципи й механізм оподаткування митними платежами при його розмитненні. Розкрито специфіку класифікації й митного оформлення ТЗ, що є предметами колекціонування, відносяться до категорії «гуманітарна допомога», не повністю укомплектовані чи незавершені й мають багатоцільове призначення. Окремим питанням визначено особливості оподаткування ввезення транспортних засобів в Україну та визначення їх митної вартості.

У *другому* розділі здійснено аналіз сучасного стану здійснення контролю за правильністю визначення митної вартості ТЗ в Україні. Зокрема, окреслено основні аспекти нормативного врегулювання досліджуваної проблематики, що визначені положеннями: МКУ; Правил митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, що переміщуються громадянами через митний кордон України, затверджених наказом Державної митної служби України від 17.11.2005 №1118; Закону України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні» від 12.07.2001 № 2658-III (зі змінами); Національного стандарту № 1 «Загальні засади оцінки майна і майнових прав», затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 10.09.2003 № 1440 (зі змінами); Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень, затвердженої наказом Міністерства юстиції України від 08.10.1998 № 53/5 (зі змінами); Наказу Міністерства юстиції України та Фонду державного майна України від 24.11.2003 № 142/5/2092 «Про затвердження Методики товарознавчої експертизи та оцінки дорожніх транспортних засобів» (зі змінами).

Узагальнено вітчизняну судову практику щодо розгляду справ про порушення митного законодавства у сфері визначення митної вартості ТЗ. За результатами дослідження встановлено, що відповідно до офіційної статистики щодо судової практики у справах

пов'язаних з оскарженням рішень органів доходів і зборів, найчастіше (приблизно 60% всіх справ) порушуються спори, які стосуються питань визначення, контролю та коригування митної вартості товарів.

Під час дослідження проаналізовано низку судових справ, що стосуються визначення, контролю та коригування митної вартості ТЗ, які розглядалися адміністративними судами України у 2015 – 2017 рр. Варто зазначити, що у 80% розглянутих судових справ рішення прийнято на користь декларанта, що тягне за собою визнання протиправними рішення органу доходів і зборів про коригування митної вартості товарів та картку відмови в прийнятті митної декларації, митному оформленні випуску чи пропуску ТЗ комерційного призначення. Слід зазначити, що 58,3% судових справ, розглянутих на користь декларанта судом позов задоволено в повному обсязі, а у 41,7% - частково. Окреслено основні причин, які призводять до винесення рішень судами не на користь митниць ДФС. Відзначено, що судових спорів між декларантами та митницями щодо ТЗ особистого користування дуже невеликий відсоток.

За результатами дослідження виокремлено проблемні аспекти у сфері контролю за правильністю визначення митної вартості ТЗ. Зокрема, нормативно визначено необхідність розроблення та затвердження з метою доведення до митниць Методичних рекомендацій щодо контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України та забезпечення підрозділів джерелами цінової інформації - довідниками. Разом з тим, нормативного документа з методичними рекомендаціями щодо єдиного порядку дій посадових осіб митниці, одночасно узгоджених з положеннями МКУ та міжнародними актами з питань визначення митної вартості й послідовності застосування методів її визначення при прийнятті рішень про її коригування, до митниць не доведено, що, на жаль, дозволяє посадовій особі самостійно, на свій розсуд, повністю або частково вибирати форму реалізації повноважень з контролю бази оподаткування транспортних засобів. Тому, з метою зменшення ризику помилкового розрахунку бази оподаткування, нагальною залишається необхідність розроблення відповідних Методичних рекомендацій, які

зменшать вплив суб'єктивного людського фактору та забезпечать рівні можливості для потенційних імпортерів - платників податків через встановлення єдиного алгоритму дій посадових осіб ДФС та програмного забезпечення автоматичного розрахунку бази оподаткування об'єкта оцінки шляхом введення кількох документально підтверджених відправних характеристик.

Окрім того, у зв'язку із відсутністю встановленого законодавством Порядку дій посадових осіб митниці з питань практичного застосування норми частини другої статті 21 МКУ, вирішення проблемних питань, оцінюючи наслідки неправомірних відмов у наданні інформації, відповідальність за які передбачена статтею 22 МКУ, та з метою прискорення здійснення митних формальностей при проведенні митного оформлення товарів, що переміщуються через митний кордон України, з метою забезпечення дієвого контролю з питань митної вартості товарів, їх класифікації, при одночасному декларуванні відкритості та неупередженості дій та рівності у правах всіх без виключення суб'єктів господарювання та справедливості у прийнятті рішень, існує нагальна потреба у розробленні єдиного Порядку проведення консультацій декларанта або уповноваженої ним особи з митницею.

Розкрито особливості реалізації проекту під умовною назвою «Автомобільний ХАБ», основною метою якого є надання оперативної та безпроблемної послуги з оформлення ТЗ, у тому числі особистого користування, від їх ввезення на митну територію України до взяття на облік у сервісному центрі МВС.

У рамках цього проекту в межах пункту пропуску «Одеський морський торговельний порт» на території ТОВ «Євротермінал» організовано спільну роботу таких державних та недержавних органів і установ: Одеського прикордонного загону Південного регіонального управління Державної прикордонної служби України; підрозділу Одеської митниці ДФС, який здійснює митне оформлення ТЗ; Філії сервісного центру МВС України в Одеській області; органу сертифікації КТЗ; експертних організацій з товарознавчого дослідження для визначення ринкової вартості автомобілів, що ввозиться на митну територію України; філії АБ «Укргазбанк»; страхових компаній для оформлення полісів обов’язкового страхування ци-

вільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ та надання інших страхових послуг. Наведено порядок дій при ввезенні автотранспортних засобів особистого користування громадянами із залученням потужностей Автомобільного ХАБу, визначено основні переваги та проблемні аспекти реалізації цього проекту.

У *третьому* розділі здійснено дослідження міжнародного досвіду митного контролю та митного оформлення ТЗ, зокрема таких країн, як: Австралія, Нова Зеландія, Сполучене Королівство Великої Британії та Північної Ірландії, Канади, Індія, Сингапуру, Таїланд та Євразійський економічний союз.

У *четвертому* розділі напрацьовано пропозиції щодо вдосконалення контролю за правильністю визначення митної вартості ТЗ, що переміщуються через митний кордон України.

Встановлено, що нинішня система оцінювання уможливлює заниження вартості об'єктів у десятки і навіть сотні разів, формально не порушуючи при цьому положення узаконених методик. А тому, як наслідок, продовжують мати місце спірні питання в частині зазначених у експертних висновках відомостей щодо оцінки та визначення бази оподаткування ТЗ, зокрема й вартості ТЗ в аварійному стані, запчастин, відновлювального ремонту тощо. В контексті дослідження цієї проблематики проаналізовано нормативну базу з питань врегулювання діяльності експертів. Окрім того, наведено характеристику суб'єктів оціночної діяльності й особливості складання та змістовного наповнення висновків експертних досліджень. При цьому, одним із вагомих недоліків у цій сфері є те, що ДФС України немає функцій щодо ведення переліку спеціалізованих експертних організацій, які мають право надавати висновки про якісні та вартісні характеристики товарів. У разі надання таких експертних висновків при митному оформленні товарів, митниця лише розглядає їх, перевіряючи наявність повноважень експертних організацій відповідно до вимог законодавства. До того ж у МКУ відсутнє чітке визначення поняття «експертних організацій», зокрема, зазначається, що орган доходів і зборів при митному оформленні товарів самостійно здійснює перевірку наявності у них відповідних повноважень і приймає рішення щодо прийняття до розгляду виданих ними експертних документів. З огляду на це, на

практиці митниці відмовляють декларантам у прийнятті наданих ними документів від експертних організацій за суто формальними ознаками. Враховуючи вище наведене, доцільним є законодавче визначення критерів до експертних організацій, які уповноважені надавати висновки про якісні та вартісні характеристики товарів, а також вимог до оформлення зазначених висновків та створення реєстру експертних організацій, які будуть оцінювати адекватність умов експортно-імпортних контрактів.

У разі надання повноважень ДФС щодо ведення реєстру експертних організацій, які будуть оцінювати адекватність умов експортно-імпортних контрактів необхідним є встановлення переліку вимог до суб'єктів оціночної діяльності та оцінювачів, які можуть проводити незалежну оцінку об'єктів дослідження, та будуть включені до реєстру. Такий реєстр має бути розміщено на офіційному веб-сайті ДФС України. В розробленому проекті, зокрема, необхідним є передбачення вимог щодо кваліфікації, професійного досвіду, ділової репутації та етики оцінювачів, що сприятиме підвищенню стандартів та якості оцінки, чого наразі бракує.

Окрім того, доцільним є на етапі з'ясування та перевірки відомостей про вартість ТЗ орієнтування декларантів на їх право скористатися послугами державних експертних закладів, зокрема КНІСЕ, а також впровадження в практику діяльності митниць ДФС проведення періодичних перевірок митних декларацій (за попередній місяць), митне оформлення яких завершено, за результатами чого приймати управлінські рішення з інформуванням профільних департаментів ДФС.

Ще одним напрямом удосконалення контролю за правильністю визначення митної вартості ТЗ є розробка відповідного інформаційно-довідкового забезпечення митниць ДФС. Незважаючи на те, що нормативно закріплено необхідність забезпечення підрозділів, що здійснюють контроль за обчисленням бази оподаткування ТЗ, вузлів та агрегатів, джерелами цінової інформації - довідниками: «Superschwacke», «Schwackeliste», «Schwackeliste Trailertax» видавництва «Eurotax», «Used Car Guide», «Travel Trailer Guide» видавництва «Kelley Blue Book Auto market report», з обов'язковим оновленням щокварталу, на сьогодні це не здійснюється. Проте, на практиці до-

ступ до зазначених довідників та електронних баз даних з ціновою інформацією щодо транспортних засобів є платним, а тому він фактично є не доступним, оскільки, фінансування цієї статті витрат не здійснюється, і, як наслідок, норма наказу не виконується. Таким чином, на практиці, фахівці з митної справи з метою визначення митної вартості ТЗ використовують інтернет джерела або ж власним коштом забезпечують доступ до електронних цінових баз чи ж вимагають від декларантів подання скрін-шотів із довідкових баз, які підтверджують величину вартості ТЗ, проте, все це носить неофіційний характер, а тому, не може виступати доказовою базою в судах при розгляді справ, що стосуються визначення митної вартості ТЗ.

Окрім того, досить гострим на сьогодні є питання міжнародної співпраці між Україною та країнами-учасницями митних правовідносин, зокрема, в частині інформаційної взаємодії з питань митної вартості. Так, варто зазначити, що взаємодія з митними органами іноземних держав та міжнародними організаціями з питань боротьби з контрабандою здійснюється в порядку, передбаченому міжнародними договорами України. З огляду на неможливість передбачити всі випадки використання міжнародних договорів про надання адміністративної допомоги у митних питаннях та неможливість укладення їх з усіма країнами, від яких, можливо, буде отримано необхідну інформацію, необхідним є внесення зміни до чинної редакції статті 567 МКУ щодо повноважень органів доходів і зборів України на взаємний обмін інформацією із уповноваженими або митними органами зарубіжних держав, у тому числі не в рамках чинних міжнародних угод.

Наведено деталізовану характеристику щодо використання інформаційних довідників, що містять відомості про вартість ТЗ, зокрема: Schwackeliste Super Schwacke, Schwackeliste Nutzfahrzeuge, Schwackeliste Trailer Tax, Schwackeliste Zweirad, Schwackeliste Landmaschinen, Schwackeliste Interclassic, Schwackeliste Caravan&Reisemobil, Schwackeliste Marine (Yacht-Schwacke), Schwackeliste Autoradio, Schwackeliste Sonderasstattung, Schwackeliste Neupreiseliste, Eurotax PKW, N.A.D.A., Kelly Blue Book. За результатами дослідження встановлено, що використання іноземних до-

відників, які містять цінову інформацію створює передумови для простого й прозорого визначення митної вартості ТЗ, оскільки, в них наводиться повна, достовірна й актуальна інформація щодо ТЗ в розрізі їх категорійної приналежності. При цьому, їх практичне застосування вимагає досить високого рівня мовної підготовки, оскільки, кожен із них видається мовою оригіналу (англійська, німецька) або ж повинно бути забезпечено супроводження спеціальними методичними рекомендаціями щодо їх застосування.

Напрацьовано пропозиції щодо формування методичного забезпеченя з питань здійснення контролю за правильністю визначення митної вартості ТЗ, які передбачають удосконалення цього процесу за рахунок його алгоритмізації задля мінімізації ризику зловживань при визначенні митної вартості ТЗ. Окрім того, вони відображають особливості здійснення контролю за правильністю визначення митної вартості ТЗ, специфіку їх експертного оцінювання та характеристику основних інформаційних довідників, що використовуються у даній сфері.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III. *Офіційний вісник України*. 2001. № 17.
2. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 51.
3. Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 01.07.2004 р. № 1955-IV. *Офіційний вісник України*. 2004. № 30. Т. 1.
4. Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів: Закон України від 06.07.2005 р. № 2739-IV Офіційний вісник України. 2005. № 30.
5. Про внесення змін до статті 11 Закону України «Про порядок ввезення (пересилання) в Україну, митного оформлення й оподаткування особистих речей, товарів та транспортних засобів, що ввозяться (пересилаються) громадянами на митну територію України»: Закон України від 20.05.2010 р. № 2275. Офіційний вісник України. 2010. № 45.
6. Про гуманітарну допомогу: Закон України від 22.10.1999 р. № 1192- XIV. Офіційний вісник України. 1999. № 45. С. 8.
7. Про приєднання України до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів : Закон України від 01.08.2006 р. № 57-V. *Відомості Верховної Ради України*. 2006. № 39.
8. Про затвердження зразків національних та міжнародного посвідчень водіїв і документів, необхідних для реєстрації транспортних засобів: Постанова Кабінету Міністрів України від 31.01.1992 р. № 47 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/47-92-%D0%BF
9. Про затвердження Методики визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів та внесення змін у додатки 1 і 2 до Порядку визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів, мотоциклів, мопедів: Постанова Кабінету Міністрів України від 18.02.2016 р. № 66. Офіційний вісник України. 2016. № 15.
10. Про затвердження Порядку забезпечення інвалідів автомобілями: Постанова Кабінету Міністрів України від 19.07.2006 р. № 999. Офіційний вісник України. 2006. № 30.
11. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. Офіційний вісник України. 2001. № 41.
12. Угода про співробітництво держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав у боротьбі з крадіжками автотранспортних засобів і забезпеченні їхнього повернення : Угода, Застереження, Міжнародний документ від 25.11.2005 р. *Офіційний вісник України*. 2012. № 19.

13. Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України: Закон України від 04.11.1999 р. № 1212-XIV. Офіційний вісник України. 1999. № 48. С. 1.

14. Митний кодекс України. Закон України від 13.03.2012 р. № 4495-VI. Дата оновлення: 04.07.2018. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17 (дата звернення: 4.03.2018).

15. Баркова С.П. Щодо поняття «транспортні засоби». *Форум права*. 2013. № 2. С. 13–18.

16. Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення : Угода від 01.07.1970 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_016.

17. Цивільний кодекс України : Закон України від 16.01.2003 р. № 435–IV. *Голос України*. 2003. № 45.

18. Agreement concerning the Adoption of Harmonized Technical United Nations Regulationsfor Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be Fitted and/or be Used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted on the Basis of these United Nations Regulations (Revision 3) URL. http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs.html.

19. Про затвердження Правил надання послуг з технічного обслуговування і ремонту колісних транспортних засобів: Наказ Міністерства інфраструктури України. URL. http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1609-14

20. Про затвердження Правил експлуатації колісних транспортних засобів : Наказ Міністерства інфраструктури України. URL. http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1453-13

21. Класифікатор видів транспорту. URL: http://sfs.gov.ua/baneryi/mitne-oformlennya/subektam-zed/reestri-ta-klasifikatori/klasifikatori/vidomchi-klasifikatori-informatsii-z-pi/62564.html (дата звернення: 15.05.2018).

22. Як визначити термін використання легкового авто для оподаткування транспортним податком. URL: http://kh.sfs.gov.ua/media-ark/news-ark/print-252914.html (дата звернення: 1.06.2018).

23. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським союзом, європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. Додаток I-A Тарифний графік України. Закон України від 16.09.2014 р. № 1678-VII. Дата оновлення: 14.05.2018. URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/984_a11 (дата звернення: 16.04.2018).

24. Європейська економічна комісія ООН. URL: http://dsbt.gov.ua/storinka/yevropeyska-ekonomichna-komisiya-oon (дата звернення: 10.04.2018).

25. Предложение по дополнению 19 к Правилам № 38 (задние противотуманные фары). URL: www.unece.org/.../trans/.../ECE-TRANS-WP.29-78r6r.docx (дата звернення: 8.05.2018).

26. Про затвердження Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання та Порядку ведення реєстру сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання і виданих виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання. Наказ Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 р. № 521 http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1586-12 (дата звернення: 17.05.2018).

27. Конвенція про дорожній рух від 08.11.68. р. Дата оновлення: 28.09.2004 р. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU70K01U.html (дата звернення: 11.03.2018).

28. Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами. Постанова Кабінету Міністрів України від 8.05.1993 р. № 340. Дата оновлення: 20.05.2009. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/340-93-%D0%BF/paran9#n9 (дата звернення: 20.07.2018).

29. Про затвердження Пояснень до Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності. Наказ ДФС України від 09.06.15 р. № 401 URL: http://sfs.gov.ua/zakonodavstvo/podatkove-zakonodavstvo/nakazi/62672.html (дата звернення: 23.03.2018).

30. Які транспортні засоби та кузови планують вилучити з переліку підакцизних. URL: http://www.visnuk.com.ua/uk/news/100008298-yaki-transportni-zasobi-ta-kuzovi-planuyut-viluchiti-z-pereliku-pidaktsiznikh (дата звернення: 13.04.2018).

31. Классификация электромобилей. URL: http://euroavto.in/avto-stati/923-klassifikacija_electromobiley.html (дата звернення: 3.03.2018).

32. Ринок електромобілів в Україні: вітчизняні реалії і світовий досвід. URL: http://z-t.org.ua/uk/novini/ekologichni-novini/256-rynok-elektromobiliv-v-ukraini-vitchyzniani-realii-i-svitovyi-dosvid.html (дата звернення: 5.03.2018).

33. Про впровадження методичних рекомендацій щодо класифікації окремих товарів згідно з вимогами УКТЗЕД Методичні рекомендації Державної митної служби України від 05.03.2013 р. № 11.1/2-16.2/2165-ЕП. URL: http://fortetsya.org.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=6531: 05032013--n-1112-1622165qq&catid=104:dms&Itemid=128 (дата звернення: 11.04.2018).

34. При проведенні митного огляду працівники митниці ДФС можуть здійснювати розбирання елементів транспортних засобів. URL: http://

rv.sfs.gov.ua/media-ark/news-ark/print-249685.html (дата звернення: 5.03.2018).

35. Українці купили вдвічі більше імпортних авто, аніж минулоріч. Звідки взявся цей автобум. URL: https://espreso.tv/article/2017/11/27/ukrayinci_kupyly_mayzhe_vdvichi_bilshe_importnykh_avto_anizh_mynulorich_chomu_takyy_avtobum (дата звернення: 7.06.2018).

36. ДФС: у 2017 році здійснено митне оформлення 80,5 тис. нових та 72,9 тис. вживаних авто. URL: http://sfs.gov.ua/media-tsentr/novini/326374.html (дата звернення: 5.06.2018).

37. Звідки вигідно пригнати авто в Україну. URL: https://auto.24tv.ua/vzhyvani_avto_v_ukraini_2018_zvidky_vyhidno_pryhnaty_bu_avtomobil_i_kupyty_n4200 (дата звернення: 26.05.2018).

38. Українці продовжують надавати перевагу електромобілям. URL: https://business.ua/news/item/3842-ukrajintsi-prodovzhuyut-nadavati-perevagu-elektromobilyam (дата звернення: 18.06.2018).

39. В Україні суттєво зріс попит на електромобілі. URL: https://biz.nv.ua/ukr/markets/v-ukrajini-istotno-zris-popit-na-elektromobili-2480623.html (дата звернення: 20.06.2018).

40. Как электромобили попадают в Украину. URL: https://biz.censor.net.ua/r3048841 (дата звернення: 20.06.2018).

41. Цьогоріч електрокарів в Україні може бути в 4 рази більше за прогноз – експерти. URL: https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2430989-cogoric-elektrokariv-v-ukraini-moze-buti-v-4-razi-bilse-za-prognoz-eksperti.html (дата звернення: 23.06.2018).

42. Закарпатська митниця попереджає: що треба знати про литовські «євро бляхи». URL: // https://www.0312.ua/news/2057637 (дата звернення: 23.06.2018).

43. Євробляхи. Шляхи вирішення автомобільної проблеми, яка розділила українців на два табори. URL: https://tsn.ua/groshi/yevroblyahi-shlyahi-virishennya-avtomobilnoyi-problemi-yaka-rozdilila-ukrayinciv-na-dva-tabori-1038655.html. (дата звернення: 23.06.2018).

44. «Нова МММ»: у яку пастку потрапили водії авто на єврономерах. URL: https://www.obozrevatel.com/ukr/economics/economy/nova-mmm-v-yaku-pastku-potrapili-vodii-avto-na-evronomerah.htm (дата звернення: 24.06.2018).

45. Про затвердження форми рішення про коригування митної вартості товарів, Правил заповнення рішення про коригування митної вартості товарів та Переліку додаткових складових до ціни договору: наказ Міністерства фінансів України №598 від 24.05.2012 р. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0883-12 (дата звернення 07.09.2016)

46. Про затвердження Методичних рекомендацій щодо роботи посадових осіб органів доходів і зборів з аналізу, виявлення та оцінки ризиків при здійсненні контролю за правильністю визначення митної вартості товарів, які переміщуються через митний кордон України: наказ Державної фіскальної служби України №689 від 11.09.2015 р. URL: http://sfs.gov.ua/yuridichnim-osobam/podatkoviy-kontrol/nakazi/66340.html (дата звернення 29.07.2016).

47. Як визначають митну вартість автомобілів при ввезені в Україну. URL: https://news.finance.ua/ua/news/-/383003/yak-vyznachayut-mytnu-vartist-avtomobiliv-pry-vvezenni-yih-v-ukrayinu (дата звернення: 23.06.2018).

48. Про забезпечення контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів, вузлів та агрегатів) : Наказ Державної Митної Служби України від 13.10.2006 р. № 885. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MK061312.html (дата звернення: 12.03.2018).

49. Про затвердження Правил митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, що переміщуються громадянами через митний кордон України. Наказ Державної Митної Служби України від 17.11.2005 р. № 1118. Дата оновлення: 16.06.2009. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1428-05 (дата звернення: 07.03.2018).

50. Асоціація автовиробників України «Укравтопром» : офіційний сайт. URL:: http://ukrautoprom.com.ua/uk/statistika. (дата звернення: 23.06.2018).

51. Державна фіскальна служба України: офіційний портал. URL: http://sfs.gov.ua/media-tsentr/novini/343488.html (дата звернення: 17.06.2018).

52. Memorandum D19-12-1 Importation of Vehicles. URL: https://www.cbsa-asfc.gc.ca/publications/dm-md/d19/d19-12-1-eng.html (дата звернення: 14.06.2018).

53. Guidelines for Importation and Registration of Motor Vehicl. URL: http://www.td.gov.hk/en/public_services/licences_and_permits/vehicle_first_registration/guidelines_for_importation_and_registration_of_mot/index.html. (дата звернення: 23.07.2018).

54. Australian Government. The Department of Infrastructure, Regional Development and Cities. URL:https://infrastructure.gov.au/vehicles/imports/. (дата звернення: 23.06.2018).

55. Importing a motor vehicle. URL: https://www.homeaffairs.gov.au/busi/cargo-support-trade-and-goods/importing-goods/importing-motor-vehicles(дата звернення: 08.05.2018).

56. Guide to the valuation of imported road vehicles. URL: URL: https://www.homeaffairs.gov.au/(дата звернення: 15.06.2018).

57. The New Zealand Customs Service. URL:https://www.customs.govt.nz/ (дата звернення: 18.04.2018).

58. Statistics New Zealand. URL: *https://www.stats.govt.nz/*(дата звернення: 11.03.2018).

59. The motor industry of Japan 2018: Japan Automobile Manufacturers Association, Inc. URL: http://www.jama.or.jp/. (дата звернення: 23.06.2018).

60. Japan Customs. URL: http://www.customs.go.jp/english/index.htm. (дата звернення: 17.05.2018).

61. 9 Steps to Importing a Vehicle into Canada from the U.S. URL: https://blog.pcb.ca/2013/08/importing-a-vehicle-to-canada-from-the-u-s-in-9-steps/5134 (дата звернення: 07.06.2018).

62. Canada Car Shipping and Import Guide. URL: https://www.autoshippers.co.uk/canada_car_shipping_guide.html (дата звернення: 10.05.2018).

63. Customs Act. URL: http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/C-52.6/FullText.html (дата звернення: 15.05.2018).

64. Memorandum D13-5-1. URL: http://www.cbsa-asfc.gc.ca/publications/dm-md/d13/d13-5-1-eng.html (дата звернення: 26.04.2018).

65. Memorandum D13-7-3. URL: http://www.cbsa-asfc.gc.ca/publications/dm-md/d13/d13-7-3-eng.html (дата звернення: 26.04.2018).

66. Memorandum D13-8-1. URL: http://www.cbsa-asfc.gc.ca/publications/dm-md/d13/d13-8-1-eng.html (дата звернення: 26.04.2018).

67. Legal texts: the WTO agreements. URL: https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/ursum_e.htm#gAgreement (дата звернення: 28.04.2018).

68. Memorandum D13-9-1. URL: http://www.cbsa-asfc.gc.ca/publications/dm-md/d13/d13-9-1-eng.html (дата звернення: 26.04.2018).

69. Advice on private motor vehicle imports. URL: https://www.customs.govt.nz/globalassets/documents/fact-sheets/fact-sheet-29-advice-on-private-motor-vehicle-imports.pdf (дата звернення: 26.03.2018).

70. Офіційний сайт Митної служби Нової Зеландії. URL: www.customs.govt.nz (дата звернення: 27.03.2018).

71. Customs and Excise Act 1996 р. URL: http://www.legislation.govt.nz/act/public/1996/0027/latest/DLM380217.html#DLM380241 (дата звернення: 22.03.2018).

72. Advice on private motor vehicle imports. URL: https://www.customs.govt.nz/globalassets/documents/fact-sheets/fact-sheet-29-advice-on-private-motor-vehicle-imports.pdf (дата звернення: 26.03.2018).

73. Guide to the valuation of imported road vehicles (Including Motorcycles and Trailers). URL: https://www.homeaffairs.gov.au/Importinga

ndbuyinggoodsfromoverseas/Documents/valuationimportedroadvehicles.pdf (дата звернення: 19.03.2018).

74. Advice on private motor vehicle imports. URL: https://www.customs.govt.nz/globalassets/documents/fact-sheets/fact-sheet-29-advice-on-private-motor-vehicle-imports.pdf (дата звернення: 24.03.2018).

75. Importing vehicles into the UK. URL: https://www.gov.uk/importing-vehicles-into-the-uk/telling-hmrc (дата звернення: 25.03.2018).

76. Таможенные правила для лиц, посещающих Индию и выезжающих из Индии. URL: http://www.tamognia.ru/rules/ind/index.php (дата звернення: 10.05.2018).

77. Таможенные правила для лиц, посещающих Таиланд. URL: http://www.tamognia.ru/rules/tai/index.php (дата звернення: 12.05.2018).

78. Понад 246,4 тис. автомобілів з іноземною реєстрацію знаходяться на території України незаконно. URL: http://sfs.gov.ua/media-tsentr/novini/325532.html. (дата звернення: 16.03.2018).

79. Автомобілі з іноземною реєстрацією, які ввозяться в Україну, мають бути вивезені у встановлені законодавством строки. URL:http://sfs.gov.ua/media-tsentr/novini/305710.html (дата звернення: 05.05.2018).

80. Пояснювальна записка до проекту Закону України від 07.10.2015 № 3251 «Про внесення змін до підрозділу 5 розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо стимулювання розвитку ринку вживаних транспортних засобів” від 07.10.2015

81. Цивільний кодекс України : Закон України від 16.01.2003 р. № 435-IV. Відомості Верховної Ради України. 2003. – №№ 40-44. – Ст. 356. – ч. 1 ст. 235

82. Комаров О.В. Механізми оскарження рішень та доказування у справах про коригування митної вартості товарів. Публічне управління та митне адміністрування. 2017. № 1 (16). – С. 116-123

83. Звіт про результати аудиту ефективності виконання органами Державної фіскальної служби України повноважень у сфері державної митної справи та боротьби з правопорушеннями під час застосування митного законодавства: рішення Рахункової палати України від 30 травня 2017 р. № 12-3. Київ: РПУ 2017. 67 с.

84. З порушенням терміну на території України знаходиться 57,9 тис авто з іноземною реєстрацію, ввезених у 2018 році в режимі «транзит». URL: URL: http://sfs.gov.ua/media-tsentr/novini/343488.html. (дата звернення: 28.06.2018).

ДОДАТКИ

Додаток А
Судова практика вирішення питань щодо коригування митної вартості (митне оформлення автомобілів)

Територіальні органи ДФС України	Відомості по справі (№ справи; Інформація про сторони по справі	Суть порушення	Причина незгоди сторін
Волинська митниця ДФС	№803/107/18 Позивач: ОСОБА_4 Відповідач: Волинська митниця ДФС	Волинський окружний адміністративний суд. Рішення від 11.04.2018 року:: Адміністративний позов задовольнити повністю. Визнати протиправним та скасувати рішення ОСОБА_1 митниці Державної фіскальної служби про коригування митної вартості товарів від 16 січня 2018 року №UA205110/2018/000016/1.	
		згідно з фактурою від 30.08.2017 № VF43/08/17 ОСОБА_4 було придбано у компанії SASCHA SP.Z O.O. автомобіль марки Volkswagen CC, 2015 року випуску, який транспортувався з США за ціною 4500,00 доларів США. З метою митного оформлення вказаного товару позивачем подано до ОСОБА_1 митниці ДФС митну декларацію (далі - МД) від 05.01.2018 № UA205090/2018/000744 та документи, передбачені частиною другою статті 53 Митного кодексу України (далі МК України), із заявленою митною вартістю за ціною договору. Проте, позивачу було безпідставно відмовлено у митному оформленні товару та видано картку відмови в прийнятті митної декларації, митному оформленні випуску чи пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення № UA205110/2018/00002, а також прийнято рішення про коригування митної вартості товарів від 16.01.2018 №UA205110/2018/000016/1.	Під час опрацювання документів, поданих для підтвердження митної вартості товару встановлено, що документи подані для підтвердження митної вартості товару не містять усіх відомостей, що підтверджують числові значення усіх складових митної вартості товарів, а саме не підтверджують витрат, понесених покупцем про здійснення платежів третім особам на користь продавця та відомостей про оплату комісійних, посередницьких послуг, та містять розбіжності. Зокрема, зясовано, що імпортований транспортний засіб ввезено морським транспортом, країною відправки є Сполучені Штати Америки. Експортером товару є SASCHA SP. z.o.o., при цьому, власником транспортного засобу є INTERTRADE INC. Крім того, у фактурі №VF43/08/17 від 30.08.2017 року зазначено термін оплати 10 днів, проте декларантом не додано документів, які засвідчують факт оплати та які містять реквізити необхідні для ідентифікації імпортованого товару.

		Позивач вважає рішення про коригування митної вартості товарів від 16.01.2018 №UA205110/2018/000016/1 протиправним та таким, що підлягає скасуванню, оскільки декларантом надано всі необхідні документи, що дають можливість відповідачу визначити митну вартість товару за ціною договору (за основним методом). При цьому, відповідачем письмово не повідомлено підстави для витребування додаткових документів, не зазначено, які саме складові частини митної вартості необхідно підтвердити та якими саме документами, передбаченими МК України, крім того, не проведено процедуру консультацій в письмовій формі, не дотримано послідовності застосування методів визначення митної вартості із письмовим повідомленням про це декларанта, а також не надано декларанту письмової інформації про причини невизнання митної вартості та письмового обґрунтування розрахунку числового значення скоригованої митної вартості. Позивач просить визнати протиправним та скасувати рішення ОСОБА_1 митниці ДФС про коригування митної вартості товарів від 16.01.2018 № UA205110/2018/000016/1.	У звязку з тим, що документи подані для підтвердження митної вартості товару не містили всіх відомостей, декларанту було запропоновано надати додаткові документи для підтвердження заявленої митної вартості. Декларантом були лише частково надані документи для підтвердження митної вартості товару. Проте, у наданих документах не вказана конкретна вартість автомобіля, а лише вартість відновлювальних робіт на території України. У звязку з вищевикладеним, позивачу було відмовлено у визнанні заявленої декларантом митної вартості товару та на підставі статті 64 МК України митну вартість ввезеного транспортного засобу визначено за резервним методом на рівні 12700 доларів США. Вказана вартість була визначена митним органом на підставі акту митного огляду №500650/2017/002173 від 29.12.2017 року та з урахуванням технічного стану автомобіля. З урахуванням наведеного, відповідач просив суд в задоволенні адміністративного позову відмовити повністю.
	№803/2010/17 Позивач: ОСОБА_2 Відповідач: Волинська митниця ДФС	Волинський окружний адміністративний суд. Рішення від 02.03.2018 року: Позов задовольнити повністю. Визнати протиправним та скасувати рішення Волинської митниці ДФС про коригування митної вартості товарів від 21 грудня 2017 року № UA205110/2017/000138/1. Стягнути за рахунок бюджетних асигнувань Волинської митниці ДФС (44350, Волинська область, Любомльський район, село Римачі, ідентифікаційний код 39472698) на користь ОСОБА_2 (43000, АДРЕСА_1, реєстраційний номер облікової картки платника податків НОМЕР_1) судовий збір в розмірі 640 гривень 00 копійок (шістсот сорок гривень нуль копійок) та витрати на професійну правничу допомогу в розмірі 2114 гривень 40 копійок (дві тисячі сто чотирнадцять гривень сорок копійок), а всього стягнути судових витрат в розмірі 2754 гривні 40 копійок (дві тисячі сімсот п’ятдесят чотири гривні сорок копійок).	
		21.12.2017 Волинська митниця ДФС прийняла рішення про коригування митної вартості товару № UA205110/2017/000138/1, згідно з графою 30 якого митним органом було визначено митну вартість товару “автомобіль легковий, бувший у використанні. пошкоджений марки Toyota Camry, номер кузова	Позивач вважає рішення про коригування митної вартості товарів від 21.12.2017 № UA205110/2017/000138/1 протиправним та таким, що підлягає скасуванню, оскільки декларантом надано всі необхідні документи, що дають можливість відповідачу визначити митну вартість товару за ціною договору (за основним методом). При цьому, відповідачами письмово не повідомлено

		4T1BF1FK6GU183974, 2016 року випуску” за ціною 13025,00 доларів США (замість 5900,00 доларів США, що була заявлена декларантом).У графі 33 вказаного рішення було зазначено, що митна вартість товарів, які ввозяться на митну територію України, не може бути визнана у зв’язку з тим, що документи, які подані для підтвердження митної вартості, не містять усіх даних, необхідних для визначення митної вартості за методом обраним декларантом. Для підтвердження заявленої митної вартості декларанту було запропоновано надати документи для підтвердження заявленої митної вартості згідно статті 53 та статті 54 МК України: якщо рахунок сплачено, - банківські платіжні документи, що стосуються оцінюваного товару та містять реквізити, необхідні для ідентифікації імпортованого товару, за наявності - інші платіжні та/або бухгалтерські документи, що підтверджують вартість товару та містять реквізити, необхідні для ідентифікації ввезеного товару, копію митної декларації країни відправлення, рахунки про сплату комісійних посередницьких послуг пов’язаних з виконанням умов купівлі імпортованого ТЗ, рахунки про здійснення платежів третім особам (Suffolk Total Loss Allstate Insuranse Company), договір на перевезення товару; морський страховий поліс, коносамент, документи, що містять відомості про вартість перевезення оцінюваного товару, інші додаткові наявні документи для підтвердження заявленої митної вартості товару (за бажанням), висновки про вартісні та якісні характеристики оцінюваного товару, підготовані спеціалізованими експертними організаціями. Під час здійснення контролю правильності митної вартості встановлено, що імпортований транспортний засіб громадянкою України ОСОБА_2 ввезено морським транспортом, країною відправки транспортного засобу є Сполучені Штати Америки, митниця на кордоні “Одеський морський торговельний порт”, декларантом до митного оформлення надано документи, в яких вказані витрати понесенні на транспортування оцінюваного транспортного засобу до моменту перетину митного кордону України.	підстави для витребування додаткових документів, не зазначено, які саме складові частини митної вартості необхідно підтвердити та якими саме документами, передбаченими МК України, крім того, не проведено процедуру консультацій в письмовій формі, не дотримано послідовності застосування методів визначення митної вартості із письмовим повідомленням про це декларанта, а також не надано декларанту письмової інформації про причини невизнання митної вартості та письмового обґрунтування розрахунку числового значення скоригованої митної вартості. Позивач просить визнати протиправним та скасувати рішення Волинської митниці ДФС про коригування митної вартості товарів від 21.12.2017 № UA205110/2017/000138/1. Судом встановлено, що 08.12.2017 для митного оформлення товару - бувшого у використанні, пошкодженого автомобіля Toyota Camry, номер кузова НОМЕР_2, 2016 року випуску, декларантом (ПП “Прайд Сервіс”) на митний пост “Луцьк” було подано МД № UA205090/2017/058404 (а. с. 49-50) та комплект документів (а. с. 10, 18-22, 30-33). Вказаний товар надійшов на адресу ОСОБА_2 згідно з фактурою від 31.03.2017 № VF50\03\17, від компанії “SASCHA SP.Z O.O.” (а. с. 10). При цьому, як вбачається із графи 43 зазначеної МД № UA205090/2017/058404, вказаний товар був задекларований за першим методом, тобто за ціною договору. Мотивуючи тим, що документи подані для підтвердження митної вартості товарів не містять усіх даних, необхідних для визначення митної вартості (декларантом до митного оформлення не надано документів, що підтверджують витрати понесені на транспортування та страхування оцінюваного транспортного засобу до моменту перетину митного кордону України, та яким чином здійснено перевезення товару до митного кордону України та ким відправлено імпортований товар; дане переміщення транспортного засобу є вантажним відправленням, згідно Salvage Certificate продавцем транспортного засобу є Suffolk Total Loss Allstate Insuranse Company, покупцем - SASCHA SP.Z O.O., однак інформацію щодо продавця Suffolk Total Loss Allstate Insuranse Company декларантом до митного оформлення не надано;

		Довідка видана компанією Atlantic Express Corp, штат Texas порт Norfolk. Згідно Salvage Certificate продавцем транспортного засобу є третя особа - Suffolk Total Loss Allstate Insuranse Company, покупцем - SASCHA SP.Z O.O., а інформації щодо продавця (Suffolk Total Loss Allstate Insuranse Company) декларантом до митного оформлення не надано. У зв'язку з чим відповідно до пункту 3.3 статті 53 МК України було витребувано рахунки про сплату комісійних посередницьких послуг пов'язаних з виконанням умов купівлі імпортованого транспортного засобу та рахунки про здійснення платежів третім особам (Suffolk Total Loss Allstate Insuranse Company), проте їх декларантом не надано. Копію митної декларації країни відправлення було витребувано згідно з пунктом 3.7 статті 53 МК України. Висновки про вартісні та якісні характеристики товару, надані спеціалізованими експертними організаціями	відповідно до фактури від 31.03.2017 № VF50\03\17 термін оплати 120 днів - 29.07.2017, проте декларантом не надано платіжне доручення банку (чек на оплату імпортованого товару), що містить реквізити, необхідні для ідентифікації товару; наданий звіт від 11.08.2017 № 637/6 про визначення ринкової вартості транспортного засобу проведений експертом ОСОБА_4, не може бути взятим до уваги, оскільки експерт ОСОБА_4 не внесений до Реєстру атестованих судових експертів) 11.12.2017 посадовою особою митного органу декларанту було підготовлено та направлені електронні повідомлення та запропоновано надати додаткові документи для підтвердження заявленої митної вартості, а саме: якщо рахунок сплачено - банківські платіжні документи, що стосуються оцінюваного товару та містять реквізити, необхідні для ідентифікації
	№803/2011/17 Позивач: ОСОБА_3 Відповідач: Волинська митниця ДФС	Волинський окружний адміністративний суд Рішення від 01.03.2018 року: Адміністративний позов задовольнити повністю. Визнати протиправним та скасувати рішення Волинської митниці Державної фіскальної служби (44350, Волинська область, Любомльський р-н., с.Римачі, вул. Призалізнична, 13) про коригування митної вартості товарів від 21.12.2017 №UA205110/2017/000137/1. Присудити на користь ОСОБА_3 АДРЕСА_1 за рахунок бюджетних асигнувань Волинської митниці Державної фіскальної служби (44350, Волинська область, Любомльський р-н., с. Римачі, вул. Призалізнична, 13) судовий збір у розмірі 640(шістсот сорок) гривень 00 копійок та витрати на оплату правничої допомоги в розмірі 7 933 (сім тисяч дев'ятсот тридцять три) гривні 60 копійок.	
		Відповідач у відзиві на позовну заяву проти задоволення позову заперечив. Зазначив, що під час опрацювання документів, поданих для підтвердження митної вартості товару встановлено, що документи подані для підтвердження митної вартості товару не містять усіх даних, необхідних для визначення митної вартості за першим (основним) методом обраним декларантом. Декларантом до митного оформлення надано документи, в яких вказані витрати понесені на транспортування оцінюваного транспортного засобу до моменту перетину митного кордону України, зокрема, довідку видану компанією Atlantic Express CORP.	Позовні вимоги обґрунтовані тим, що згідно з фактурою від 31.03.2017 № VF51\03\17 ОСОБА_3 було придбано у компанії SASCHA SP. z.o.o. автомобіль марки Volkswagen Jetta, 2013 року випуску, пошкоджений, підтвердженням чого є коносамент від 14.04.2017 року. Під час здійснення контролю правильності митної вартості встановлено, що автомобіль марки Volkswagen Jetta, 2013 року випуску ввезено морським транспортом, країною відправки є Сполучені Штати Америки, митниця на кордоні "Одеський морський торговельний порт". Декларантом митного оформлення надано документи, в яких вказані витрати понесені на транспортування оцінюваного транспортного засобу до моменту перетину митного кордону. Довідка видана компанією Atlantic Express CORP.

		При цьому документів які б містили інформацію про вартість перевезення та оплату вказаних послуг декларантом надано не було. Згідно Salvage sertificate продавцем є Suffolk Total Loss Allstate Insurance Company, а покупцем SASCHA SP. z.o.o., при цьому інформації щодо взаємозв'язку між вказаними компаніями надано не було. Крім цього, декларантом не надано жодних платіжних документів, що стосуються оцінюваного товару та містять реквізити, необхідні для ідентифікації імпортованого товару та для підтвердження заявленої митної вартості. У зв'язку з тим, що документи подані для підтвердження митної вартості товару не містили всіх відомостей, декларанту направлене електронне повідомлення від 11.12.2017 року та запропоновано надати додаткові документи. Листом від 20.12.2017 року № 41 декларантом лише частково надані документи для підтвердження митної вартості товару, проте ні на дату подання митної декларації ні на вимогу митниці декларантом не надано банківських платіжних документів на підтвердження оплати товару. У зв'язку з вищевикладеним та на підставі ч.6 ст.54 Митного кодексу України позивачу було відмовлено у визнанні заявленої декларантом митної вартості товару та на підставі ст.55 та 57, статті 64 МК України митну вартість ввезеного транспортного засобу визначено на рівні 5 575 доларів США. Вказана вартість була визначена митним органом на підставі акту митного огляду №500650/2017/001958 від 05.12.2017 року та з урахуванням технічного стану автомобіля.	Згідно Salvage sertificate продавцем є Suffolk Total Loss Allstate Insurance Company, покупцем SASCHA SP. z.o.o. З метою митного оформлення вказаного товару позивачем подано до Волинської митниці ДФС митну декларацію та документи, передбачені частиною другою статті 53 Митного кодексу України (далі - МК України), із заявленою митною вартістю 1750 доларів. Проте, позивачу було безпідставно відмовлено у митному оформленні товару та видано картку відмови в прийнятті митної декларації, митному оформленні випуску чи пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення №UA205090/2017/00385 від 21.12.2017, а також прийнято рішення про коригування митної вартості товарів №UA205110/2017/000137/1 від 21.12.2017. Позивач вважає рішення про коригування митної вартості товарів №UA205110/2017/000137/1 від 21.12.2017 протиправним та таким, що підлягає скасуванню, оскільки декларантом надано всі необхідні документи, що дають можливість відповідачу визначити митну вартість товару за основним методом. При цьому, декларантом додатково були надані митному органу висновок експертного товарознавчого дослідження товарів № 110 від 18.12.2017 року, коносамент № 1704006/2, лист фірми Atlantic Express CORP. від 12.09.2017 року з перекладом, лист від продавця - фірми SASCHA SP. z.o.o. про проведення розрахунку із покупцем у повному обсязі. Також декларантом була надана інформація про продаж ідентичних транспортних засобів, однак вказана інформація була в повному обсязі проігнорована митним органом. Таким чином позивач наголошує, що ним дотримані вимоги статті 53 Митного кодексу України, а відтак, рішення про коригування митної вартості товарів від 21.12.2017 №UA205110/2017/000137/1 є протиправним та підлягає скасуванню.
Івано-Франківська митниця ДФС	№809/316/18 Позивач: ОСОБА_1 Відповідач-1: Івано-Франківська митниця ДФС	Івано-Франківський окружний адміністративний суд Рішення від 08.05.2018 року: В задоволенні позову відмовити.	

		Відповідачем незаконно, всупереч положень митного законодавства України, винесено оскаржувані: картку відмови № UA206000/2017/00967 та рішення про коригування митної вартості товару за №UA206000/2017/000952/1 від 19.12.2017 року, внаслідок чого позивачем надміру сплачені митні платежі. 18.12.2017 року представником позивача за договором доручення на надання митно-брокерських послуг б/н від 12.12.2017 року, фізичною особою-підприємцем ОСОБА_3 (декларантом), для здійснення митного оформлення транспортного засобу - вживаного вантажного автомобіля, марки “Volkswagen” модель “Touran”, ідентифікаційний номер кузова - НОМЕР_1, об’єм двигуна - 1598 см3, 2012 року випуску, відповідачу подано в електронній формі митну декларацію за № UA206010/2017/420001 на ввезений транспортний засіб, згідно якої заявлено його митну вартість в розмірі 4 300 євро. Митну вартість транспортного засобу визначено за основним методом - за ціною договору (вартість операції). В графі 42 митної декларації “ціна товару” зазначено 4 300 євро, в графі 45 “коригування” вказано 140 291,61 гривень. До вказаної митної декларації декларантом долучено акт про проведення огляду (перегляду) товарів, транспортних засобів, ручної поклажі та багажу від 13.12.2017 за № UA305060/2017/005108; свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу від 19.04.2013 № ZBI199967211; рахунок-фактуру (інвойс) № 061 від 08.12.2017 року; інформацію про позитивні результати здійснення радіологічного контролю товару та декларацію про походження товару № 0380 від 08.12.2017 року; свідоцтво про реєстрацію ТЗ від 19.04.2013 року WX317138; паспорт громадянина України; договір про надання послуг митного брокера від 12.12.2017 року; копію митної декларації країни відправлення № 17DE460573656704 від 04.01.2018 року.	Відповідач 19.12.2017 року, за результатами розгляду поданої уповноваженою особою декларанта митної декларації № UA206010/2017/420001 від 18.12.2017 року та доданих до неї документів, відмовив у митному оформленні транспортного засобу за заявленою митною вартістю у зв’язку з тим, що митна вартість товару визначена декларантом за першим методом. Перший метод, на думку відповідача, не міг бути застосований у зв’язку з не наданням документів, зазначених в частині 2 статті 53 Митного кодексу України, зокрема, якщо рахунок сплачено - банківських платіжних документів, що стосуються оцінюваного товару та за наявності інших платіжних та/або бухгалтерських документів, що підтверджують вартість товару та містять реквізити, необхідні для ідентифікації ввезеного товару та висновку експерта. Відмову у митному оформленні транспортного засобу відповідач оформив карткою відмови в прийнятті митної декларації, митному оформленні випуску чи пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення за № UA206000/2017/00967. У зв’язку з наведеним, відповідач здійснив коригування митної вартості транспортного засобу та виніс оскаржуване рішення про коригування митної вартості товарів за № 206000/2017/000952/1 від 19.12.2017 року, яким визначив митну вартість імпортованого автомобіля у розмірі 164838,07 гривень замість 140291,61 гривень, зазначивши при цьому, що митна вартість товару визначена за другорядним методом - ціною угоди на подібні (аналогічні) товари. У рішенні вказав, що поряд із неможливістю застосування першого методу, другий метод (статті 59 Митного кодексу України) не застосовано у зв’язку з відсутністю інформації щодо угод на ідентичні товари та даних на підставі яких можливе визначення митної вартості згідно методів 4 і 5 (статті 62, 63 Митного кодексу України). Вказав джерело інформації: АСМО ДФС МД № UA209190/2017/123839 від 29.11.2017 року, з врахуванням коригувань на комплектацію автомобіля та технічний стан. Зазначив про проведену консультацію з декларантом, доведення інформацію про право декларанта вчиняти дії, передбачені пунктом 5 частини 2 статті 55 та Главою 4 Митного кодексу України.

	№809/1410/17 Позивач: ОСОБА_1 Відповідач-1: Івано-Франківська митниця ДФС	Івано-Франківський окружний адміністративний суд Рішення від 24.01.2018 року: В задоволенні позову відмовити.	
		ОСОБА_1 05.07.2017 року на підставі рахунку -фактури № H01707JK727, придбано у нерезидента “S&Ps Торгівля автомобілями” (власник: Хіларіус-Йозеф Світалла) транспортний засіб - легковий автомобіль марки “Mersedes-Benz” модель “C200”, ідентифікаційний номер кузова - НОМЕР_2, вартість автомобіля - 6 500 євро (включно з 19% ПДВ) (а.с.15,16). Декларантом для здійснення митного оформлення вказаного транспортного засобу 20.07.2017 року через свого представника - ФОП ОСОБА_4, подано відповідачу в електронній формі митну декларацію на ввезений транспортний засіб за № UA 206010/2017/414982, згідно змісту якої заявлено його вартість - в розмірі 6 500 євро, що в еквіваленті на національну валюту становило 194488,87 гривень (курс валюти 29,921 грн.). В графі 42 митної декларації “ціна товару” зазначено 6 500 євро, а отже митну вартість транспортного засобу декларантом визначено за основним методом (ввізне мито в розмірі 10 відсотків; акцизний податок за 1 куб. см об’єму двигуна; податок на додану вартість в розмірі 20 відсотків) (а.с. 64). Згідно квитанції за № 60 від 14.07.2017 року позивачем здійснено попередню оплату за митне оформлення транспортного засобу в сумі 86 650 гривень (а.с.18). На митному посту було здійснено огляд легкового автомобіля марки “Mersedes-Benz” модель “C-200”, тип кузова “універсал”, ідентифікаційний номер кузова - НОМЕР_2, тип двигуна - дизель, об’єм двигуна - 2 143 см3, потужність двигуна - 100 КВТ, календарний рік виготовлення - 2012, про що складено відповідний акт (а.с.19,71).	23.10.2017 року ОСОБА_1 (надалі -позивач) звернувся до суду з адміністративним позовом до Івано-Франківської митниці Державної фіскальної служби України (надалі- відповідач) про визнання незаконним та скасування рішення за №206010/2017/000508/1 від 21.07.2017 року. Позовні вимоги з урахувнням їх уточнень мотивовані тим, що відповідачем незаконно, всупереч вимогам статтей 49, 53, 57 Митного кодексу України, винесено оскаржуване рішення про коригування митної вартості товару за №206010/2017/000508/1 від 21.07.2017 року, внаслідок чого позивачем надміру сплачено митні платежі. Позивач та його представник у судовому засіданні позовні вимоги підтримали з підстав, наведених у адміністративному позові. Суду пояснили, що ОСОБА_1 за 6 500 євро придбано в Німеччині легковий автомобіль, марки “Mersedes-Benz” модель “C-200” 2012 року випуску. Митні процедури здійснювалися ним при посередництві митного брокера, який при заповнені декларації митну вартість даного транспортного засобу визначив за основним методом - за ціною договору. Однак, відповідачем відмовлено у митному оформленні транспортного засобу за заявленою митною вартістю у зв’язку з відсутністю в поданих документах всіх відомостей, що підтверджують числові значення складових митної вартості товарів. При цьому відповідачем в порушення вимог частини 3 статті 53 Митного кодексу України не витребувано в ОСОБА_1 додаткових документів на підтвердження вартості автомобіля та не проведено процедури консультацій між органом доходів і зборів і декларантом з метою визначення основи вартості, згідно з положеннями статей 59 і 60 Митного кодексу України, а самостійно визначено митну вартість автомобіля за резервним методом. Прийняття оскаржуваного рішення про коригування митної вартості вищевказаного транспортного засобу призвело до того, що позивачем, як декларантом, безпідставно переплачено мито.

		В додатковому аркуші до акту про проведення митного огляду товарів від 17.07.2017 року зафіксовано пошкодження транспортного засобу, а саме: пошкоджено лакофарбоване покриття, забруднено оббивку салону та сидінь. (а.с.71). До митної декларації № UA 206010/2017/414982 декларантом долучено: рахунок-фактуру (інвойс) H01707JK727 від 05.07.2017 року, декларацію про походження товару 0380 від 05.07.2017 року, акт про проведення огляду (перегляду) товарів, транспортних засобів, ручної поклажі та багажу UA20903/2017/12758 від 17.07.2017 року, свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу DZ657005 від 09.03.2012 року, свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу ZBI 193711893 від 12.07.2017 року, паспорт громадянина України. Відповідачем при митному оформленні вищевказаного автомобіля встановлено можливе заниження митної вартості товару, оскільки позивачем на вимогу Івано-Франківської митниці не надано квитанції, яка підтверджує факт та розмір оплати при купівлі-продажу автомобіля, тобто, документ, який зазначено у частині 2 статті 53 Митного кодексу України як обов'язковий, який впливає на його вартість при розмитненні. З метою витребування вищевказаного документу у декларанта, відповідачем, в порядку письмових консультацій, через електронну систему "АСМО Інспектор", сформовано повідомлення за № 1 та № 2 представнику декларанта - ФОП ОСОБА_4 про необхідність його подання, а також документу, що підтверджує комплектацію даного транспортного засобу (а.с. 79). У відповідь на вищевикладені повідомлення представником декларанта представлено	
	№809/1557/17 Позивач: ОСОБА_3 Відповідач-1: Івано-Франківська митниця ДМСУ	Івано-Франківський окружний адміністративний суд Постанова від 14.06.2013 року: Позов задовольнити. Визнати протиправними та скасувати рішення про коригування митної вартості товарів №UA206010/2017/000456/1 та картку відмови в прийнятті митної декларації, митному оформленні випуску чи пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення №UA206010/2017/01539 від 05.07.2017. Стягнути за рахунок бюджетних асигнувань Івано-Франківської митниці ДФС (код 39640261) на користь ОСОБА_3 (ідентифікаційний номер НОМЕР_1) сплачений судовий збір у розмірі 1280 (одна тисяча двісті вісімдесят) гривень.	

		05.07.2017 представник позивача - декларант ОСОБА_4 в інтересах ОСОБА_3 подав до Івано-Франківської митниці електронну митну декларацію №206010/2017/414512 від 05.07.2017 (а.с.51-52), якою було задекларовано для митного оформлення транспортний засіб, марки “BMW”, модель 318 DTI, номер кузова - НОМЕР_2, рік виготовлення - 2013, модельний рік виготовлення - 2013, виробник - “BMW”, країна виробник DE. В зазначеній митній декларації декларант самостійно визначив митну вартість транспортного засобу за основним методом, тобто за ціною договору (контракту) щодо товарів, які імпортуються (вартість автомобіля), а саме рахунок-фактура (інвойс) №1916-06/17 від 26.06.2017, укладеного між підприємством “Лера Плус” та ОСОБА_3, згідно якого позивач придбав автомобіль, бувший у вжитку, марки “BMW”, модель 318 DTI, номер кузова - НОМЕР_2, рік виготовлення - 2013, модельний рік виготовлення - 2013, виробник - “BMW”, країна виробник Німеччина, вартість 8750,00 євро (а.с.9, 15). Також судом встановлено та не заперечується сторонами, що декларантом одночасно із митною декларацією було надано відповідачу ряд документів для підтвердження митної вартості товару і обраний метод її визначення. Зокрема, було надано такі документи: рахунок-фактура (інвойс) №1916-06/17 від 26.06.2017 (а.с.9); акт про проведення огляду (переогляду товарів, транспортних засобів, ручної поклажі та багажу від 30.06.2017 №20903/2017/11103; свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу від 17.05.2017 №170184608 (а.с.8); договір про надання послуг митного брокера від 04.07.2017; декларація про походження товару №0380 від 26.06.2017; сертифікат відповідності щодо індивідуального затвердження колісного транспортного засобу №UA. CTR.005.14659-17 від 30.06.2017; інформація про позитивні результати здійснення радіологічного контролю товару; копія митної декларації країни відправлення №17BEE000028751585 від 27.06.2017 (а.с.12).	ОСОБА_3 звернувся до суду з адміністративним позовом до Івано-Франківської митниці ДФС України про визнання протиправними та скасування рішення про коригування митної вартості товарів №UA206010/2017/000456/1 та картки відмови №UA206010/2017/01539 від 05.07.2017. Позовні вимоги мотивовані тим, що відповідачем протиправно, в порушення норм статті 57 Митного кодексу України та за наявності всіх документів, що підтверджують заявлену ОСОБА_3 митну вартість товару та обраний позивачем метод її визначення, а саме основний - за ціною договору (контракту) щодо товарів, які імпортуються (вартість операції), здійснено визначення митної вартості товару, який ввозиться на митну територію України відповідно до митного режиму імпорту за резервним методом (залежно від комплектації та технічного стану транспортного засобу), внаслідок чого прийнято оскаржувані рішення про коригування митної вартості товарів та картку відмови в прийнятті митної декларації, митному оформленні випуску чи пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення.

		Як зазначено представником відповідача, аналізуючи подані документи під час здійснення митного оформлення товару, представник Івано-Франківської митниці ДФС України дійшов висновку, що декларантом не було подано повний перелік первинних документів, зазначених в частині 2 статті 53 Митного кодексу України, підтверджуючих митну вартість вищевказаного транспортного засобу. Івано-Франківською митницею ДФС України було направлено декларанту запит про необхідність надання додаткових документів для підтвердження заявленої митної вартості товару згідно статті 53 Митного кодексу України, а саме: якщо рахунок сплачено - банківські платіжні документи; за наявності - інші платіжні та/або бухгалтерські документи, що підтверджують вартість товару та містять реквізити, необхідні для ідентифікації товару. На вказаний запит представник позивача надав Івано-Франківській митниці ДФС України відповідь, згідно якої повідомлено відповідача, що для визначення митної вартості товару до митного оформлення надано достатній пакет документів, додатково запитувані документи надати не має можливості. 05.07.2017 Івано-Франківською митницею ДФС України прийнято оскаржуване рішення про коригування митної вартості товарів №UA206010/2017/000456/1 (а.с.6), згідно якого митна вартість товару визначена за резервним методом, джерело інформації: Каталог SCHWACKELISTE 01/2017 ст.146 з врахуванням коригувань на комплектацію автомобіля та технічний стан. Перший метод не застосований у зв’язку з ненаданням документів, передбачених частиною 2 статті 53 Митного кодексу України, а саме: якщо рахунок сплачено - банківських платіжних документів, що стосується оцінюваного товару, за наявності - інших платіжних та/або бухгалтерських документів, що підтверджують вартість товару та містять реквізити, необхідні для ідентифікації ввезеного товару та надання висновку експерта. 2-5 методи визначення митної вартості не застосовані, у зв’язку з відсутністю інформації щодо угод на ідентичні та подібні (аналогічні) товари.	

		Рішенням від 05.07.2017 №UA206010/2017/000456/1 скоригувано вартість транспортного засобу в більшу сторону, до 11046,75 євро. Як наслідок, керуючись пунктом 2 частини 6 статті 54 Митного кодексу України, Івано-Франківською митницею ДФС України винесено оскаржувану картку відмови в прийнятті митної декларації, митному оформленні випуску чи пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення за №UA206010/2017/01539, відповідно до якої декларанту відмовлено у прийнятті митної декларації з підстав коригування митної вартості товару (а.с.7).	
Київська область	№810/3295/17 Позивач: ТОВ "Інкос Лайн" Відповідач: Київська митниця ДФС	Київський окружний адміністративний суд Рішення від 22.01.2018 року: Адміністративний позов задовольнити частково. Визнати протиправним та скасувати рішення Київської митниці Державної фіскальної служби про коригування митної вартості товарів від 24 травня 2017 року № UA 125000/2017/000103/2. В задоволенні решти позовних вимог відмовити. Стягнути з Державного бюджету України за рахунок бюджетних асигнувань Київської митниці Державної фіскальної служби України на користь Товариства з обмеженою відповідальністю «Інкос Лайн» (код ЄДРПОУ 39459829) сплачений судовий збір у загальному розмірі 1600 (одна тисяча шістсот) грн.	
Кіровоградська область	№П/811/573/17 Позивач: ОСОБА_1 Відповідач: Кіровоградська митниця ДФС	Кіровоградський окружний адміністративний суд Постанова від 09.11.2017 року: Позов задовільнити. Визнати протиправним та скасувати рішення Кіровоградської митниці Державної фіскальної служби від 27 березня 2017 року №UA901000/2017/000046/1 про коригування митної вартості товарів. Стягнути за рахунок бюджетних асигнувань Кіровоградської митниці Державної фіскальної служби на користь ОСОБА_1 судові витрати в сумі 640 грн.	
		03 березня 2017 року позивач у ОСОБА_4 придбав автомобіль DACIA "DOKKER dci90" вартістю 18000 злотих (а.с.16). 24 березня 2017 року ОСОБА_1 подав вантажно-митну декларацію, акт про проведення огляду транспортного засобу від 08 числа того ж місяця і року та рахунок-фактуру від 03 числа того ж місяця і року (а.с.32, 35-38). У акті огляду митним органом детально описано транспортний засіб. Зазначено про наявність пошкоджень лакофарбового покриття, вм'ятини на правому передньому крилі, подряпин на задньому бампері, а також про експлуатацію транспортного засобу на території ОСОБА_4 юридичної особи.	Позивач звернувся до суду з заявою до виконавчої служби про визнання протиправною та скасування рішення про коригування митної вартості товарів. У судовому засіданні позивач підтримав вимогу заяви. Стверджував, що у податкового органу не існувало підстав не застосовувати такий метод визначення митної вартості товару, як за ціною договору.

		У рахунку-фактурі зазначено про нульову ставку податку. 24 березня 2017 року Митниця звернулась до позивача з проханням надати касовий або товарний чек, який підтверджує вартість товару (а.с.45-46). Водночас, прохала надати висновок про вартісні характеристики товару, який підготовлений спеціалізованими організаціями та страховий поліс автомобіля, де зазначено його вартість. 27 березня 2017 року ОСОБА_1 надав прибутковий касовий ордер продавця від 03 числа того ж місяця і року (а.с.45-46). Позивач пояснив, що автомобіль не страхувався на території ОСОБА_4, а замовити згаданий висновок у нього немає можливості за відсутності коштів. У касовому ордері продавця зазначена така ж сума коштів, як у рахунку-фактурі (а.с.16). Того ж дня Митниця прийняла рішення про коригування митної вартості товарів, використовуючи такий метод її визначення, як за ціною договору щодо подібних (аналогічних) товарів (а.с.12-13). Митна вартість транспортного засобу склала 23000 злотих, відомості про що взяті з вантажно-митної декларації від 22 березня 2017 року щодо імпортування автомобіля такої ж марки (DACIA “DOKKER”) (а.с.53-57). У рахунку-фактурі цього транспортного засобу зазначено, що його придбали за нульовою ставкою податку, а країною походження є ОСОБА_4 Румунія. Юридична оцінка, встановлених судом обставин і фактів справи. Перш за все, приписами частини 2 статті 53 МК України встановлено вичерпний перелік документів, які декларант зобов’язаний подати митному органу для підтвердження митної вартості товару і обраний ним метод її визначення. ОСОБА_1 обрав основний метод її визначення (за ціною договору). Позивач надав митну декларацію, рахунок-фактуру, акт огляду транспортного засобу митним органом.	

		ОСОБА_1 не надав лише платіжний документ, що підтверджує сплату рахунку. Страхові документи подаються лише у випадку, коли здійснювали страхування. У даному випадку об'єкт декларування (транспортний засіб) не страхувався. Таким чином, податковий орган, з'ясувавши, що рахунок сплачено, міг вимагати надання цих доказів. Позивач їх надав. Вартість автомобіля, яка вказана у рахунку-фактурі, відповідала розміру коштів, котрий зазначений у прибутковому касовому ордері. Отже, декларант виконав у повному обсязі обов'язок, що встановлено приписами згаданої норми права. Подані документи не містили розбіжностей, ознак підробки, у них зазначались всі відомості, що підтверджують числові значення складових митної вартості товару (вартість лише автомобіля (транспортування та страхування не здійснювалось)) та суму коштів, яка сплачена за нього. А тому, у Митниці не виникло право вимагати від позивача відповідно до приписів частини 3 статті 53 МК України висновку про вартісні характеристики товару, які підготовлені спеціальними організаціями, і страхового полісу, оскільки не укладався договір страхування товару. Таким чином, у ОСОБА_1 не виникло обов'язку їх надати.	
Львівська митниця ДФС	№813/628/17 Позивач: ОСОБА_1 Відповідач-1: Львівська митниця ДФС	Львівський окружний адміністративний суд Постанова від 23.03.2017 року: Адміністративний позов задовольнити частково. Визнати протиправним рішення Львівської митниці ДФС про коригування митної вартості товарів № 209000012/2016/150017/1 від 20.12.2016 року. Стягнути з Львівської митниці ДФС (вул. Костюшка, 1, м. Львів, 79000, ЄДРПОУ 39420875) на користь ОСОБА_1 (АДРЕСА_1, 79024, ідентифікаційний номер НОМЕР_3) кошти, сплачені за стоянку автомобіля з 20.12.2016 року по 24.02.2017 року в сумі 3378 (три тисячі триста сімдесят вісім) грн. 63 коп. В решті позовних вимог відмовити. Присудити за рахунок бюджетних асигнувань Львівської митниці ДФС на користь ОСОБА_1 (АДРЕСА_1, 79024, ідентифікаційний номер НОМЕР_3) судовий збір у розмірі 1006 (одна тисяча шість) грн. 49 коп.	

		ОСОБА_1 14.12.2016 року подано до митного оформлення документи на автомобіль марки Mercedes-Benz, модель E-200, номер кузова НОМЕР_1, що був у користуванні, 2010 року випуску, що був ввезений на територію України 12.10.2016 року. Відповідно до ч. 1 ст. 51 Митного кодексу України митна вартість товарів, що переміщуються через митний кордон України, визначається декларантом відповідно до норм Митного кодексу України. Декларант або уповноважена особа зобов'язані надати митному органу достовірні відомості про визначення митної вартості, які повинні базуватися на об'єктивних, документально підтверджених даних, що підтверджуються обчисленню. У рахунку-фактурі № 20163090 від 29.09.2016 року було вказано, що у автомобіля пошкоджений двигун, а сам автомобіль після аварії, а в складеному в момент перетину державного кордону акті огляду зазначено, що не працює двигун, однак не відзначено аварійних пошкоджень. У зв'язку з наведеним, відповідачем залучено судового експерта-товарознавця, відповідно до висновку якого митна вартість вказаного автомобіля становить 8877,50 Євро, а не 4150,00 Євро, як було зазначено позивачем. Крім того, позивачем не було надано чеків, які б підтверджували внесення покупцем готівкових коштів в рахунок оплати товару продавцю. 20.12.2016 року позивачем надано звіт про оцінку майна, який, на думку відповідача, не відповідає вимогам Методики товарознавчої експертизи та оцінки дорожніх транспортних засобів, та який не було взято до уваги під час прийняття спірного рішення. Звернув увагу, що у митного органу були наявні обґрунтовані сумніви у достовірності поданих декларантом відомостей, що й стало причиною прийняття рішення про коригування митної вартості товарів. Стосовно вимог про стягнення з відповідача плати за стоянку автомобіля в сумі 5900,00 грн. за період з 31.10.2016 року по 24.02.2017 року зазначив, що позивачем подано до митного оформлення декларацію 14.12.2016 року, а спірне рішення прийнято 20.12.2016 року, тому вимога про стягнення з відповідача коштів за період до моменту митного оформлення є безпідставною.	ОСОБА_1 звернувся до Львівського окружного адміністративного суду з позовом до Львівської митниці ДФС, у якому, з урахуванням додаткових обґрунтувань до позову, просить: - визнати протиправною бездіяльність відповідача, яка проявилась у незастосуванні належного методу обчислення вартості і нездійсненні відповідачем належного контролю за правильністю визначення митної вартості автомобіля марки Mercedes-Benz модель E-200, номер кузова НОМЕР_1; - визнати неправомірними дії щодо застосування при визначенні митної вартості вказаного автомобіля експертного висновку № 5989 від 13.12.2016 року; - визнати протиправним та скасування рішення № 209000012/2016/150017/1 від 20.12.2016 року; - стягнути з відповідача плату за стоянку автомобіля в сумі 5900,00 грн. за період з 31.10.2016 року по 24.02.2017 року. В обґрунтування позовних вимог позивач зазначив, що ним було придбано у Німеччині для власного використання легковий автомобіль марки Mercedes-Benz, модель E-200, номер кузова НОМЕР_1, що був у користуванні, 2010 року випуску, з пошкодженим двигуном. Вищевказаний автомобіль через несправність двигуна був транспортований в Україну на лаветі реєстраційний номер НОМЕР_2. 14.12.2016 року до Львівської митниці ДФС України позивачем була подана митна декларація № 209000020/2016/009856 від 14.12.2016 року для проведення митного оформлення зазначеного автомобіля, митна вартість якого визначена за ціною контракту відповідно до п. 1 ч. 1 ст. 57 Митного кодексу України. Львівською митницею 20.12.2016 року прийнято рішення про коригування митної вартості товарів № 209000012/2016/150017/1, згідно з яким митна вартість автомобіля була перерахована на свій розсуд. Також відповідачем 14.12.2016 року надіслано позивачу повідомлення про надання додаткових документів. Позивач вважає таке рішення відповідача протиправним, оскільки ним було подано усі необхідні документи, з яких можна було дійти однозначного висновку про задекларовану митну вартість автомобіля. Також вважає протиправним не взяття до уваги під час визначення митної вартості автомобіля висновку експерта від 15.12.2016 року та проведення 13.12.2016 року експертизи товару без відома позивача з подальшим складанням експертного висновку № 5989 від 13.12.2016 року та його використанням для визначення митної вартості автомобіля.

		Представники відповідача в судовому засіданні проти адміністративного позову заперечили з підстав, викладених у письмових запереченнях, просили відмовити у задоволенні позовних вимог. Суд заслухав пояснення позивача та представників сторін, дослідив долучені до матеріалів справи письмові докази, оцінив їх в сукупності і встановив наступні фактичні обставини справи та відповідні їм правовідносини. Судом встановлено, що ОСОБА_1 12.10.2016 року ввезено на митну територію України легковий автомобіль марки Mercedes-Benz, модель E-200, номер кузова НОМЕР_1, що був у користуванні, 2010 року випуску. 14.12.2016 року до Львівської митниці ДФС України позивачем була подана митна декларація № 209000020/2016/009856 від 14.12.2016 року для проведення митного оформлення зазначеного автомобіля. Під час митного оформлення позивачем заявлено митну вартість за п. 1 ч. 1 ст. 57 Митного кодексу України (далі - МК України) по ціні договору, а саме 4150,00 Євро. На підтвердження митної вартості товарів позивачем надано документи, зокрема: акт про проведення огляду (переогляду) товарів, транспортних засобів, ручної поклажі та багажу від 17.10.2016 року №209080201/2016/02223; акт про проведення огляду (переогляду) товарів, транспортних засобів, ручної поклажі та багажу від 13.12.2016 року № 209000020/2016/009815; свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу від 05.07.2010 року № DU183191; рахунок-фактуру від 29.09.2016 року № 20163090; копію митної декларації країни відправлення від 06.10.2016 року № 16DE210147127158E1; сертифікат відповідності щодо індивідуального затвердження завершеного колісного транспортного засобу від 25.10.2016 року № UA.CTR.003.5058-16; закордонний паспорт громадянина України від 08.04.2015 року № НОМЕР_4; паспорт громадянина України від 07.07.2004 року № НОМЕР_5.	Стверджує, що відповідачем не обґрунтовано неможливість застосування основного та наступних методів визначення митної автомобіля. Звертає увагу, що неподання позивачем будь-яких додаткових документів за відсутності обґрунтування відповідачем неможливості визначення митної вартості автомобіля за основним методом не є достатнім для застосування митним органом іншого методу визначення митної вартості, аніж основний.

		На вимогу відповідача позивачем до митної декларації також додано звіт про оцінку майна - автомобіля Mercedes-Benz E200 CDI від 15.12.2016 року, виконаний оцінювачем ОСОБА_5 ТОВ "Мегаполіс і партнери". За результатами перевірки поданої позивачем митної декларації, відповідачем 20.12.2016 року прийнято рішення № 209000012/2016/150017/1 про коригування митної вартості товарів, згідно з яким митна вартість товару була перерахована за резервним методом в сторону збільшення. Окрім цього, 02.09.2016 Львівською митницею ДФС було видано картку відмови в прийнятті митної декларації, митному оформленні випуску чи пропуску товарів, транспортних засобів № 20900012/2016/00013.	
Полтавська митниця ДФС	№816/2396/17 Позивач: ОСОБА_5 Відповідач: Полтавська митниця ДФС	Полтавський окружний адміністративний суд Рішення від 22.02.2018 року: Адміністративний позов ОСОБА_5 (АДРЕСА_1 39701) до Полтавської митниці Державної фіскальної служби України (вул. А.Кукоби, 28, м. Полтава, 36000), Головного управління державної казначейської служби України у Полтавській області (вул. Шевченка 1, м. Полтава, 36011), третя особа, яка не заявляє самостійних вимог на предмет спору - ОСОБА_6 (АДРЕСА_2), про визнання протиправним та скасування рішення, зобов'язання вчинити дії - задовольнити частково. Визнати протиправним та скасувати Рішення Полтавської митниці ДФС про коригування митної вартості №UA806020/2017/000044/1 від 22 листопада 2017 року. Визнати протиправним та скасувати картку відмови в прийнятті митної декларації №UA806020/2017/00349 від 22 листопада 2017 року. У задоволенні іншої частини позовних вимог відмовити. Стягнути за рахунок бюджетних асигнувань Полтавської митниці Державної фіскальної служби України (вул. А. Кукоби, 28, м. Полтава, Полтавська область, 36000, код ЄДРПОУ 39292197) на користь ОСОБА_5 (АДРЕСА_1 39701; РНОКПП НОМЕР_1) витрати зі сплати судового збору в розмірі 640,00 (шістсот сорок гривень).	
		22.11.2017 Полтавською митницею ДФС прийнято рішення про коригування митної вартості товарів № UA806020/2017/000044/1 (а.с.14-15), згідно якого вартість задекларованого автомобіля скориговано органом доходів і зборів за третім методом визначення митної вартості: розрахована декларантом митна вартість склала 7700,00 євро, митна вартість визначена митницею 10215,74 євро. Підставою для прийняття зазначеного рішення стали розбіжності, що містилися у документах, які підтверджують митну вартість, а саме: 1) ціна за автомобіль зазначена в експортній декларації країни відправлення вища ніж зазначена в рахунку та задекларована в ВМД;	26.12.2017 ОСОБА_5 (надалі - ОСОБА_5, позивач) звернувся до Полтавського окружного адміністративного суду з позовною заявою до Полтавської митниці Державної фіскальної служби України (надалі - відповідач-1), Головного управління державної казначейської служби України у Полтавській області (надалі - відповідач-2), третя особа, яка не заявляє самостійних вимог на предмет спору - ОСОБА_6, про: - визнання протиправним та скасування рішення Полтавської митниці Державної фіскальної служби України №UA806020/2017/000044/1 від 22.11.2017 про коригування митної вартості автомобіля BMW 320D кузов НОМЕР_2 та картки відмови в прийнятті митної декларації №UA806020/2017/00349 від 22.11.2017;

		2) рахунок-фактура на транспортний засіб виставлений 15.11.2017, але відповідно до відміток в закордонному паспорті ОСОБА_6, який за дорученням мав купити даний автомобіль, він знаходився в Україні; 3) у висновку експерта-автотоварознавця з урахуванням якого задекларована митна вартість ціни на ремонтні послуги та запчастини вказані станом на 27.10.2017, хоча відповідно до інформації з експертизи ОСОБА_6 звернувся із заявою щодо визначення вартості автомобіля 21.11.2017. Крім того, у Рішенні про коригування митної вартості зазначено, що метод визначення митної вартості за ціною договору щодо товарів, які імпортуються, відповідно до частини 2 статті 58 МК не може бути прийнятий у зв'язку з тим, що використані декларантом відомості не підтверджені документально (документи, які підтверджують числові значення складових митної вартості, містять розбіжності). Метод визначення митної вартості за ціною договору щодо ідентичних товарів не може бути прийнятий у зв'язку з відсутністю даних щодо операції з ідентичними товарами, скоригованими відповідно до комерційних умов поставки та партії товару (кількості). Митну вартість товару, що імпортується, скориговано із застосуванням методу визначення митної вартості за ціною договору щодо подібних товарів відповідно до статті 60 МК. Визначена митна вартість товару ґрунтується на МД №UA901010/2017/008387 від 20.09.2017, що була визнана митним органом. На підставі зазначеного Рішення Полтавською митницею ДФС прийнято Картку відмови у митному оформленні пропуску товарів № UA 806020/2017/00349 (а.с.23).	- зобов'язання Полтавську митницю Державної фіскальної служби України прийняти висновок про повернення з Державного бюджету України ОСОБА_5 суму надмірно сплаченого ввізного мита у сумі 101188,93 грн за ввіз автомобіля BMW 320D кузов НОМЕР_2 і подати його для виконання до Головного управління державної казначейської служби України у Полтавській області. В обґрунтування позовних вимог позивач посилається на протиправність оскаржених рішень з огляду на те, що ним було надано всі необхідні документи на підтвердження митної вартості автомобіля. Вказані в оскарженому рішенні про коригування митної вартості розбіжності в документах не спростовують правильності обчислення митної вартості товару декларантом. Посилання Полтавської митниці на наявність розбіжностей в поданих документах, що підтверджують митну вартість товару, не відповідає фактичним обставинам справи. Обґрунтування відповідачем застосування третього методу визначення митної вартості з урахуванням МД №UA 901010/2017/008387 від 20.09.2017 є незрозумілим. 21.11.2017 фізичною особою - підприємцем ОСОБА_7 в інтересах позивача до органу доходів і зборів подано МД №UA806020/2017/213932 (а.с.61) з метою розмитнення ввезеного автомобіля марки BMW; модель 320D; бувшого у використанні; 2014 року виготовлення; номер кузова: НОМЕР_2; обладнаний двигуном внутрішнього згорання з запаленням від стиснення (дизель) НОМЕР_6 з робочим об'ємом циліндрів 1995 см3 ; загальна кількість місць для сидіння, включаючи водія 5; автомобіль пошкоджено в ДТП внаслідок чого не може переміщуватись своїм ходом, наявні недоліки (пошкодження) відповідно акту митного огляду та висновку судового експерта автотоварознавця (а.с.16-18). До митної декларації було додано: рахунок - фактуру (іновойс) №13 від 15.11.2017; акт про проведення огляду (переогляду) товарів, транспортних засобів, ручної поклажі та багажу UA 205010/2017/114975 від 18.11.2017; свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу 455909273 від 28.02.2014; висновок про якісні характеристики товарів, підготовлений спеціалізованими експертними організаціями № 17/5342/5853 від 21.11.2017; висновок про вартісні характеристики товару,

			підготовлений спеціалізованою експертною організацією №158 від 21.11.2017; договір про надання послуг митного брокера № 925/17 від 16.11.2017; інші некласифіковані документи: довідку органу сертифікації №81 від 20.11.2017, платіжні доручення, що підтверджують сплату митних та інших платежів №0.0895601024.1 від 17.11.2017, №0.0.899299524.1 від 21.11.2017; копія митної декларації країни відправлення №17BEE0000049120766 від 15.11.2017; паспортний документ, що дає право на перетин державного кордону України НОМЕР_3 від 26.07.2017; паспортний документ фізичної особи, що містить інформацію про місце постійного або тимчасового проживання на території України НОМЕР_4 від 15.03.2017; паспортний документ фізичної особи, що містить інформацію про місце постійного або тимчасового проживання на території України НОМЕР_5 від 07.04.2011 (а.с.65-71).
	№816/2394/17 Позивач: ОСОБА_3 Відповідач: Полтавська митниця ДФС	Полтавський окружний адміністративний суд Рішення від 17.01.2018 року: Адміністративний позов ОСОБА_1 (м. Кременчук, вул. Свободи, 101, Полтавська область, реєстраційний номер облікової картки платника податків НОМЕР_1) до Полтавської митниці ДФС (вул. А. Кукоби, 28, м. Полтава, Полтавська область, 36000, код ЄДРПОУ 39292197), Головного управління Державної казначейської служби України у Полтавській області (вул. Шевченка, 1, м. Полтава, Полтавська область, 36011, код ЄДРПОУ 37959255), третя особа: ОСОБА_4 (вул. Я. Мудрого, 38/12, офіс 13, м. Біла Церква, 09117) про визнання протиправними та скасування рішення та картки відмови, зобов'язання вчинити певні дії задовольнити частково. Визнати протиправним та скасувати Рішення Полтавської митниці ДФС про коригування митної вартості № UA806020/2017/000043/1 від 22.11.2017. Визнати протиправним та скасувати картку відмови в прийнятті митної декларації № UA806020/2017/00348 від 22.11.2017. У задоволенні іншої частини позовних вимог відмовити. Стягнути за рахунок бюджетних асигнувань Полтавської митниці ДФС (вул. А. Кукоби, 28, м. Полтава, Полтавська область, 36000, код ЄДРПОУ 39292197) на користь ОСОБА_1 (м. Кременчук, вул. Свободи, 101, Полтавська область, реєстраційний номер облікової картки платника податків НОМЕР_1) витрати зі сплати судового збору в розмірі 1280 грн.	
		Під час митного оформлення транспортного засобу позивача за МД №UA305140/2017/001110 органом доходів і зборів виявлено розбіжності, що не дають можливості підтвердити правильність визначення митної вартості позивачем. Крім того, Полтавська митниця ДФС має інформацію щодо подібного (аналогічного) транспортного засобу, що був ввезений в Україну і мав значно вищу вартість.	

		Представник ГУ ДКСУ у Полтавській області та третя особа в судове засідання не зявилися з невідомих суду причин, хоча про час та місце судового розгляду повідомлялися належним чином. Заслухавши пояснення представників сторін та дослідивши матеріали справи суд встановив наступне. 21 листопада 2017 року фізичною особою підприємцем ОСОБА_5 в інтересах ОСОБА_1 органу доходів і зборів подано МД № UA305140/2017/001110 (а.с. 28 29) з метою розмитнення ввезеного автомобіля HYUNDAI TUCSON, бувшого у використанні, загальна кількість місць 5, тип двигуна дизельний, робочий обєм циліндрів 1685 куб. см., кал. рік 2016. Автомобіль пошкоджено в ДТП, наявні недоліки (пошкодження) відповідно до акту митного огляду та висновку судового експерта товарознавця (а.с. 18-20). Вартість ремонту складає 174 850,32 грн. До митної декларації було додано рахунок фактуру № 233/2017 від 16.11.2017, акт про проведення огляду (переогляду) товарів, транспортних засобів, ручної поклажі та багажу UA 205010/2017/313685 від 18.11.2017, свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу 363383521 від 01.04.2016, висновок про якісні характеристики товарів, підготовлений спеціалізованими експертними організаціями № 17/5342/5851 від 21.11.2017, висновок про вартісні характеристики товару, підготовлений спеціалізованою експертною організацією № 159 від 21.11.2017, договір про надання послуг митного брокера № 926/17 від 16.11.2017, інші некласифіковані документи: довідку органу органу сертифікації 81 від 20.11.2017, платіжні доручення, що підтверджують сплату митних та інших платежів 0.0.895785194.1 від 17.11.2017, 0.0.899301798.1 від 21.11.2017, паспортний документ, що дає право на перетин державного кордону України ЕН 567570 від 31.12.2010, паспортний документ фізичної особи, що містить інформацію про місце постійного або тимчасового проживання на території України КО 681812 від 24.10.2006.	26 грудня 2017 року ОСОБА_1 звернувся до Полтавського окружного адміністративного суду з адміністративним позовом до Полтавської митниці Головного управління ДФС України , Головного управління державної казначейської служби України у Полтавській області, третя особа, яка не заявляє самостійних вимог на стороні позивача - ОСОБА_4 про визнання протиправними та скасування Рішення Полтавської митниці ДФС про коригування митної вартості № UA806020/2017/000043/1 від 22.11.2017 та картки відмови в прийнятті митної декларації № UA806020/2017/00348 від 22.11.2017; зобов'язання Полтавської митниці ДФС прийняти висновок про повернення з Державного бюджету України ОСОБА_1 суми надмірно сплаченого ввізного мити у розмірі 57 925,67 грн. і надати його для виконання ГУ ДКСУ у Полтавській області. В обґрунтування позовних вимог позивач посилається на протиправність оскаржених рішень з огляду на те, що ним було надано всі необхідні документи на підтвердження митної вартості автомобіля. Вказані в оскарженому рішенні про коригування митної вартості розбіжності в документах не спростовують правильності обчислення митної вартості товару декларантом. Обґрунтування відповідачем застосування третього методу визначення митної вартості з урахуванням МД №UA 806020/2017/213933 від 08.04.2017, за якою задекларовано автомобіль HYUNDAI TUCSON, бувший у використанні, загальна кількість місць 5, тип двигуна дизельний, робочий обєм циліндрів 1685 куб. см., кал. рік 2016, є незрозумілим, оскільки зазначений автомобіль був цілим, тоді як автомобіль декларанта був пошкоджений в аварії, що суттєво вплинуло на його вартість та підтверджується висновком експерта. Посилання Полтавської митниці на неправильність застосування експертом коефіцієнта не обґрунтовано належними доказами, тим більше, що експерт застосував найменший з можливих коефіцієнтів.

		22 листопада 2017 року Полтавською митницею ДФС прийнято рішення про коригування митної вартості товарів № UA 806020/2017/000043/1 (а.с. 16-17), згідно якого вартість задекларованого автомобіля скориговано органом доходів і зборів за третім методом визначення митної вартості: розрахована декларантом митна вартість склала 8418,9 євро, митна вартість визначена митницею 13368,52 євро. Підставою для прийняття зазначеного рішення стали розбіжності, що містилися у документах, які підтверджують митну вартість, а саме: 1) рахунок фактура на транспортний засіб виставлений в Бельгії, але відповідно до даних, зазначених у технічному паспорті автомобіля, він транспортується з Нідерландів; 2) у висновку експерта автотоварознавця застосовується коефіцієнт К1 (приведення вартості КТЕ у Німеччині до його вартості в країні придбання), але яка саме країна придбання не уточнюється; 3) у висновку експерта авто товарознавця, на підставі якого задекларована митна вартість ціни на ремонтні послуги та запчастини вказані станом на 06.11.2017, тоді як ОСОБА_1 звернувся із заявою щодо визначення вартості автомобіля 21.11.2017; 4)дата транзитного ТП виписаного на імя ОСОБА_1 15.11.2017, але рахунок на автомобіль виставлений 16.11.2017. Крім того, у Рішенні про коригування митної вартості зазначено, що метод визначення митної вартості за ціною договору щодо товарів, які імпортуються, відповідно до частини 2 статті 58 МК не може бути прийнятий у звязку з тим, що використані декларантом відомості не підтверджені документально (документи, які підтверджують числові значення складових митної вартості, містять розбіжності). Метод визначення митної вартості за ціною договору щодо ідентичних товарів не може бути прийнятий у звязку з відсутністю даних щодо операції з ідентичними товарами, скоригованими відповідно до комерційних умов поставки та партії товару (кількості).	

		Митну вартість товару, що імпортується, скориговано із застосуванням методу визначення митної вартості за ціною договору щодо подібних товарів відповідно до статті 60 МК. Визначена митна вартість товару ґрунтується на МД №UA305140/2017/001110 від 08.04.2017, що була визнана митним органом. На підставі зазначеного Рішення Полтавською митницею ДФС прийнято Картку відмови у митному оформленні пропуску товарів № UA 806020/2017/00348.	
Рівненська митниця ДФС	№817/1760/17 Позивач: ОСОБА_1 Відповідач: Рівненська митниця ДФС	Рівненський окружний адміністративний суд Рішення від 21.02.2018 року: В задоволенні адміністративного позову ОСОБА_1 до Рівненської митниці ДФС України про визнання протиправними та скасування рішення про коригування митної вартості та картки відмови в прийнятті митної декларації відмовити повністю.	
		02.10.2017 позивач придбав на підставі інвойсу у суб'єкта господарювання AUTOBEDRIJF BROERHUIS BV Нідерланди транспортний засіб - легковий автомобіль марки VOLRSWAGEN, модель TIGUAN, 2012 року випуску, номер кузова - НОМЕР_2 з передплатою в сумі 480 Євро. 10.10.2017 декларантом подано до митного оформлення митну декларацію на ввезений з Нідерландів транспортний засіб, фактурна вартість якого, згідно рахунку №G09395 від 02.10.2017 становить 8000 EUR, до якої долучений акт про проведення огляду (перегляду) товарів, транспортних засобів, ручної поклажі та багажу; свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу МОН-К-1-277/17-00002; рахунок-фактура (інвойс); інформація про позитивні результати здійснення радіологічного контролю товару; декларація про походження товару; паспорт громадянина України; копію документа про попередню оплату за автомобіль та квитанцію про сплату митних платежів №ПН353 від 06.10.2017 року. Ввезений товар задекларований декларантом у митній декларації за ціною 8000 євро.	

		Відповідачем 10.10.2017 направлено декларанту електронне повідомлення з вимогою надати: 1) касові або товарні чеки, ярлики, інші документи роздрібної торгівлі, які містять відомості щодо вартості імпортованого транспортного засобу; 2) копію митної декларації країни відправлення; 3) висновок експерта автотоварознавця щодо вартості імпортованого транспортного засобу, із врахуванням технічного стану транспортного засобу, терміну його експлуатації, його комплектації; 4) документи, щодо вартості страхування та перевезення (фрахту) транспортного засобу, документів, щодо вартості перевезення транспортного засобу. Крім того, декларанта проінформовано, що у відповідності до частини 6 статті 53 Митного Кодексу України, декларант або уповноважена ним особа за власним бажанням може подати додаткові наявні у них документи для підтвердження заявленої митної вартості товару. Цього ж числа декларантом в електронному вигляді повідомлено відповідача про те, що додаткові документи надаватися не будуть. Зазначене не заперечуються учасниками справи. 10.10.2017 відповідачем прийняте рішення про коригування митної вартості товарів №UA204000/2017/00871/1, відповідно до якого вартість ввезеного транспортного засобу визначено у розмірі 9165,59 євро. Також, 10.10.2017 відповідачем сформована картка відмови в прийнятті митної декларації, митному оформленні випуску чи пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення №UA204000/2017/00903.	Позивач звернувся до Рівненського окружного адміністративного суду з позовом до відповідача про визнання протиправними та скасування рішень. В обґрунтування позовних вимог позивач зазначив, що для митного оформлення транспортного засобу, ввезеного з Нідерландів, декларантом були подані відповідачу митні декларації з доданими документами. Однак відповідачем за результатами перевірки митної декларації та доданих документів винесено картку відмови у митному оформленні та рішення про коригування митної вартості. На думку позивача, наданих відповідачу документів було достатньо для визначення митної вартості товару за основним методом - ціною контракту щодо імпортованого товару. Вказані рішення позивач вважає протиправними, оскільки наданими до митного оформлення документами повністю підтверджується визначена декларантом митна вартість автомобіля, а дії відповідача по коригуванню митної вартості є неправомірними. Просить позовні вимоги задовольнити в повному обсязі
	№817/2322/17 Позивач: ОСОБА_4 Відповідач: Рівненська митниця ДФС	Рівненський окружний адміністративний суд Рішення 20.02.2018 року: Адміністративний позов ОСОБА_4 (АДРЕСА_1, реєстраційний номер облікової картки платника податків: НОМЕР_2) до ОСОБА_1 митниці Державної фіскальної служби України (33028,м.Рівне, вул. Соборна,104, ідентифікаційний код юридичної особи в Єдиному державному реєстрі підприємств і організацій України 39420640) задовольнити повністю. Визнати протиправною та скасувати Картку відмови в прийнятті митної декларації, митному оформленні випуску чи пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення №UA204010/2017/00279 від 15.12.2017. Присудити ОСОБА_4 за рахунок бюджетних асигнувань ОСОБА_1 митниці Державної фіскальної служби України судові витрати у вигляді сплаченої суми судового збору, а саме 640,00 гривень.	

		Декларантом приватного підприємства “А-2”, що є особою уповноваженою на декларування від імені громадянина України ОСОБА_4, на підставі договору про надання послуг митного брокера №359 від 30.06.2017, до митного поста “Рівне-центральний” ОСОБА_1 митниці ДФС було подано в електронному вигляді митну декларацію №UA204010/2017/236251, з комплектом документів до неї, на товар “вантажний автомобіль марки “OPEL”, модель “MOVANO” ідентифікаційний номер (кузова) - W0LMRF6FDAB012690. При огляді вказаного транспортного засобу посадовою особою Управління протидії митним правопорушенням міжнародної взаємодії встановлено наявність на маркуванні окремих вузлів/деталей транспортного засобу (скло, радіатор, трубопороводи, тощо) 2011 року виготовлення вузлів/деталей, що опосередковано свідчило про 2011 рік виробництва транспортного засобу. Крім того відповідно до листа ТзОВ “ОСОБА_6 Груп” від 05.12.2017 №175 датою першої реєстрації імпортовано позивачем транспортного засобу є 06.06.2011, а не 2012 рік, як вказано у митній декларації, поданої до митного оформлення. Таким чином, заявлені у листі ТзОВ “ОСОБА_6 Груп” відомості щодо першої реєстрації транспортного засобу, заявленого за МД, а також відомості отримані в результаті митного огляду товару згідно МД, стали підставою для прийняття органом доходів і зборів рішення щодо відмови у митному оформлені заявленого товару, оскільки строк експлуатації транспортного засобу становив від 5 до 8 років, що відповідало акцизному податку із ввезених на митну територію України транспортних засобів (крім мотоциклів велосипедів) за ставкою 0,8 EUR за 1 куб.см згідно положень статті 215 ПКУ. Представник відповідача зазначає, що ТзОЕ “ОСОБА_6 Груп” є офіційним Дилером автомобілів торгової марки Opel в Україні та при підготовці інформації відповідно до запиту ОСОБА_1 митниці ДФС, ним використано спеціалізовану інформаційну систему від Виробника з обмеженим доступом (для користування офіційними дилерами).	

		Разом з тим, на приналежність ТзОВ "ОСОБА_6 Груп" до офіційного дилера торговельної марки Opel в Україні, вказує також наявна у вільному доступі в мережі Інтернет інформація. Так згідно наявної інформації у мережі Інтернет, в Україні офіційним дистрибютором під торговельною маркою (позначенням OPEL) відповідно до Дистрибюторської угоди від 20.03.2003 та Дистрибюторської угоди від 07.12.2007 є товариство з обмеженою відповідальністю "УкрАвтоЗАЗ-Сервіс" (м. Київ, Україна), яке було перейменовано в ТзОВ "ОСОБА_6 Груп" 11.01.2011. Згідно з інформацією, ТзОВ "ОСОБА_6 Груп", дистрибюторська угода від 07.12.2007 припинила свою дію 31.12.2014. На заміну вищевказаної угоди було підписано новий договір між компанією "Opel Sotheast Europe LLC" і ТзОВ "ОСОБА_6 Груп" від 12.01.2015 (строк дії - до 31.12.2019), згідно з якою ТзОВ "ОСОБА_6 Груп" здійснює імпорт в Україну автомобілів торговельної марки Opel та запасних частин до них. Представник відповідача вказує, що надані до митного оформлення копії витягів з технічного паспорту на автомобіль марки "Опель Мовано" засвідчує лише факт реєстрації імпортованого автомобіля 19.12.2012 на праві власності за юридичною особою "Естріх" (Австрія), а також факт зняття з реєстрації даного автомобіля 31.10.2017. З урахуванням інформації, отриманої від офіційного дистрибютора (дилера) торгової марки "Опель" на території України, реєстрація імпортованого автомобіля 19.12.2012 була не першою, оскільки перша реєстрація даного автомобіля була здійсненна 06.06.2011. Разом з тим, декларантом позивача при подані вказаних митних декларацій у графі 31 зазначалися різні відомості щодо календарного року виготовлення та модельного року виготовлення, що суперечать одне одному. Так, в митній декларації від 05.12.2017 №UA204010/2017/235214 декларантом позивача календарний рік виготовлення та модельний рік виготовлення вказано 2012 рік, а в декларації від 15.12.2017 №UA204010/2017/236251 зазначено 2011 рік. Таким чином, при подані вказаних митних декларації	ОСОБА_4 звернувся до ОСОБА_1 окружного адміністративного суду з позовом до ОСОБА_1 митниці ДФС про визнання протиправним та скасування рішення про відмову у митному оформленні (випуску) товарів та картки відмови №UA204010/2017/00269 від 15.12.2017 з підстав порушення ОСОБА_1 митницею Державної фіскальної служби України вимог Митного кодексу України. В обґрунтування позову зазначає, що 05.12.2017 з республіки Австрії гр. ОСОБА_5 за його довіреністю було ввезено автомобіль марки "OPEL", модель "MOVANO" ідентифікаційний номер (кузова) W0LMRF6FDAB012690. 15.12.2017 з метою провадження митних формальностей щодо ввезеного автомобіля, митним брокером Приватного підприємства "А-2", було подано митну декларацію з присвоєним номером митниці ДФС №UA204010/2017/236251. До митної декларації крім інших документів було подано технічний паспорт (реєстраційний документ) на автомобіль мовою оригіналу та офіційний переклад цього технічного паспорта, в якому зазначено, що транспортний засіб зареєстровано 19.12.2012; номерний знак видано 19.12.2012. ОСОБА_1 митницею ДФС прийняте рішення від 15.12.2017 про відмову у митному оформленні (випуску) товарів. Підставою прийняття рішення, як зазначається у рішенні, є інформація від ТзОВ "ОСОБА_6 Груп" про дату першої реєстрації автомобіля (06.06.2011). На думку інспектора ця інформація спростовує інформацію про дату першої реєстрації автомобіля, зазначену у гр.31 митної декларації (2012 рік). Як наслідок такого рішення, позивачем сплачено акцизний податок за ставкою 0,8 євро за 1 куб.см. замість 0,02 євро за 1 куб.см., що в свою чергу складає 60467,29грн., замість 1492,84грн. і є на 58974,45грн. більшим від необхідного. Позивач зазначає, що висновки контролюючого органу ґрунтуються на помилковій оцінці працівниками відповідача інформації, викладеної в листі офіційного дистриб'ютора виробника Opel в Україні ТзОВ "ОСОБА_6 Авто-Груп" стосовно дати першої реєстрації автомобіля. Зазначає, що інформація, отримана від ТзОВ "ОСОБА_6 Авто-Груп" не є офіційною інформацією виробника товару, а також вказане товариство не є володільцем та розпорядником інформації про дату первинної реєстрації

		з метою митного оформлення автомобіля марки “Опель Мовано”, кузов W0LMRF6FDAB012690, декларантом позивача ОСОБА_1 митниці ДФС надавалися недостовірні та непідтверджені відомості як щодо року виготовлення, модельного року виготовлення, так і щодо першої реєстрам даного автомобіля зокрема, що є визначальними щодо обрахунку ставки акцизного податку при розрахунку митних платежів. На підставі викладеного представник відповідача просив відмовити в задоволенні позову повністю за безпідставністю вимог.	транспортного засобу (дозволу на першу експлуатацію). За таких обставин, наведена інформація офіційного дистриб’ютора не є інформацією, отриманою від суб’єктів зовнішньоекономічної діяльності та виробників таких товарів. В даному випадку, офіційною документально підтвердженою інформацією щодо дати першого допуску транспортного засобу до експлуатації (первинної реєстрації) є технічний паспорт на автомобіль.
	№818/1466/18 Позивач: ОСОБА_2 Відповідач: Рівненська ДФС	Рівненський окружний адміністративний суд Рішення від 08.05.2018 року: Адміністративний позов ОСОБА_2 (АДРЕСА_1, реєстраційний номер облікової картки платника податків: НОМЕР_2) до Рівненської митниці Державної фіскальної служби України (33028,м.Рівне, вул. Соборна,104, ідентифікаційний код юридичної особи в Єдиному державному реєстрі підприємств і організацій України 39420640) задовольнити частково. Визнати протиправним та скасувати рішення Рівненської митниці Державної фіскальної служби України про коригування митної вартості товарів №UA204010/2017/000041/1 від 20.06.2017.	
		СОБА_2 звернувся в суд з позовом до Рівненської митниці Державної фіскальної служби України про визнання протиправним та скасування рішення про коригування митної вартості товарів №UA204010/2017/000041/1 від 20.06.2017 та внести необхідні відомості до митної декларації а також про зобов’язати повернути надмірно сплачені митні платежі (грошові зобов’язання) в розмірі 30338,00 гривень. В обґрунтування позову зазначає, що 09.06.2017 ним було куплено в Нідерландах автомобіль Lexus CT200 Hybrid, 2011 року випуску, номер кузова НОМЕР_1, за 3650 EUR, що на дату покупки становило згідно курсу НБУ 106373,0410грн., даний автомобіль мав пошкодження в зв’язку з чим його ціна була нижча, ніж за аналогічний автомобіль без пошкоджень. Декларантом здійснено всі необхідні дії щодо митного оформлення вищезазначеного автомобіля та відповідно прораховано всі необхідні збори та податки, сума яких склала 53159,69 грн. і які оплачені згідно з квитанцією №пн319 від 12.06.2017.	Відповідач - Рівненська митниця Державної фіскальної служби України, позов не визнав, подав відзив на позовну заяву (арк.с. 52-56). Представник відповідача в судовому засіданні пояснив, що 20.06.2017 на митний пост “Рівне-центральний” Рівненської митниці ДФС подано в електронному вигляді митну декларацію №UA204010/2017/214658 з комплектом документів до неї, на товар “Автомобіль легковий марка “LEXUS”, модель”CT200H” - 1 шт., ідентифікаційний номер (кузова) JTHKD5BH602008149, фактурною вартістю 3650 EUR та заявленою митною вартістю 113658,87 грн. Для підтвердження заявлених відомостей щодо числових значень складових митної вартості товару декларантом надавалися інвойс від №20170687, довідка транспортних витрат від 15.06.2017, звіт про оцінку автомобіля від 19.06.2017 №372Е. При проведенні у відповідності до положень статті 54 Митного кодексу України контролю правильності визначення декларантом митної вартості товару, заявленого до митного оформлення за вказаною вище МД, посадовою особою органу доходів і зборів встановлено, що документи, надані декларантом органу доходів і зборів для підтвердження заявленої митної вартості товару у відповідності

		ОПісля проходження кордону позивач поїхав для отримання посвідчення Державної митної служби України для реєстрації автомобіля в органах Державтоінспекції, але 20.06.2017 працівником Рівненської митниці ДФС було прийнято рішення про коригування митної вартості товарів №UA204010/2017/000041/1, яким митниця стверджує, що володіє інформацією, яка призвела до виникнення сумнівів у правильності визначення митної вартості товарів та наявності обґрунтованих підстав вважати, що декларантом заявлені не повні відомості щодо складності митної вартості товару, що також призвело до прийняття рішення про коригування митної вартості, заявленої декларантом. Таким чином, після проведення консультацій з декларантом та у зв'язку із відсутністю у декларанта та митниці прийнятної до застосування інформації щодо вартості операцій щодо ідентичних, подібних (аналогічних) товарів, достовірної та документально підтвердженої інформації щодо ціни одиниці товару для обчислення митної вартості за методом на основі віднімання вартості, інформації щодо складових вартості товарів наданої виробником для обчислення митної вартості на основі додавання вартості, що унеможливлює визначення митної вартості шляхом послідовного використання методів, зазначених у статтях 58-63 Митного кодексу України, митну вартість скореговано із застосуванням резервного методу визначення митної вартості згідно положень статті 64 Митного кодексу України. Представник митниці, користуючись періодичним довідником Schwackeliste 4/2017, сторінка 512, визначив вартість автомобіля в розмірі 6974 EUR, що згідно курсу НБУ становило 203245,37грн. та відповідно відмовив у митному оформленні та видав картку відмови №UA204010/2017/00075.В зв'язку з тим, що необхідно було продовжувати використання вище зазначеного автомобіля, позивач здійснив додаткові платежі (донараховані митником) в розмірі 28390 грн. та 1948 грн. Позивач зазначає, що ним надані всі необхідні документи: рахунок- фактура (інвойс) (Commercial invoice) 20170687 від 09.06.2017 із зазначеною реальною ціною 3650 EUR.	до ч.2 ст.53 Митного кодексу України, містять розбіжності, а саме встановлено, що на сайт www.vaartland.n1/m/occasion/84468-lexus-ct-200h-hybrid-ecc-lmv-chroom.html наявна інформація щодо пробігу заявленого до митного оформлення товару 106779 км, у той же час до митного оформлення надано Акт про проведення огляду (переогляду) товарів, транспортних засобів від 13.06.2017 №UA209060/2017/05554, а також Звіт про оцінку автомобіля LEXUS CT2007 HYBRID VIN-код JTHKD5BH602008149 від 19.06.2017 №372Е із зазначенням пробігу заявленого до митного оформлення товару - 158255 км. Представник відповідача зазначив, що інформація про товар, що розміщена на вебсайті виробника цього товару є достовірною до тих пір, поки не буде доведено протилежне; органи доходів і зборів можуть використовувати цю інформацію при встановленні характеристик задекларованого товару. Крім того, орган доходів і зборів володів інформацією, яка призвела до виникнення сумнівів у правильності визначення митної вартості товарів та наявності обґрунтованих підстав вважати, що декларантом заявлено неповні відомості щодо складових митної вартості товару, а саме: згідно періодичного видання довідник Schwackeliste 4/2017 (сторінка 512) вартість подібного товару становить 12200 EUR; згідно цінової інформації ЄАІС ДФС вартість подібного транспортного засобу (за маркою, моделлю, календарним та модельним роками виготовлення, потужністю двигуна, країною виробництва) знаходиться в діапазоні від 6954 до 7330 EUR/шт., яка є вищою від заявленої митної вартості товару. При цьому, надана на вимогу митного органу митна декларація країни експорту №7NLJ3PMMHA3NZWD57 від 09.06.2017, у якості додаткового документа для підтвердження заявленої митної вартості, за вартісними відомостями 3700 EUR не кореспондується із вартістю транспортного засобу згідно поданої до митного оформлення фактури від 09.06.2017 №20170687 - 3650 EUR, та враховуючи вартість транспортування в 250 EUR згідно довідки про транспортні витрати від 15.06.2017 №б/н, що унеможливлює обєктивне обчислення заявленої декларантом митної вартості при здійсненні контролю правильності визначення митної вартості транспортного засобу. ОСОБА_3 коштів в розмірі 250 EUR повинна б бути додана позивачем при обрахунку митної вартості

		Крім того, на вимогу митника здійснено експертизу та згідно експертного Звіту №372Е щодо визначення ринкової вартості автомобіля у ПП "Експертний центр після аварійного захисту Експерт-сервіс-альфа" від 19.06.2017 вартість автомобіля визначена в розмірі 76526,10грн., що еквівалентно 2634 EUR станом на 19.06.2017. Після прийняття фіскальним органом письмового рішення про коригування заявленої митної вартості, наступним логічним кроком декларанта є оформлення декларації ІМ 40 під так звані гарантійні зобовязання, а саме, з особливостями заповнення граф 47 і 43 митної декларації та випуск товару у вільний обіг, тим самим завершується митне оформлення. Проте, працівником митниці було відмовлено в оформленні декларації під гарантійні зобовязання та позивачем сплачено донараховану суму. Позивач вважає рішення про коригування митної вартості товарів від 20.06.2017 №UA204010/2017/00075 протиправним та таким, що підлягає скасуванню.	транспортного засобу як складова такої митної вартості. У відповідь на повідомлення митного органу від декларанта надійшла заява від 20.06.2017, в якій зазначено, що страхування не проводилось, так як автомобіль пошкоджений і транспортувався на лафеті. Оплата проводилась готівкою, в якості чека оформляється фактура та експортна декларація. Інших документів надано не буде. Таким чином, враховуючи вищевикладене, в органу доходів і зборів були відсутні підстави для визнання митної вартості оцінюваних товарів, заявленої декларантом, за основним методом. Отже, відповідно до положень статті 55 МКУ, Рівненською митницею ДФС було прийняте рішення про коригування митної вартості товару від 20.06.2017 № UA204010/2017/000041/1 з урахуванням принципів Методики товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів затвердженої наказом Міністерства юстиції України, Фондом державного майна України від 24.11.2003 №1074/2092 та довідкової інформації, щодо ціни аналогічного транспортного засобу, наявної у довіднику Schwackeliste 4/2017, сторінка 512 (за основу розрахунку прийнято вартість 12200 євро). Крім того, відповідач вказує, що позивач в позові зазначає, що посадовою Рівненської митниці ДФС, в супереч положенням Митного кодексу України, було відмовлено у випуску у вільний обіг (митному оформленні) імпортованого автомобіля під гарантійні зобовязання. Однак, після винесеного органом доходів і зборів рішення про коригування митної вартості, товар згідно якого приймалося таке рішення, був випущений згідно митної декларації від 21.06.2017 №UA204010/2017/214898 у вільний обіг без застосування фінансової гарантії. Крім того, в адміністративному позові позивач зазначає, що посадовою особою Рівненської митниці ДФС було поставлено вимогу щодо надання експертного звіту щодо вартості імпортованого автомобіля, який позивачем було замовленов ПП "Експертний центр після аварійного захисту Експерт-сервіс-альфа" - експертний звіт №372Е. Вказане твердження також є хибним, оскільки згідно поставлених вимог щодо надання додаткових документів, перелік яких зазначений в оскаржуваному рішенні про коригування митної вартості товарів, вимога щодо надання будь-яких висновків відсутня і позивачу, посадовою особою Рівненської митниці

			ДФС, яка виносила оскаржуване рішення, не ставилась ОСОБА_2 Імпортований автомобіль до митного оформлення разом із митною декларацією №UA204010/2017/214658 та копіями документів до неї до Рівненської митниці ДФС подано 20.06.2017, в графі 44 митної декларації декларантом зазначено усі документи, що подаються ним до митного оформлення, в тому числі зазначено реквізити вказаного Звіту про оцінку. Також, даний Звіт було здійснено ще 19.06.2017, тобто до подання митної декларації №UA204010/2017/214658 від 20.06.2017 та до здійснення митного оформлення автомобіля.На підставі викладеного вважає оскаржуване рішення правомірним та просив відмовити в задоволенні позову повністю за безпідставністю вимог.
	Справа №817/77/1709 Позивач: ОСОБА_3 Відповідач: Рівненська митниця Державної фіскальної служби України	Рівненський окружний адміністративний суд Постанова від 27.11.2017 року: Адміністративний позов задовольнити частково. Визнати протиправним та скасувати рішення Рівненської митниці Державної фіскальної служби України про коригування митної вартості товарів від 06.09.2016 №204000009/2016/000029/2 в частині коригування вартості транспортного засобу на суму 1176,41 євро. В задоволенні позовних вимог про визнання протиправним та скасування рішення Рівненської митниці Державної фіскальної служби України про коригування митної вартості товарів від 06.09.2016 №204000009/2016/000029/2 в частині коригування вартості транспортного засобу на суму 13842,59 євро відмовити. Визнати протиправним та скасувати рішення Рівненської митниці Державної фіскальної служби України про коригування митної вартості товарів від 29.11.2016 №204000009/2016/000049/2 в частині коригування вартості транспортного засобу на суму 1898,65 євро. В задоволенні позовних вимог про визнання протиправним та скасування рішення Рівненської митниці Державної фіскальної служби України про коригування митної вартості товарів від 29.11.2016 №204000009/2016/000049/2 в частині коригування вартості транспортного засобу на суму 3376,77 євро відмовити. В задоволенні позовних вимог про визнання протиправними та скасування карток відмови в прийнятті митної декларації, митному оформлені випуску чи пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення від 07.09.2017 №204000009/2016/00027 та від 30.11.2016 №204000009/2016/00047 відмовити.	
			Відповідач подав до суду письмові заперечення проти адміністративного позову, в яких зазначив, що при проведенні контролю правильності визначення декларантом митної вартості товарів, заявлених до митного оформлення, встановлено, що позивачем заявлено неповні відомості щодо складових митної вартості транспортних засобів, тому посадовою особою відповідача було направлено позивачу електронні вимоги щодо надання додаткових документів з метою підтвердження відомостей заявлених у митних деклараціях, а саме: висновків експерта-автотоварознавця щодо вартості імпортованих транспортних засобів; касових або товарних чеків, ярликів, які містять відомості щодо вартості транспортних засобів;

		Позивач звернувся до Рівненського окружного адміністративного суду з позовом до відповідача про визнання протиправними та скасування рішень. В обґрунтування позовних вимог позивач зазначив, що для митного оформлення транспортних засобів, ввезених з Королівства Бельгія, ним були подані відповідачу митні декларації з доданими документами. Також, на вимогу відповідача позивачем надавалися додаткові документи. На думку позивача, наданих відповідачу документів було достатньо для визначення митної вартості товару за основним методом - ціною контракту щодо імпортованого товару. Проте, відповідачем були прийняті рішення №204000009/2016/00029/2 від 06.09.2016, №204000009/2016/000049/2 від 29.11.2016 про коригування митної вартості товару за ціною на подібні (аналогічні) транспортні засоби, внаслідок чого зазначену позивачем митну вартість автомобілів було збільшено, та як наслідок, складені картки відмови в прийнятті митної декларації, митному оформлені випуску чи пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення №204000009/2016/00027 від 07.09.2017, №204000009/2016/00047 від 30.11.2016. Вказані рішення позивач вважає протиправними, оскільки наданими до митного оформлення документами повністю підтверджується визначена декларантом митна вартість автомобілів, а дії відповідача по коригуванню митної вартості за ціною на подібні (аналогічні) транспортні засоби є неправомірними. З наведених підстав просить позовні вимоги задовольнити в повному обсязі. 06.09.2016 декларантом приватним підприємством "Альянс Авто-Брокер" подано до митного оформлення ввезений позивачем з Королівства Бельгія транспортний засіб марки MERCEDES-BENZ, модель C220CDI, ідентифікаційний номер (номер кузова) WDD2042021G313868, номер двигуна - 65191132130178, кількість місць, включаючи місце водія - 5, призначення: для використання по дорогах загального користування (для	документів щодо вартості страхування та перевезення (фрахту) транспортних засобів. Відповідач вказує, що вказані документи позивачем надані не були, натомість були надані додаткові документи за власним бажанням. У звязку з розбіжностями в додатково наданих за власним бажанням документах та ненаданням жодних додаткових документів, витребуваних митницею, згідно з переліком та відповідно до умов, зазначених у ч. 2 4 ст. 53 та у відповідності до ч. 5 ст. 54 Митного кодексу України, та за результатом проведеної відповідно до положень частини 4 статті 57 Митного кодексу України процедури консультації з декларантом та наявної цінової інформації щодо подібних, аналогічних товарів у офіційних джерелах, відповідачем були прийняті оскаржувані рішення про коригування митної вартості заявленого товару та картки відмови в прийнятті митної декларації, митному оформлені випуску чи пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення. Таким чином, просив відмовити у задоволенні адміністративного позову повністю. 06.09.2016 відповідачем прийнято Рішення про коригування митної вартості товарів №204000009/2016/000029/2, відповідно до якого вартість ввезеного транспортного засобу визначено у розмірі 15019 євро (а.с.35-36). Також, 06.09.2016 відповідачем сформована картка відмови в прийнятті митної декларації, митному оформленні випуску чи пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення №204000009/2016/00027 (а.с.37-38).29.11.2016 декларантом приватним підприємством "Альянс Авто-Брокер" подано до митного оформлення ввезений позивачем з Королівства Бельгія транспортний засіб марки RENAULT, модель "KANGOO", ідентифікаційний номер (номер кузова) VF1FW18H552574083, номер двигуна K9K (маркування), загальна кількість місць, включаючи місце водія 2, призначення: для використання по дорогах загального користування (для перевезення вантажів), тип двигуна дизельний, колісна формула 4х2, робочий обєм циліндрів двигуна 1461 см3, вантажопідйомність 0,768 т, маса у разі максимального завантаження 2,200 т, тип кузова вантажний фургон, в наявності стаціонарна перегородка між кабіною водія та вантажним відділенням, відсутні вікна в бокових панелях, відсутні доступні отвори для кріплення сидінь та встановлення пристроїв безпеки, в задній частині відсутні декоративне оздоблення та ознаки комфорту, календарний рік виготовлення 2015, модельний рік виготовлення 2015 (далі транспортний засіб 2).

		перевезення пасажирів), тип двигуна дизельний, робочий обєм циліндрів 2143 см3, колісна формула 4х2, тип кузова універсал, встановлені засоби безпеки, календарний рік виготовлення 2014, модельний рік виготовлення 2014 (далі транспортний засіб 1). Фактурна вартість товару, згідно рахунку від 30.08.2016 №20161950 становить 7000 EUR. Ввезений товар задекларований декларантом у митній декларації за ціною 7000 євро (а.с.9-34). Відповідачем 06.09.2017 направлено декларанту електронне повідомлення з вимогою надання: 1) висновку експерта-автотоварознавця щодо вартості імпортованого транспортного засобу, із врахуванням технічного стану транспортного засобу, терміну його експлуатації, його комплектації; 2) документів, щодо вартості перевезення транспортного засобу. Крім того, декларанта проінформовано, що у відповідності до частини шостої статті 53 МКУ декларант або уповноважена ним особа за власним бажанням може подати додаткові наявні у них документи для підтвердження заявленої ними митної вартості товару. Декларант листом за №34 від 06.09.2016 повідомив відповідача що додаткові документи надаватися не будуть, окрім сторінки з сайту DE BELS AUTOHANDEL (www.debels.com). Також, в листі декларант просив прийняти рішення про визначення митної вартості без врахування термінів, передбачених ст. 53 Митного кодексу України (а.с.17).	Фактурна вартість товару, згідно рахунку від 10.11.2016 №20161950 становить 2600 EUR. Ввезений товар задекларований декларантом у митній декларації за ціною 2600 євро (а.с.39-78). Відповідачем 29.11.2017 направлено декларанту електронне повідомлення з вимогою надання: 1) висновку експерта-автотоварознавця щодо вартості імпортованого транспортного засобу, із врахуванням технічного стану транспортного засобу, терміну його експлуатації, його комплектації; 2) касових або товарних чеків, ярликів, які містять відомості щодо вартості транспортного засобу які можна ідентифікувати з транспортним засобом, поданим до митного оформлення; 3) документів, щодо вартості страхування та перевезення (фрахту) транспортного засобу. Крім того, декларанта проінформовано, що у відповідності до частини шостої статті 53 МКУ декларант або уповноважена ним особа за власним бажанням може подати додаткові наявні у них документи для підтвердження заявленої ними митної вартості товару. 29.11.2016 листом за №88 декларантом на електронне повідомлення митниці стосовно необхідності надання додаткових документів для підтвердження заявленої митної вартості товарів надано: детальний опис автомобіля RENAULT KANGOO VIN код VF1FW18H552574083; товарний чек №5696 від 18.11.2016 з перекладом; поштову оплату від імені третіх осіб (квитанцію) від 18.11.2016 з перекладом; експертизу від 28.10.2016 з перекладом; оголошення про продаж транспортного засобу з мережі Інтернет з перекладом. Також, в листі декларант просив прийняти рішення про визначення митної вартості без врахування термінів, передбачених ст. 53 Митного кодексу України (а.с.17). 29.11.2017 відповідачем прийнято Рішення про коригування митної вартості товарів №204000009/2016/000049/2, відповідно до якого вартість ввезеного транспортного засобу визначено у розмірі 5275,42 євро (а.с.79-80). Також, 29.11.2016 відповідачем сформована картка відмови в прийнятті митної декларації, митному оформленні випуску чи пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення №204000009/2016/00047 (а.с.81-82).

Сумська митниця ДФС	№817/2160/17 Позивач: ОСОБА_1 Відповідач: Сумська митниця ДФС	Сумський окружний адміністративний суд Рішення від 08.05.2018 року: Адміністративний позов ОСОБА_1 до Сумської митниці ДФС про визнання протиправними та скасування рішення та картки - задовольнити. Визнати протиправним та скасувати рішення Сумської митниці ДФС про коригування митної вартості товарів від 12.02.2018 №UA805180/2018/000004/1 та картку відмови в прийнятті митної декларації, митному оформленні випуску чи пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення №UA805180/2018/00012.	
		ОСОБА_1 звернувся до Сумського окружного адміністративного суду з адміністративним позовом до Сумської митниці ДФС про визнання протиправними та скасування рішення про коригування митної вартості товарів від 12.02.2018 №UA805180/2018/000004/1 та картки відмови в прийнятті митної декларації, митному оформленні випуску чи пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення №UA805180/2018/00012. Свої вимоги мотивує тим, що 09.02.2018 ним було подано до митного оформлення митну декларацію стосовно придбаного ним у нерезидента автомобіля марки VOLKSWAGEN PASSAT, 2015 року випуску, вартість якого було визначено декларантом за ціною угоди в розмірі 5500 доларів США. Проте, 12.09.2018 митницею прийнято рішення про коригування митної вартості та картку відмови у митному оформленні, згідно з якими вартість автомобіля, визначену декларантом для цілей нарахування митних платежів, було відхилено та визначено митну вартість за другорядним методом (за ціною договору щодо ідентичних товарів) в розмірі 8900 доларів США. Підставами коригування митної вартості відповідачем вказано, що використані декларантом відомості не є об’єктивними та достатньо підтвердженими документально, не надано копію митної декларації країни відправлення та платіжне доручення на транспортування товару. На думку позивача, декларантом було подано всі необхідні документи, які належним чином були оформлені та містили необхідну інформацію про вартість товару. Жодні розбіжності щодо вартості товару в даних документах були відсутні.	За результатом проведеного митного контролю митниця прийняла рішення про коригування митної вартості товарів товарів від 12.02.2018 №UA805180/2018/000004/1 та складена картка відмови в прийнятті митної декларації, митному оформленні випуску чи пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення №UA805180/2018/00012. Відповідно до частини першої статті 53 Митного кодексу України (у редакції, чинній на час виникнення спірних правовідносин) у випадках, передбачених цим Кодексом, одночасно з митною декларацією декларант подає органу доходів і зборів документи, що підтверджують заявлену митну вартість товарів і обраний метод її визначення. У частині другій цієї статті наведений перелік документів, які підтверджують митну вартість товарів. Частиною четвертою вказаної статті встановлено, що у разі якщо митний орган має обґрунтовані підстави вважати, що існуючий взаємозв’язок між продавцем і покупцем вплинув на заявлену декларантом митну вартість, декларант або уповноважена ним особа на письмову вимогу митного органу, крім документів, зазначених у частинах другій і третій цієї статті, подає (за наявності) визначені в ній документи. Згідно з частиною п’ятою цієї статті забороняється вимагати від декларанта або уповноваженої ним особи будь-які інші документи, відмінні від тих, що зазначені в цій статті. При цьому, положеннями частини 6 цієї статті передбачено, що декларант або уповноважена ним особа за власним бажанням може подати додаткові наявні у них документи для підтвердження заявленої ними митної вартості товару. Відповідно до частини першої статті 54 Митного кодексу України (у редакції, чинній на час виникнення спірних правовідносин) контроль правильності визначення

		26.01.2018 ОСОБА_1, згідно угоди №1357132 від 26.01.2018 про перехід права власності на механічний транспортний засіб, складеної та посвідченої Агентством обслуговування Міністерства внутрішніх справ Грузії, придбав на території Грузії автомобіль марки VOLKSWAGEN PASSAT, 2015 року випуску, вартістю 5500 доларів США. На підставі укладеної угоди компетентними органами Грузії йому було видано Свідоцтво автотранспортного засобу НОМЕР_1 від 26.01.2018 із зазначенням транзитного номеру автомобіля та кінцевого терміну доставки в Україну. Транспортування придбаного автомобіля VOLKSWAGEN PASSAT до України здійснювалось ОСОБА_1 самостійно шляхом його перевезення морським паромом з м. Батум (Грузія) до м. Черноморськ (Одеська митниця), що підтверджується рахунком-фактурою від 31.01.2018 №133Б. При цьому, ОСОБА_1 супроводжував даний автомобіль на паромі, їдучи в каюті. 04 лютого 2018 року вказаний автомобіль ввезено в Україну та доставлено в Сумську митницю ДФС для митного оформлення. 09 лютого 2018 року декларантом ОСОБА_1 подано до митного оформлення митну декларацію (далі по тексту - МД) №UA805180/2018/002454, згідно якої вартість автомобіля визначена декларантом за ціною угоди на підставі примірника даної угоди, що відповідало реальній ціні даного правочину. Крім самої МД до митного оформлення були подані також і інші документи, перелік яких було наведено у графі 44 вказаної МД, а саме: угода №1357132 від 26.01.2018, свідоцтво автотранспортного засобу НОМЕР_1 від 26.01.2018, рахунок-фактура №133Б від 31.01.2018 про вартість транспортування, висновок експертного дослідження №19/5946/719 від 09.02.2018, сертифікат відповідності №UA008.03639-18 від 06.02.2018р.	митної вартості товарів здійснюється митним органом під час проведення митного контролю і митного оформлення шляхом перевірки числового значення заявленої митної вартості. Аналіз наведених норм дає підстави вважати, що митні органи мають право здійснювати контроль правильності обчислення декларантом митної вартості, але ці повноваження здійснюються у спосіб, визначений законом, зокрема, витребовування додаткових документів на підтвердження задекларованої митної вартості може мати місце тільки у випадку наявності обґрунтованих сумнівів у достовірності поданих декларантом відомостей. Такі сумніви можуть бути зумовлені неповнотою поданих документів для підтвердження заявленої митної вартості товарів, невідповідністю характеристик товарів, зазначених у поданих документах, митному огляду цих товарів, порівнянням рівня заявленої митної вартості товарів з рівнем митної вартості ідентичних або подібних товарів, митне оформлення яких уже здійснено, і таке інше. Наявність у митного органу обґрунтованого сумніву у правильності визначення митної вартості є обов'язковою, оскільки з цією обставиною закон пов'язує можливість витребовування додаткових документів у декларанта та надає митниці право вчиняти наступні дії, спрямовані на визначення дійсної митної вартості товарів. Разом з тим витребувати необхідно ті документи, які дають можливість пересвідчитись у правильності чи помилковості задекларованої митної вартості, а не всі, які передбачені статтею 53 Митного кодексу України. Ненадання повного переліку витребуваних документів може бути підставою для визначення митної вартості не за першим методом лише тоді, коли подані документи є недостатніми чи такими, що у своїй сукупності не спростовують сумнів у достовірності наданої інформації. - за ціною договору (вартість операції). Кожний наступний метод застосовується лише у разі, якщо митна вартість товарів не може бути визначена шляхом застосування попереднього методу відповідно до норм цього Кодексу. У разі неможливості визначення митної вартості товарів згідно з положеннями статей 59 і 60 цього Кодексу за основу для її визначення може братися або ціна, за якою ідентичні або подібні (аналогічні) товари були продані в Україні не пов'язаному із

			продавцем покупцю відповідно до статті 62 цього Кодексу, або вартість товарів, обчислена відповідно до статті 63 цього Кодексу. При цьому кожний наступний метод застосовується, якщо митна вартість товарів не може бути визначена шляхом застосування попереднього методу. Згідно з пунктом 5 частини десятої статті 58 Митного кодексу України (у редакції, чинній на час виникнення спірних правовідносин) при визначенні митної вартості до ціни, що була фактично сплачена або підлягає сплаті за оцінювані товари, додаються такі витрати (складові митної вартості), якщо вони не включалися до ціни, що була фактично сплачена або підлягає сплаті, зокрема, витрати на транспортування оцінюваних товарів до аеропорту, порту або іншого місця ввезення на митну територію України. Відповідно до частини одинадцятої статті 264 Митного кодексу України (у редакції, чинній на час виникнення спірних правовідносин) орган доходів і зборів відмовляє у прийнятті митної декларації виключно з таких підстав: 1) митна декларація не містить усіх відомостей або подана без документів, передбачених статтею 335 цього Кодексу; 2) електронна митна декларація не містить встановлених законодавством обов'язкових реквізитів; 3) митну декларацію подано з порушенням інших вимог, встановлених цим Кодексом. Як вбачається з матеріалів справи, підставою коригування митної вартості відповідачем вказано, що використані декларантом відомості не є об'єктивними та достатньо підтвердженими документально. Також митниця, посилаючись на статтю 53 Митного кодексу України, направила позивачу запит про необхідність надати документи, що підтверджують заявлену митну вартість товару і обраний метод її визначення. Тобто, в рішенні Сумської митниці ДФС взагалі не вказано в чому полягає необ'єктивність та недостатність поданих позивачем документів, а в запиті про надання додаткових документів не вказано які конкретно документи необхідно додатково надати. При цьому, відповідач не бере до уваги всі подані позивачем разом з митною декларацією документи на підтвердження митної вартості товару, а саме: угода №1357132 від 26.01.2018, свідоцтво автотранспортного засобу НОМЕР_1 від 26.01.2018, рахунок-фактура №133Б від 31.01.2018 про вартість транспортування, висновок експертного

			дослідження №19/5946/719 від 09.02.2018, сертифікат відповідності №UA008.03639-18 від 06.02.2018. Враховуючи викладене, суд вважає, що декларант позивача одночасно з митною декларацією в повному обсязі надав до Митниці документи, які підтверджують митну вартість транспортного засобу, згідно з частиною 2 статті 53 Митного кодексу України, а також витрати на транспортування вантажу від місця завантаження до перетину митного кордону України, тоді як митниця не довела, що подані декларантом позивача документи для визначення митної вартості товару містять розбіжності, наявні ознаки підробки або не містять усіх відомостей, що підтверджують числові значення складових вартості товарів, чи відомостей щодо ціни, що була фактично сплачена або підлягає сплаті за ці товари. При цьому митниця не обґрунтувала та не довела неможливість визначення митної вартості за ціною контракту (методом № 1). Посилання відповідача на те, що сума, яка зазначена в рахунку-фактурі (інвойсі), поданому декларантом, не була підтверджена є безпідставними, оскільки положення статті 53 Митного кодексу України не містять вимог щодо додаткового підтвердження ціни, вказаної у документах, які підтверджують митну вартість товару. Такий висновок суду узгоджується з позицією Верховного суду, яка висловлена в постанові від 20.02.2018 у справі №809/1884/16.
	№818/469/17 Позивач: ОСОБА_1 Відповідач: Сумська митниця ДФС	Сумський окружний адміністративний суд Постанова від 24.05.2017 року: Адміністративний позов ОСОБА_3 до Сумської митниці ДФС про скасування рішення, картки відмови - задовольнити. Скасувати рішення Сумської митниці ДФС від 23.03.2017 р. № UA805000/2017/000014/1 про коригування митної вартості товару та карту відмови Сумської митниці в прийнятті митної декларації, митному оформленні випуску чи пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення від 24.03.2017р. №UA805180/2017/00010. Стягнути за рахунок бюджетних асигнувань Сумської митниці ДФС (м. Суми, вул.. Ю.Вєтрова, 24,і.к. 39420037) на користь ОСОБА_3 (ІНФОРМАЦІЯ_1, АДРЕСА_1,і.к. НОМЕР_1) 1843,98 грн. судового збору, а також 2325,46 грн. витрат на правову допомогу.	
		При аналізі документів, доданих до митної декларації № UA805180/2017/003696 встановлено ряд розбіжностей, а саме: надано два чеки на проданий товар один із яких містить лише підпис продавця, а інший підпис продавця та покупця з датами; лист ТОВ “Дельфін-Авто” містить інформацію про вартість транспортування, однак договору на транспортування не надано;	

		за митною декларацією № UA805180/2017/003506 даний товар заявлявся з рівнем митної вартості 164750,00 грн. з наданням висновку № 002/2017 автотоварознавчого дослідження. На момент митного оформлення автомобіля Спеціалізований програмно-апаратний комплекс не містив інформацію щодо митної вартості транспортного засобу зазначеної марки та моделі, тому посадовою особою митниці прийнято рішення про використання інформації з мережі Інтернет, а саме періодичного довідника "Red Book" - Kelley Blue Book Auto market report USA середня ціна автомобіля такої ж моделі за яким значно вища ніж задекларована позивачем. В зв'язку з цим прийнято рішення про визначення ціни товару за другорядним методом - за ціною договору щодо ідентичних товарів з рівнем митної вартості 7836 доларів США. Заслухавши пояснення представників сторін, дослідивши матеріали справи, оцінивши докази в їх сукупності, суд задовольняє позовні вимоги, виходячи із наступного. Судом встановлено, що згідно чеку на проданий товар ОСОБА_3 придбала у громадянина США ОСОБА_4 автомобіль марки VW Golf 2012, 2.5l, VIN: НОМЕР_2 вартістю 3000,00 доларів США. Вказаний документ підписано 30.11.2016 року продавцем та 05.12.2016 року покупцем (а.с.11, 12). Згідно розписки від 21.12.2016 року ОСОБА_4 отримав від ОСОБА_3 3000,00 доларів США в рахунок оплати вартості автомобіля та 400,00 доларів США за його доставку до України (а.с.13). Згідно коносаменту від 30.12.2016 року № 0668 автомобіль VW Golf 2012, 2.5l, VIN: НОМЕР_2 відправлено з порту Нью-Йорк, США до порту Одеси, Україна (а.с.16, 17). Згідно вказаного документу отримувачем вантажу є ОСОБА_3, перевізник ТОВ "Дельфін-Авто". За інформацією ТОВ "Дельфін-Авто", вартість доставки автомобіля по коносаменту № 0668 склала 400,00 доларів США (а.с.18).	Позивач звернулась до суду з адміністративним позовом до Сумської митниці ДФС, в якому просила визнати протиправним та скасувати рішення відповідача від 23.03.2017 року № UA805000/2017/000014/1 про коригування митної вартості товарів; визнати протиправною та скасувати картку відмови в прийнятті митної декларації, митному оформленні випуску чи пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення від 24.03.2017 року № UA805180/2017/00010. Позовні вимоги обґрунтовані тим, що в 2016 році ОСОБА_3 придбала у громадянина США автомобіль марки VW Golf 2012, 2.5l, VIN: НОМЕР_2 вартістю 3000,00 доларів США. Продавець надав позивачу письмову розписку про те, що отримав 3000,00 доларів США за автомобіль та 400,00 доларів США за доставку авто в Україну. Згідно коносаменту автомобіль транспортувався із порту Нью-Йорка, США до порту Одеса, Україна. 20.03.2017 року через митного брокера позивач подала електронну митну декларацію № UA805180/2017/003696 про митне оформлення автомобіля VW Golf 2012, 2.5l, VIN: НОМЕР_2. За результатами розгляду декларації та доданих до неї документів, Сумською митницею прийнято спірні рішення. Позивач не погоджується із такими рішеннями відповідача, оскільки для митного оформлення ним були надані усі документи, що підтверджують митну вартість товару і дозволяють визначити його ціну за першим методом - ціною договору.

		Для митного оформлення автомобіля VW Golf 2012, 2.5l позивач, через митного брокера ОСОБА_5, подала до Сумської митниці електронну митну декларацію № UA805180/2017/003696 (а.с.67-68). В графі 42 вартість товару зазначена 3400,00 доларів США. За результатами перевірки митної декларації та доданих до неї документів, Сумською митницею прийнято рішення від 23.03.2017 року № UA805000/2017/000014/1 про коригування митної вартості товарів, яким митну вартість автомобіля VW Golf 2012, 2.5l, VIN: НОМЕР_2 розраховано на рівні 7836,00 доларів США (а.с.19). Підставами для прийняття вказаного рішення були (графа 33 рішення) зазначено: надано два чеки на проданий товар один із яких містить лише підпис продавця, а інший підпис продавця та покупця з датами; лист ТОВ "Дельфін-Авто" містить інформацію про вартість транспортування, однак договору на транспортування не надано; за митною декларацією № UA805180/2017/003506 даний товар заявлявся з рівнем митної вартості 164750,00 грн. з наданням висновку № 002/2017 автотоварознавчого дослідження. Також вказано, що декларантом не надано запитані документи, а саме банківські платіжні документи, що стосуються оцінюваного товару, висновки про якісні та вартісні характеристики товару, підготовлені спеціалізованими експертними організаціями, договір на транспортування, митну декларацію країни відправлення. Підставою для визначення митної вартості вказано "цінова інформація мережі Інтернет", а саме сайт країни експортера www.kbb.com. Також відповідачем складено картку відмови в прийнятті митної декларації, митному оформленні випуску чи пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення від 24.03.2017 року № UA805180/2017/00010 (а.с.20).	

	№818/894/16 Позивач: ОСОБА_5 Відповідач: Сумська митниця ДФС	Сумський окружний адміністративний суд Постанова від 28.09.2016 року: Адміністративний позов ОСОБА_1 до Сумської митниці ДФС про визнання протиправним та скасування рішення про коригування митної вартості задовольнити в повному обсязі Визнати протиправним та скасувати рішення Сумської митниці ДФС №805000011/2016/000051/2 від 18.07.2016 про коригування митної вартості товарів. Стягнути за рахунок бюджетних асигнувань субєкта владних повноважень - Сумської митниці ДФС на користь ОСОБА_1 (і.н. НОМЕР_1) витрати на оплату судового збору в сумі 551,20 грн. (пятсот пятдесят одна) грн. 20 коп.	
		13.07.2016 декларантом ОСОБА_5 подано митну декларацію № 805130000/2016/009020 на товар легковий автомобіль, що був у використанні, марка RENAULT, модель MODUS 1.2, з рівнем митної вартості 2650 швейцарських франків (далі -CHF). Під час здійснення розгляду документів, поданих до митного контролю та митного оформлення, посадовою особою митниці встановлено, що надані документи містять ряд недоліків та розбіжностей. Зважаючи на те, що позивачем не було надано належних платіжних документів на підтвердження вартості придбаного автомобіля, митне оформлення автомобіля здійснене за другорядним методом за ціною договору щодо подібних (аналогічних) товарів з найменшим рівнем митної вартості 4300 CHF (відповідно до ч.7 ст.60 Митного Кодексу України). Зважаючи на викладене, відповідач стверджує, що Сумською митницею прийнято правомірне та обгрунтоване рішення про коригування митної вартості товару (транспортного засобу) і підстави для його скасування відсутні. Заслухавши пояснення сторін, дослідивши надані докази у їх сукупності, суд дійшов висновку про наявність підстав для задоволення позовних вимог ОСОБА_5, з урахуванням наступного: Судом встановлено, що 30.06.2016р. позивач - ОСОБА_5 придбав у громадянина ОСОБА_6 Гараже Куйтім Дуракі легковий автомобіль Renault Modus 1,2, що підтверджується копією Договору купівлі-продажу уживаного автомобіля з нотаріальним перекладом та посвідченням (а.с.8-9). Вартість автомобіля склала 2650,00 швейцарських франків, які продавець отримав готівкою і про що зробив запис у договорі (а.с.9) .	ОСОБА_5 (надалі - позивач) звернувся до Сумського окружного адміністративного суду з позовною заявою до Сумської митниці про визнання протиправним та скасування рішення Сумської митниці ДФС №805000011/2016/000051/2 від 18.07.2016 про коригування митної вартості товарів. Позивач зазначає, що під час перебування у ОСОБА_6, 30.06.2016р. ним було придбано легковий автомобіль Renault Modus 1,2. Вартість автомобіля склала 2650,00 швейцарських франків, які продавець отримав готівкою і про що зробив запис у договорі.

		07.07.2016р. позивачем ввезено придбаний транспортний засіб на митну територію України через Волинську митницю ДФС, що підтверджується копією митної декларації форми МД-2 (а.с.11-12). Згідно розрахунків у декларації вартість автомобіля у національній валюті гривні склала 67339,91 грн. (а.с.11) 13.07.2016р. транспортний засіб був наданий під митний контроль Сумської митниці ДФС, що підтверджується печаткою на декларації (а.с.11). 13.07.2016 декларантом ФОП ОСОБА_7" ОСОБА_8 подано митну декларацію № 805130000/2016/009020 на товар "легковий автомобіль, що був у використанні, марка RENAULT, модель MODUS 1.2. Календарний рік виготовлення 2011, модельний рік виготовлення 2011. Тип кузова універсал. Номер кузова (VIN): VF1JP1RG545608509, тип двигуна бензиновий. Робочий обєм циліндрів двигуна 1149 см3", з рівнем митної вартості 2650 швейцарських франків (далі -CHF). Під час здійснення розгляду документів, поданих до митного контролю та митного оформлення, посадовою особою митниці встановлено, що надані документи містять ряд недоліків та розбіжностей. Як стверджував відповідач під час розгляду даної справи, розбіжності полягали в наступному: - договір про купівлю-продаж транспортного засобу містить підпис тільки однієї із сторін договору. Крім цього, невідомо якій власне особі (стороні договору) він належить. Документів які б підтверджували належність даного автомобілю попереднім власникам не надано. - у договорі купівлі-продажу зазначено, що транспортний засіб не потрапляв у аварії та не має дефектів (пошкоджень), тоді, як у додатковому аркуші до Акту про проведення огляду товару складеного Волинською митницею ДФС, вказано, що транспортний засіб має ряд пошкоджень. Відповідач зазначає, що під час здійснення процедур митного контролю програмно-інформаційним модулем "АСАУР" ПІК АСМО "Інспектор-2006" згенеровано наступну форму митного контролю: 106-2	

		- “витребування документів, які підтверджують митну вартість товарів” з наступним коментарем: “можливе заниження митної вартості товару. Здійснити перевірку правильності визначення митної вартості, звернувши увагу на вартість ідентичних або подібних товарів. Перевірити дані електронного інвойсу. Провести перевірку відомостей, що містяться в документах, які підтверджують митну вартість товарів. У випадках, передбачених частинами третьою-четвертою ст. 53 Митного кодексу, здійснити запит додаткових документів. У випадках, передбачених частиною шостою ст. 55 Митного кодексу, прийняти рішення про коригування митної вартості. Здійснити перевірку правильності визначення митної вартості відповідно до Митного кодексу України з урахуванням вимог наказу Державної фіскальної служби України від 11.09.2015 № 689 “Про затвердження Методичних рекомендацій щодо роботи посадових осіб органів доходів і зборів з аналізу, виявлення та оцінки ризиків при здійсненні контролю за правильністю визначення митної вартості товарів, які переміщуються через митний кордон України””. При цьому, відповідач посилається на норми ч. 21 статті 58 Митного кодексу України, в якій зазначено, що використані декларантом або уповноваженою ним особою відомості повинні бути обєктивними, піддаватися обчисленню та підтверджуватися документально. Враховуючи розбіжності у поданих до митного контролю та митного оформлення документів, наявності сумнівів у правильності зазначеної декларантом митної вартості товарів та на виконання згенерованих АСАУР митних формальностей, посадовою особою Сумської митниці надіслано запит на адресу декларанта з метою отримання додаткових документів для підтвердження заявленої декларантом митної вартості транспортного засобу. Запитані посадовою особою митниці додаткові документи для підтвердження митної вартості транспортного засобу, крім надання тих які вже були подані, відповідно до частини 3 статті 53 Митного кодексу України, декларантом не надані.	

		18.07.2016 Сумською митницею ДФС було проведено коригування митної вартості автомобіля у бік збільшення до вартості 4300,00 швейцарських франків, про що зазначено у рішенні №805000011/2016/000051/2 від 18.07.2016р. (а.с.13).	
Тернопільська митниця ДФС	№819/955/17 Позивач:ОСОБА_1 Відповідач: Тернопільська митниця ДФС	Тернопільський окружний адміністративний суд Постанова від 27.07.2017 року: 1. Позов задовольнити частково. 2. Визнати протиправним та скасувати рішення Тернопільської митниці ДФС про визначення коду товару від 07.06.2017 «КТ-UA403000-0004-2017. 3. Визнати протиправною та скасувати картку відмови в прийнятті митної декларації , митному оформленні випуску чи пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення митного поста «Тернопіль-центральний» Тернопільської митниці ДФС №UA403030/2017/00076. 4. В задоволенні решти позовних вимог відмовити. 5. Повернути з державного бюджету України за рахунок бюджетних асигнувань Тернопільської митниці ДФС на користь ОСОБА_1 (і.п.н. НОМЕР_3) частині сплаченого судового збору в розмірі 320 грн. згідно квитанції №17831750 від 13.06.2017.	
		характеристики та призначення задекларованого позивачем транспортного засобу відповідає товарній позиції 8704 УКТЗЕД "вантажні транспортні засоби". На обґрунтування заперечень зазначили, що при митному огляді транспортного засобу, працівниками не виявлено ознаки комфорту і внутрішнього оздоблення, а також відсутні пристосування, які притаманні пасажирським салонам моторних транспортних засобів (килимове покриття, вентиляція, внутрішнє освітлення, попільнички). За даних обставин вважає що рішення про визначення коду товару від 07.06.2017 №КТ-UA403000-0004-2017 та картка відмови у прийнятті митної декларації, митному оформленні випуску чи пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення від 07.06.2017 №UA403030/2017/00076 відповідають вимогам митного законодавства, прийняті правомірно і підстав для їх скасування немає. У задоволені позову просили відмовити. Крім пояснень позивача, представника позивача та представників відповідача, судом досліджені письмові докази, наявні у матеріалах справи. Заслухавши у відкритому судовому засіданні пояснення позивача, представника позивача та представників відповідача, дослідивши подані суду	ОСОБА_1 (далі - позивач) звернувся до адміністративного суду з позовом до Тернопільської митниці ДФС (далі - відповідач) в якому просив: - визнати протиправним та скасувати рішення Тернопільської митниці ДФС про визначення коду товару від 07.06.2017 №КТ-UA403000-0004-2017; - визнати протиправною та скасувати картку відмови в прийнятті митної декларації, митному оформленні випуску чи пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення митного поста "Тернопіль-центральний" Тернопільської митниці ДФС №UA403030/2017/00076; - зобов'язати Тернопільську митницю ДФС прийняти митну декларацію №UA403030.2017.002894 від 26 травня 2017 року та здійснити на її підставі митне оформлення легкового автомобіля RENAULT KANGOO, бувший у використанні, календарний рік виготовлення - 2011, ідентифікаційний номер, N кузова - НОМЕР_4, тип двигуна - дизель, об'єм двигуна - 1461 куб.см, торговельна марка - RENAULT, виробник - фірма RENAULT Франція, колір - білий, потужність - 80 кВт; кількість дверей - 4, кількість місць для сидіння - 5. Позивач в обґрунтування заявлених вимог посилається на те, що при митному оформленні автомобіля RENAULT KANGOO, позивачем у графі 33 вантажно-митної декларації вказано код відповідно до УКТЗЕД 8703319030, що відповідає опису легкового автомобіля. Однак, митний орган не погодився з визначеним кодом товару та прийняв рішення, яким імпортований

		письмові докази, оцінивши їх за своїм внутрішнім переконанням, що ґрунтується на всебічному, повному і об'єктивному розгляді у судовому процесі всіх обставин справи в їх сукупності, суд вважає, що позов підлягає до задоволення частково, з наступних міркувань. Судом встановлено, що 15.05.2017 згідно попереднього повідомлення митної декларації ЕЕ №UA403030/2017/100143 від 11.05.2017, через митний пост "Мостиська" Львівської митниці ДФС громадянином ОСОБА_1 було ввезено на митну територію України в митному режимі імпорт, товар "Легковий автомобіль RENAULT KANGOO Rapid 2 Maxi dci 110, 2011 року випуску, № кузова НОМЕР_4". Позивачем 26.05.2017, через уповноваженого представника-агента митного оформлення ОСОБА_5, подано митну декларацію (далі - МД) типу ІМ40ДЕ для здійснення митного оформлення товару (згідно графи 31 МД) легкового автомобіля RENAULT KANGOO Rapid 2 Maxi dci 110, бувшого у використанні, 2011 року випуску, колісна формула: 4х2, № кузова НОМЕР_4, тип двигуна: дизельний, об'єм двигуна: 1461 куб. см, білого кольору, повна маса: 2193 кг, кількість дверей 4, загальна кількість місць включаючи водія: 5, призначений для перевезення людей по дорогах загального користування. У задній частині автомобіля присутні ознаки комфорту, встановленні сидіння, присутні ремені безпеки, присутнє освітлення салону, наявне вікно у боковій панелі кузова. У графі 33 МД агентом з митного оформлення Позивача зазначено код товару 8703319030 згідно із УКТ ЗЕД. 26.05.2017, відділом митного оформлення № 3 митного посту "Тернопільцентральний" Тернопільської митниці ДФС дана декларація прийнята до митного оформлення та зареєстрована за №UA403030/2017/002894 (аркуш справи 37-38). Посадовою особою митниці 29.05.2017 направлено агенту з митного оформлення Позивача електронні повідомлення про надання додаткових документів для підтвердження	транспортний засіб відніс до товарної позиції 8704 - вантажні автомобілі. Позивач стверджує, що супровідні документи та конструкційні особливості транспортного засобу не дають підстав вважати, що задекларований автомобіль є вантажним, а оскаржуване рішення відповідачем прийнято протиправно, на підставі похідних ознак, що не є визначальними для класифікації транспортного засобу як вантажного. На підставі цього митним органом було винесено картку відмови в прийнятті митної декларації, митному оформленні випуску чи пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення №UA403030/2017КТ-UA403000-0004-2017 від 07.06.2017. Підставою для відмови у прийнятті митної декларації було зазначено рішення про визначення коду товару від 07.06.2017 КТ-UA403000-0004-2017 без зазначення конкретних причин відмови. З врахуванням викладеного, позивач та представник позивача просили позов задовольнити повністю.

		класифікації товару згідно вимог пункту 3 статті 69 Митного кодексу України від 13 березня 2012 року № 4495-УІ та надання додаткових документів, які підтверджують числове значення складової митної вартості товару згідно вимог пункту 3 статті 53 Митного кодексу України від 13 березня 2012 року № 4495-VI (аркуш справи 55). На електронне повідомлення митниці щодо подання додаткових документів агентом з митного оформлення Позивача 29.05.2017 надано відповідь, що інших документів, крім тих які подані разом із ВМД не має і протягом 10 днів не буде подано (аркуш справи 58). 26.05.2017 посадовою особою відділу митного оформлення №3 митного посту "Тернопіль-центральний" направлено запит № 16 до спеціалізованого підрозділу - відділу адміністрування митних платежів, який отримано відділом адміністрування митних платежів 29.05.2017 (аркуш справи 54). Заступником начальника відділу адміністрування митних платежів ОСОБА_6 згенеровано митну формальність "203-1 Проведення повного митного огляду - з розкриттям до 100 відсотків пакувальних мі та поглибленим обстеженням транспортного засобу, з метою перевірки відповідності кількості та опису товарів і транспортних засобів даним, зазначеним у митній декларації. Під час проведення митного огляду транспортного засобу, було виявлено, що внутрішнє оздоровлення кузова автомобіля має вигляд такого, що не було в користуванні, задній ряд сидінь встановлено не стаціонарно, вікна розташовані на боковій панелі і дверці не ковзають, не відкриваються на зовні та не піднімаються вгору, відсутні вікна у двох бокових панелях задньої частини кузова, згідно акта про обстеження митного огляду від 29.05.2017 №UA403030/2017/002894 (аркуш справи 51). Тернопільською митницею ДФС 30.05.2017 було направлено на адресу Львівської митниці ДФС лист за №2211/7/19-70-20-01 з проханням надати фотографії та завірені належним чином копії документів, що надавались громадянином ОСОБА_1 під час ввезення транспортного засобу на митну територію України.	

		06.06.2017 Тернопільською митницею ДФС отримано лист Львівської митниці ДФС №928/7/13-70-71/52 від 06.06.2017 з фотографіями вищезазначеного транспортного засобу. 07.06.2017 відділом адміністрування митних платежів було винесено рішення № КТ-UA403 000-0004-2017 про класифікацію даного транспортного засобу у товарній позиції 8704 “вантажні транспортні засоби” - визначено код товару згідно УКТ ЗЕД 8704219900 (аркуш справи 11). У зв’язку із винесенням 07.06.2017 Рішення про визначення коду КТ-UA403 000-0004-2017, посадовою особою відділу митного оформлення №3 митного посту “Тернопіль-центральний” 07.06.2017 надано Картку відмови в прийнятті митної декларації, митному оформленні випуску чи пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення №UA403030/2017/00076 в митному оформленні МД № UA403030/2017/002894 від 26.05.2017.	
Харківська митниця ДФС	№ 820/7222/16 Позивач: ОСОБА_3 Відповідач: Харківська митниця ДФС	Харківський окружний адміністративний суд Постанова від 18.04.2017 року: Адміністративний позовПетренко ОСОБА_6 до Харківської митниці ДФС про скасування рішення -задовольнити частково. Визнати протиправними та скасувати рішення Харківської митниці ДФС про коригування митної вартості товарів №807000011/2016/000831/2 від 13.10.2016р. та картку відмови у прийнятті митної декларації, митному оформленні, випуску чи пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення №807110000/2016/00205. В іншій частині позовних вимог відмовити. Стягнути на користь ОСОБА_3 (61002, АДРЕСА_1, код НОМЕР_1) судові витрати в загальному розмірі 551,21 (п’ятсот п’ятдесят одна) грн. 21 коп. за рахунок бюджетних асигнувань Харківської митниці ДФС (61003, м. Харків, вул. Короленка, буд.16-Б код ЄДРПОУ 39534151).	
		13 жовтня 2016 року Харківською митницею ДФС винесено рішення про коригування митної вартості товарів №807000011/2016/000831/2, а саме: легкового автомобіля марки RENAULT моделі KOLEOS 2014 року випуску з номером кузова VF1VY7WGMUC491040, ввезеного на митну територію України ОСОБА_3, та картку відмови у прийнятті митної декларації, митному оформленні, випуску чи пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення №807110000/2016/00205.	Позивач звернувся до Харківського окружного адміністративного суду з позовною заявою, в якій з урахуванням уточнень просить суд визнати надмірно сплаченою суму митних платежів у розмірі 17700 (сімнадцять тисяч сімсот) гривень 88 коп., а рішення Харківської митниці ДФС про коригування митної вартості товарів №807000011/2016/000831/2 від 13.10.2016р. та картку відмови у прийнятті митної декларації, митному оформленні, випуску чи пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення №807110000/2016/00205, які зумовили

		У графі 31 рішення про коригування митної вартості товарів, відповідачем було застосовано резервний метод визначення митної вартості товарів з кодом “ 6”. Обгрунтування застосування саме цього методу наведене у графі 33 даного рішення, відповідно до якої митна вартість, визначена декларантом, не була застосована через: 1)наявність у наданих декларантом документах розбіжностей; 2)відсутність у наданих декларантом документах всіх відомостей, що підтверджують числові значення складових митної вартості товарів, чи відомостей щодо ціни, що була фактично сплачена або підлягає сплаті за ці товари; 3)ненадання декларантом додаткових документів, передбачених пунктом 3 статті 53 Митного кодексу України.	надмірну сплату ОСОБА_3 (ідентифікаційний номер НОМЕР_1) сум митних платежів у розмірі 17700 (сімнадцять тисяч сімсот) гривень 88 коп., визнати протиправними та скасувати. В обґрунтування позовних вимог зазначив, що рішення Харківської митниці ДФС прийняті незаконно, є необґрунтованими, а тому підлягають скасуванню.
Херсонська митниця ДФС	№821/1244/17 Позивач: ОСОБА_4 Відповідач: Херсонська митниця ДФС	Херсонський окружний адміністративний суд Постанова від 17.11.2017 року: Відмовити ОСОБА_4 у задоволенні позовних вимог до Херсонської митниці Державної фіскальної служби про визнання протиправними та скасування рішень.	
		24.04.2017 громадянином ОСОБА_4 до відділу митного оформлення № 1 митного поста “Херсон-центральний” Херсонської митниці ДФС подана митна декларація UA508030/2017/001742 для здійснення митного оформлення товару “Автомобіль легковий FORD FOCUS 2010 року виготовлення” країна походження Німеччина. Для здійснення митного оформлення та підтвердження заявленої митної вартості декларантом надані договір купівлі-продажу б/н від 11.04.2017 року,рахунок на оплату б/н від 21.03.2017 року, експортна декларація 17PL303080E0020075 від 12.07.2017, ціновий звіт експерта № 76 від 24.04.2017 року. Розглянувши митну декларацію та додані до неї документи відповідач 25.04.2017 року прийняв рішення про коригування митної вартості товарів № UA508030/2017/000013/1 та визначив митру вартість імпортованого	ОСОБА_4 (далі позивач) звернувся до суду із адміністративним позовом до Херсонської митниці Державної фіскальної служби (далі відповідач) про визнання протиправними та скасування рішення відповідача від 25.04.2017 року №UA508030/2017/000013/1 про коригування митної вартості товарів та картки відмови в прийнятті митної декларації, митному оформленні випуску чи пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення від 25.04.2017 року №UA508030/2017/00031. У судовому засіданні представник позивача позовні вимоги підтримав повністю. Суду пояснив, що 11.04.2017 року позивачем придбаний у резидента Німеччини транспортний засіб - легковий автомобіль марки FORD модель “Focus”, бувший у використанні. 24.04.2017 року позивачем для здійснення митного оформлення вищевказаного транспортного засобу було подано на митний пост Херсон- Центральний митну декларацію UA508030/2017/001742 на ввезений транспортний засіб, згідно якої ОСОБА_4 зазначена митна вартість автомобіля за

		автомобіля за резервним методом у розмірі 3296,65 євро. Відповідно до картки відмови в прийнятті митної декларації, митному оформленні випуску чи пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення №UA508030/2017/00031 від 25.04.2017 року позивачу повідомлено про відмову у митному оформленні транспортного засобу. Не погоджуючись із рішенням про коригування митної вартості товарів та карткою відмови в прийнятті митної декларації, митному оформленні випуску чи пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення, позивач подав заяву на імя в.о. начальника Херсонської митниці ДФС з додатковими документами, що підтверджують митну вартість транспортного засобу. Із відповіді Херсонської митниці ДФС вбачається, що Херсонська митниця ДФС дійшла висновку про неможливість визнання заявленої митної вартості товару ОСОБА_4	ціною договору щодо товарів, які імпортуються (вартість операції), тобто за першим методом визначення митної вартості. Ціна товару (автомобіля), за графою 42 зазначеної митної декларації, становить 1500,00 євро. Розглянувши митну декларацію та додані до неї документи відповідач 25.04.2017 року прийняв рішення про коригування митної вартості товарів № UA508030/2017/000013/1 за графою 30 та визначив митру вартість імпортованого автомобіля за резервним методом у розмірі 3296,65 євро. Відповідно до картки відмови в прийнятті митної декларації, митному оформленні випуску чи пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення № UA508030/2017/00031 від 25.04.2017 року позивачу повідомлено у відмові у митному оформленні. ОСОБА_4 вважає незаконними зазначені рішення митного органу, оскільки вони прийняті із порушенням норм Митного кодексу України. Відповідач безпідставно застосував до визначення митної вартості резервний метод, у той час як позивач зазначив митну вартість автомобіля за першим методом визначення митної вартості - за ціною договору, не вказавши при цьому, причин незастосування інших другорядних методів, як це передбачено статею 57 Митного кодексу України. Із вказаних підстав просив суд задовольнити позов.

Додаток Б

Система контролю оцінки для цілей справляння митних платежів фізичними особами при ввезенні ними товарів і ТЗ на митну територію України ФДМУ

Система контролю оцінки відповідає таким критеріям:

- Захищає інтереси держави та декларантів від недобросовісного виконання оцінки, що може проявлятися в умисному заниженні митної вартості товарів і ТЗ;

- захищає інтереси декларантів від необґрунтованого завищення вартості послуг;

- захищає інформацію про особу, її майно, факт здійснення нею відповідних угод та інші конфіденційні дані від потрапляння до сфери інтересів приватних осіб, які можуть скористатися цієї інформацією, як товаром. Вказана інформація буде залишатися під повним контролем держави;

- має соціальну та об'єктивно-економічну спрямованість, яка полягає в тому, що митні платежі повинні справлятися відповідно до справедливої вартості майна, а не від розрахункових величин вартостей, що отримані за непрозорими методичними механізмами та призводять до спотворення результату вартості;

- оцінка буде відображати індивідуальні особливості оцінюваних товарів і ТЗ та враховувати їх, тим самим набуваючи ознак соціально справедливої;

- особи, які виконують оцінку, контролюють чи відстежують відповідність її результатів, будуть нести відповідальність, у тому числі, матеріальну за недобросовісні дії в питаннях оцінки;

- система побудована на засадах дотримання антимонопольного законодавства як в частині кола суб'єктів оціночної діяльності, які будуть мати право на її здійснення, так і в частині інших зацікавлених організацій.

Вартість послуг не буде залежати від ринкової вартості об'єкта, що відповідатиме міжнародній практиці та національним стандартам оцінки майна.

Вказана система контролю оцінки товарів і ТЗ:

• дозволить суттєво наповнити державний бюджет, оскільки процес адміністрування проведення оцінки стане прозорим, простим з точки зору перевірки (моніторингу), прогнозованим щодо очікуваного обсягу надходжень до бюджету від митних платежів;

• матиме чіткі компенсаторні механізми, завдяки яким у разі порушень законодавства при здійсненні оцінки, суми недоїмки будуть компенсовані до бюджету;

• буде використовувати вже розроблені та частково напрацьовані механізми звітності суб'єктів оціночної діяльності перед ФДМУ та її первинної обробки;

• не призведе до жодних суттєвих витрат бюджету на її підтримання у порівнянні з поточними витратами, які несе ФДМУ.

Вимоги до суб'єктів оціночної діяльності та оцінювачів, які будуть здійснювати оцінку:

1. Оцінку здійснюють суб'єкти оціночної діяльності та оцінювачі у їх складі, які відповідають таким вимогам:

• мають діючі сертифікати суб'єктів оціночної діяльності та кваліфікаційні документи оцінювачів за відповідним напрямом та спеціалізаціями у межах цього напряму;

• у штаті суб'єкта оціночної діяльності повинен працювати на постійній основі хоча б один оцінювач, який має не менш, ніж дворічний досвід практичної оціночної діяльності;

• суб'єкт оціночної діяльності повинен мати офіс, архів (в паперовому або електронному вигляді), сайт, електронну пошту та підключення до Інтернет мережі;

• архів (в паперовому або електронному вигляді) зберігається впродовж двох років від дати оцінки.

2. Суб'єкт оціночної діяльності повинен забезпечити контроль за отриманням коштів за надані послуги з оцінки через банківські установи на розрахунковий рахунок.

Процедура розгляду ФДМУ пропозицій суб'єкта оціночної діяльності про здійснення оцінки товарів і ТЗ.

3. Для розгляду питання суб'єкт оціночної діяльності подає:

• заяву встановленого зразка;

• копію договору оренди (документу про право власності) щодо приміщення в якому знаходиться його офіс;

• письмову гарантію про участь у компенсаторних механізмах відповідно до встановленого порядку.

4. ФДМУ здійснює розгляд документів суб'єкта оціночної діяльності протягом строку, що не перевищує десяти робочих днів. На підставі результатів розгляду ФДМУ видає наказ про присвоєння суб'єкту оціночної діяльності власного (унікального) реєстраційного номеру, під яким останній буде реєструвати виконані ним звіти та висновки про вартість, а також

власного коду доступу до сторінки суб'єкта в Державній системі обліку та контролю оцінки майна (ДСОКО).

5. Строк дії коду доступу та реєстраційного номеру в ДСОКО не перевищує строку дії сертифікату суб'єкта оціночної діяльності.

Методичні засади оцінки

6. Оцінка проводиться відповідно до вимог Національних стандартів оцінки майна, що затверджені Кабінетом Міністрів України.

7. Базою оцінки є ринкова вартість оцінюваних товарів і ТЗ.

8. Об'єкт оцінки в процесі його оцінювання обстежується в обов'язковому порядку.

9. За результатами оцінки складається звіт про оцінку товарів і ТЗ та висновок про вартість. Звіт про оцінку та висновок про вартість дійсні протягом шести місяців від дати оцінки.

10. Звіт про оцінку та висновок про вартість реєструються в ДСОКО перед наданням його замовнику оцінки, про що відповідна відмітка заноситься на титульну сторінку звіту та у висновок. Без реєстраційного номеру в ДСОКО звіт та висновок про вартість є недійсними та не можуть прийматися нотаріусами при нотаріальному посвідченні відповідних угод.

Організаційне забезпечення системи реєстрації ДСОКО

11. ДСОКО веде ФДМУ. Матеріально-технічне забезпечення вказаної системи здійснюється за рахунок коштів Державного бюджету України. Вхід до ДСОКО та користування нею суб'єктів оціночної діяльності та нотаріусів є безкоштовним та не позначиться загалом на витратах громадян України, пов'язаних із здійсненням відповідних угод.

12. Отримуваний реєстраційний номер звіту про оцінку та висновку про вартість складається з трьох унікальних складових: реєстраційного номеру суб'єкта оціночної діяльності / порядкового номеру звіту / дати реєстрації цих документів в ДСОКО.

13. Користування ДСОКО здійснюється як системою, що містить конфіденційну інформацію, до якої обмежено доступ відповідного кола осіб:

а) суб'єктів оціночної діяльності – до власного блоку та сторінок-інформерів, на яких ФДМУ доводиться до відома суб'єктів оціночної діяльності середня ринкова вартість для типових об'єктів, тарифи на послуги суб'єктів оціночної діяльності, інша важлива загальна інформація;

б) посадових осіб ДФС України – до реєстраційної сторінки суб'єкта оціночної діяльності для звіряння наданого звіту про його оцінку та висновку про вартість;

в) переліку уповноважених для роботи з інформацією ДСОКО працівників ФДМУ.

14. Суб'єкт оціночної діяльності на власному блоці в ДСОКО з метою отримання реєстраційного номеру заповнює загальну інформацію про звіт про оцінку з вказівкою назви об'єкта оцінки, його атрибутів (характеристики товарів, марки ТЗ тощо), та результату оцінки ринкової вартості, а також завантажує паспорт-сертифікат об'єкта оцінки. У випадку, коли об'єкт оцінки є нетиповим, та його вартість більш ніж на 20 % відрізняється від середньої ринкової вартості типових об'єктів, суб'єкт оціночної діяльності має право додавати пояснення та матеріали, що дають змогу з'ясувати особливості оцінки та її результат.

Контроль за оцінкою з боку ФДМУ

15. ФДМУ контролює виконання суб'єктами оціночної діяльності організаційних вимог.

16. ФДМУ:

• опрацьовує отримувані паспорти-сертифікати об'єктів оцінки, на їх базі та з урахуванням іншої ринкової інформації визначає середню ринкову вартість для типових об'єктів;

• аналізує отримувані додаткові пояснення суб'єкта оціночної діяльності щодо результатів оцінки нетипових об'єктів та у разі потреби, має право витребувати архівну копію звіту про оцінку для аналізу;

• створює внутрішню комісію з оцінювачів-фахівців ФДМУ відповідної кваліфікації для розгляду у присутності представника суб'єкта оціночної діяльності витребуваної архівної копії звіту про оцінку та приймає відповідне рішення щодо дій суб'єкта оціночної діяльності, а саме: погоджується з аргументами суб'єкта / не погоджується з аргументами суб'єкта та, у разі незгоди, направляє матеріали на розгляд Наглядової ради з питань оціночної діяльності та Екзаменаційної комісії для розгляду питання про позбавлення суб'єкта оціночної діяльності та оцінювачів сертифіката у встановленому порядку, а також, у разі підтвердження відповідного рішення комісії, здійснює заходи щодо подання матеріалів до суду з метою реалізації компенсаторних механізмів;

• у разі відсутності суттєвих зауважень до діяльності суб'єкта оціночної діяльності продовжує його повноваження щодо здійснення подібних оцінок шляхом підтвердження дійсності реєстраційного номеру;

• витребування звітів від суб'єктів оціночної діяльності на перевірку внутрішньою комісією з оцінювачів-фахівців ФДМУ не повинно перевищувати рік від дати оцінки.

17. ФДМУ визначає тарифи на проведення оцінки таких товарів і ТЗ на підставі аналізу цін на послугу, що надавалась. Тарифи можуть переглядатися кожні півроку залежно від інфляції, зміни розміру мінімальної заробітної плати та ринкових факторів.

Додаток В

Пам'ятка для користувача послугою з визначення оціночної вартості транспортного засобу

Щодо нормативно-правових вимог до оцінки майна під час визначення оціночної вартості транспортних засобів у випадках, передбачених законодавством

При роботі з документами, які подаються на підтвердження визначеної оціночної вартості колісних транспортних засобів (далі – КТЗ), просимо звернути увагу на необхідність дотримання наступних вимог законодавства.

1. Єдиним документом, що підтверджує правомочність проведення суб'єктом оціночної діяльності (юридичною особою або фізичною особою –підприємцем) оцінки КТЗ з метою визначення його оціночної вартості для цілей оподаткування є:

сертифікат суб'єкта оціночної діяльності, виданий Фондом державного майна України (далі – Фонд) (підстава – стаття 18 Закону України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні» (далі – Закон про оцінку)

посвідчення експерта (свідоцтво про присвоєння кваліфікації судового експерта).

Оцінку КТЗ мають право виконувати вказані у ньому суб'єкти оціночної діяльності, у яких в сертифікаті суб'єкта оціночної діяльності зазначено спеціалізацію 1.3 «Оцінка колісних транспортних засобів».

З метою отримання якісної оцінки транспортних засобів рекомендовано декларантам та уповноваженим ними особам задля визначення вартості колісних транспортних засобів звертатись до державних експертних організацій/судових експертів, що працюють поза державними експертними установами, які проводять автотоварознавчі експертизи (зокрема, науково-дослідні інститути судових експертиз Мінюсту України та науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України).

2. Єдиним документом, що підтверджує проведення оцінки суб'єктом оціночної діяльності з метою визначення оціночної вартості КТЗ, є звіт про оцінку КТЗ (підстава – стаття 12 Закону про оцінку).

Загальні вимоги до змісту звіту про оцінку, порядку його складання та оформлення встановлені у пунктах 56, 57, 59, 60 Національного стан-

дарту № 1 «Загальні засади оцінки майна і майнових прав», затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 10 вересня 2003 р. № 1440 (далі – Постанова № 1440). Звіт про оцінку майна є документом, що містить висновки про вартість майна та підтверджує виконані процедури з оцінки майна. Висновок про вартість майна (зокрема КТЗ) *не є окремим документом, а є невід'ємною частиною звіту про оцінку майна*.

З огляду на зазначене, подання будь-яких документів, що містять результати визначення оціночної вартості КТЗ, які не є звітом про оцінку майна, порушує вимоги законодавства і має наслідком у тому числі визнання оцінки недійсною.

3. Звіт про оцінку КТЗ має бути *підписаний особисто оцінювачем*, який його безпосередньо складав, скріплений печаткою (у разі її наявності) та особистим підписом керівника суб'єкта оціночної діяльності. У звіті про оцінку КТЗ висновок про вартість, в якому зазначена величина оціночної вартості КТЗ, має бути також підписаний особисто оцінювачем, який його безпосередньо складав, скріплений печаткою (у разі її наявності) та особистим підписом керівника суб'єкта оціночної діяльності (підстава – пункти 59, 60 Постанови № 1440).

Використання факсиміле та інших засобів відтворення підпису для підписання звіту про оцінку майна не допускається.

4. При проведенні розрахунку оціночної вартості КТЗ використовується Методика товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів, затверджена наказом Міністерства юстиції України, Фонду від 24 листопада 2003 р. № 142/5/2092 (у редакції наказу Міністерства юстиції України, Фонду від 24 липня 2009 р. № 1335/5/1159, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 04 серпня 2009 р. за № 724/16740) (далі – Методика оцінки КТЗ).

Додаткове зменшення вартості КТЗ згідно з пунктом 7.25, 7.29, 7.30 Методики оцінки КТЗ розраховується виходячи з його комплектності, укомплектованості, пошкоджень, відновлення і оновлення складників та залежить від умов догляду, зберігання, експлуатації КТЗ шляхом застосування низки показників, *коректне використання яких не може призводити до додаткового зменшення вартості КТЗ на 90 %*. Ґрунтуючись на зазначеному, звіт про оцінку КТЗ, який містить подібну величину додаткового зменшення вартості КТЗ, виконано з порушеннями законодавства.

Додаток Г
Методичні рекомендації щодо контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України

1. Загальні положення

1.1. Методичні рекомендації щодо контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України (далі – Методичні рекомендації) розроблено відповідно до Митного Кодексу України від 13.03.2012 № 4495-VI; постанови Кабінету Міністрів України від 08.06.2016 р. № 370 Порядок здійснення фото-, відеофіксації митних та інших формальностей, які проводяться контролюючими органами; наказу Міністерством фінансів України від 24. 05. 2012 №598 «Про затвердження форми рішення про коригування митної вартості товарів, Правил заповнення рішення про коригування митної вартості товарів та Переліку додаткових складових до ціни договору»; наказу Мінфіну від 24.05.2012 № 599 «Про затвердження Форми декларації митної вартості та Правил її заповнення»; наказу Міністерства фінансів України від 02.12.2016 № 1058 «Про затвердження Порядку взаємодії структурних підрозділів та територіальних органів Державної фіскальної служби України із Спеціалізованою лабораторією з питань експертизи та досліджень ДФС під час проведення досліджень (аналізів, експертиз), Нормативів взяття проб (зразків) товарів для проведення дослідження (експертизи), форм акта про взяття проб (зразків) товарів та висновку»; наказу Мінфіну від 30.05.2012 №631 «Про затвердження Порядку виконання митних формальностей при здійсненні митного оформлення товарів із застосуванням митної декларації на бланку єдиного адміністративного документа»; наказу Мінфіну від 30.05.2012 № 636 «Про затвердження форми Акта про проведення огляду (переогляду) товарів, транспортних засобів, ручної поклажі та багажу»; наказу Мінфіну України від 30.05.2012 р. № 651 «Про затвердження Порядку заповнення митних декларацій на бланку єдиного адміністративного документа»; спільного наказу Міністерства юстиції України та Фонду державного майна України від 24.11.03 № 142/5/2092 «Про затвердження Методики товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів»; наказу ДФС України від 11. 09. 2015 №689 «Про затвердження Методичних рекомендацій щодо роботи

посадових осіб органів доходів і зборів з аналізу, виявлення та оцінки ризиків при здійсненні контролю за правильністю визначення митної вартості товарів, які переміщуються через митний кордон України»; наказу Державної митної служби України від 17.11.2005 №1118 «Про затвердження Правил митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, що переміщуються громадянами через митний кордон України».

1.2. Методичні рекомендації призначені для застосування посадовими особами митниць ДФС під час здійснення контролю правильності визначення митної вартості при митному оформленні транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України, для забезпечення справляння в повному обсязі встановлених обов'язкових платежів.

1.3. У цих Методичних рекомендаціях терміни вживаються в такому значенні:

колісний транспортний засіб (далі – КТЗ) - транспортний засіб, призначений для руху безрейковими дорогами, який використовується для перевезення людей і (або) вантажів, а також перевезення і приводу під час руху чи на місці встановленого на ньому обладнання чи механізмів для виконання спеціальних робочих функцій, допущений до участі в дорожньому русі що класифікується за одним із кодів за УКТЗЕД : 8701, 8702, 8703, 8704, 8705.

Термін «колісний транспортний засіб» поширюється також на машини, двигуни яких живляться постійним електричним струмом через контактну мережу (тролейбуси).

Колісний транспортний засіб аналогічний - КТЗ, істотні ознаки якого (тип, конструкція привода тягових коліс, тип та робочий об'єм двигуна, тип коробки передач та інших складників силової передачі, габаритні розміри, період випуску, комплектність тощо) схожі до відповідних ознак оцінюваного КТЗ.

Колісний транспортний засіб ідентичний - КТЗ, основні ознаки і параметри якого (виробник, країна походження, тип, модель, конструкція привода тягових коліс, тип та робочий об'єм двигуна, тип коробки передач та інших складників силової передачі, габаритні розміри, рік виготовлення, технічні характеристики) відповідають ознакам конкретного КТЗ. Розбіжності можуть стосуватися комплектності та укомплектованості КТЗ, пробігу та технічного стану.

Колісний транспортний засіб новий - КТЗ, який жодного разу не був зареєстрований з метою одержання дозволу на його експлуатацію в уповноважених державних органах (у тому числі у країні - експортері КТЗ).

Колісний транспортний засіб, що був у користуванні, - КТЗ, на який уповноваженими державними органами (у тому числі у країні - експортері КТЗ) були видані або є реєстраційні документи, які дають право на його експлуатацію.

Перша реєстрація КТЗ – реєстрація ТЗ, яка здійснюється уповноваженими державними органами, у тому числі іноземними, щодо КТЗ вперше.

Автомобіль - колісний транспортний засіб, який приводиться в рух джерелом енергії, має не менше чотирьох коліс, призначений для руху безрейковими дорогами і використовується для перевезення людей та (чи) вантажів, буксирування транспортних засобів, виконання спеціальних робіт.

Автомобіль вантажний - автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення вантажів.

Автомобіль легковий - автомобіль, який за своєю конструкцією і внутрішнім обладнанням призначений головним чином для перевезення людей та їхнього багажу і в якому розміщено не більше дев'яти місць для сидіння включно з місцем водія.

Автомобільний транспортний засіб - КТЗ (автобус, вантажний та легковий автомобілі, причіп, напівпричіп), який використовується для перевезення пасажирів, вантажів або виконання спеціальних робочих функцій.

Комплектність КТЗ (складової частини) - перелік складників та опцій, що відповідають специфікаціям виробника КТЗ (складової частини).

Модель (варіант) КТЗ - сукупність КТЗ одного типу, які не мають відмінностей за типом кузова (згідно з ДСТУ 2885-94 «Автотранспортні засоби. Автомобілі легкові. Типи кузовів. Терміни та визначення»), виробником, кількістю і розташуванням ведучих та керованих осей, робочим циклом, кількістю і розташуванням циліндрів двигуна. Робочі об'єми

двигунів КТЗ однієї моделі не повинні відрізнятися більше ніж на 20%, а їх потужність - на 30%.

Мототехніка (мототранспортні засоби) - КТЗ, що мають менше ніж чотири колеса (мопеди, моторолери, мотоцикли, мототрицикли) або чотири колеса (мотоквадроцикли, мотоколяски) і мають ознаки конструкції, що відповідають критеріям КТЗ категорії L за класифікацією, наведеною у Зведеній резолюції про конструкцію транспортних засобів (СР.3) - (TRANS/WP.29/79 від 11.08.1997 р. - документ Європейської економічної комісії ООН).

Напівпричіп - причіп, вісь (осі) якого розміщено позаду центра маси транспортного засобу (за умови рівномірного завантаження) і який обладнано зчіпним пристроєм, що забезпечує передачу горизонтальних і вертикальних зусиль на інший транспортний засіб, який виконує функції тягача.

Нормативний пробіг - середньостатистичний, річний для даної моделі КТЗ пробіг, щодо якого визначається середня ринкова вартість КТЗ.

Базова комплектність КТЗ - комплектність КТЗ серійного виготовлення без додаткового обладнання і конструкційних складових частин спеціального (додаткового) призначення.

Опція - додаткове оснащення КТЗ не передбаченими базовою комплектністю складниками з варіантами їх виконання, що підвищують його споживчі і технічні якості.

Версія (модифікація) КТЗ - сукупність колісних транспортних засобів одного типу, які належать до однієї моделі і не мають відмінностей у таких характеристиках, як: колісна база; маса без водія й експлуатаційних рідин; маса у спорядженому стані; повна маса; навантаження на кожну вісь за повної маси; робочий об'єм двигуна; максимальна потужність; тип коробки передач, кількість передач та їхні передатні числа; передатне число головної передачі; верхня та нижня межі радіусів котіння шини для кожної осі;кількість місць для сидіння.

Виробник КТЗ - фізична або юридична особа, що відповідає за перетворення складових частин в єдине працездатне ціле, тобто за складання КТЗ і однозначність його ідентифікаційного номера.

Декларант - особа, яка самостійно здійснює декларування або від імені якої здійснюється декларування.

Ідентифікація КТЗ - установлення відповідності характеристик, ознак певного КТЗ (тип, модель, версія, рік виготовлення, робочий об'єм двигуна, комплектність, повна маса тощо) даним виробника.

Строк експлуатації - період часу від дати виготовлення КТЗ до дати його оцінки.

Митна вартість товарів - вартість товарів, які переміщуються через митний кордон України, що використовується для митних цілей, яка базується на ціні, що фактично сплачена або підлягає сплаті за ці товари.

Робочий об'єм двигуна - сума робочих об'ємів циліндрів двигуна з кривошипно-шатунним механізмом, які витісняються поршнями під час їхнього руху від крайнього верхнього до крайнього нижнього положень. Робочі об'єми двигунів інших конструкцій визначаються спеціальними розрахунками чи експериментальними методами.

Оновлення - заміна складника, що був у користуванні, на новий.

Укомплектованість - наявність усіх складників КТЗ, які передбачені виробником.

Ідентифікаційний номер VIN (Vehicle Identification Number) - структуроване поєднання літерно-цифрових позначень, що надаються виробником КТЗ з метою його ідентифікації.

1.4. При здійсненні контролю за правильністю визначення митної вартості посадові особи, що провадять такий контроль, застосовують основні положення визначення митної вартості транспортних засобів та оцінювання їх технічних характеристик, визначені спільним наказом Міністерства юстиції України та Фонду державного майна України від 24.11.03 № 142/5/2092 «Про затвердження Методики товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів» та наказу ДФС України від 11.09.2015 №689 «Про затвердження Методичних рекомендацій щодо роботи посадових осіб органів доходів і зборів з аналізу, виявлення та

оцінки ризиків при здійсненні контролю за правильністю визначення митної вартості товарів, які переміщуються через митний кордон України».

2. Здійснення контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України

2.1. Митне оформлення КТЗ проводиться відповідно до технологічної схеми митного оформлення. При цьому митний огляд КТЗ та номерних вузлів до нього проводиться відповідно до встановленого порядку.

Ідентифікація КТЗ здійснюється зі складанням Акту про проведення огляду (переогляду) товарів, транспортних засобів, ручної поклажі та багажу. З метою фіксації результатів митного огляду та чинників, які впливають на визначення митної вартості, необхідно проводити фотографування. Фотографії обов'язково засвідчуються особистою номерною печаткою уповноваженої особи митного органу, що здійснює митний огляд цього КТЗ.

При цьому фото обов'язково повинні відображати, крім відомостей, які зазначені у додатковому аркуші до Акту про проведення огляду (переогляду) товарів, транспортних засобів, ручної поклажі та багажу, затвердженого наказом Мінфіну України від 30.05.2012 №636, усі пошкодження, що мали підстави для прийняття рішення про визначення вартості КТЗ згідно вимог статті 368 Митного кодексу України (далі – Кодексу).

Відповідність відомостей, зазначених у Акті про проведення огляду (переогляду) товарів, транспортних засобів, ручної поклажі та багажу, який був складений посадовою особою органу доходів і зборів при перетині вказаним транспортним засобом митного кордону – фактичному стану транспортного засобу перевіряється під час оформлення митної декларації у митний режим імпорту.

Все додаткове обладнання КТЗ повинно бути перераховано в акті митного огляду. Зазначені в представленому декларантом інвойсі додаткові опції повинні бути підтверджені актом огляду.

2.2. Митна вартість КТЗ заявляється декларантом у відповідності до положень Кодексу. Контроль правильності визначення митної вартості проводиться уповноваженою особою органів доходів і зборів з метою забезпечення повноти справляння обов'язкових платежів під час митного оформлення. Визначення митної вартості здійснюється шляхом послідовного застосування методів визначення митної вартості у відповідності до положень статей 57-64 Кодексу.

Первинною основою для визначення митної вартості КТЗ, у відповідності до положень Кодексу, є ціна, яка фактично сплачена або підлягає сплаті за КТЗ на момент перетину ним митного кордону України з урахуванням певних конкретних елементів, що формують частину вартості для митних цілей, якщо ці витрати мали місце, але не включені до вартості, яка підлягає сплаті. Заявлена митна вартість КТЗ і подані декларантом відомості про її визначення мають базуватися на достовірній, документально підтвердженій інформації, що подається у кількісному виразі.

2.3. Перевіряється обов'язкове підтвердження декларантом базису поставки, який передбачає страхування товару (CIP, CIF), шляхом надання відповідного страхового поліса, тобто при базисі поставки, який передбачає передачу товару продавцем покупцеві поза митної території України, перевіряється наявність і самі величини донарахувань до ціни угоди, відповідні витрати, пов'язані з витратами на транспортування КТЗ до кордону України.

2.4. У разі відсутності даних, що підтверджують правильність визначення декларантом митної вартості КТЗ, або за наявності обґрунтованих сумнівів у достовірності поданих декларантом відомостей, орган доходів і зборів самостійно визначає митну вартість, послідовно застосовуючи методи визначення митної вартості, на підставі наявних у нього відомостей, у тому числі цінової інформації щодо ідентичних чи подібних транспортних засобів, з проведенням, у разі необхідності, відповідного коригування. З цією метою, органом доходів і зборів може використовуватись інформація, яка міститься в базі даних ЄАІС ДФС України, спеціалізованих каталогах і довідниках провідних країн-експортерів, а також, в разі потреби, інформація, отримана від експертів та організацій, які мають повноваження на проведення товарознавчої експертизи КТЗ, з основних та додаткових джерел цінової інформації, в т.ч. їх електронних версій у мережі Інтернет.

2.5. При контролі визначення митної вартості КТЗ використовувати тільки інформацію, що міститься в базі даних ДФС України, можливо лише за умови, що ця інформація дає змогу враховувати всі фактори, що мали вплив на визначення митної вартості КТЗ.

3. Особливості контролю за правильністю визначення митної вартості колісних транспортних засобів

В процесі проведення процедури контролю правильності визначення митної вартості транспортних засобів, необхідно звертати увагу на наступне.

3.1. Відповідно до статті 53 Кодексу, під час декларування товарів, одночасно з митною декларацією, декларант подає органу доходів і зборів документи, що підтверджують заявлену митну вартість товарів і обраний метод її визначення. У разі потреби у підтвердженні митної вартості посадова особа органів доходів і зборів може вимагати банківські платіжні документи або інший наявний документ, що свідчить про оплату вартості КТЗ.

3.1.1. Визначення митної вартості транспортних засобів слід здійснювати ґрунтуючись на базах оцінки транспортних засобів, визначених розділом другим Методики товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів.

3.1.2. При цьому використовуються методичні підходи і методи оцінки транспортних засобів, наведені у розділі третьому Методики товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів.

3.1.3. Ідентифікація транспортних засобів здійснюється відповідно до розділу шостого Методики товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів із врахуванням того, що відповідно до статті 43 Кодексу, документами, що підтверджують країну походження товару, є:

- сертифікат про походження товару - документ, який однозначно свідчить про країну походження товару та виданий компетентним органом цієї країни чи країни вивезення, якщо в країні вивезення сертифікат видається на підставі сертифіката, виданого компетентним органом у країні походження товару;
- засвідчена декларація про походження товару - декларація про походження товару, засвідчена державною організацією чи компетентним органом, наділеним відповідними повноваженнями;
- декларація про походження товару - письмова заява про країну походження товару, зроблена у зв'язку з вивезенням товару виробником, продавцем, експортером (постачальником) або іншою компетентною особою на комерційному рахунку чи будь-якому іншому документі, який стосується товару;
- сертифікат про регіональне найменування товару - документ, який підтверджує, що товари відповідають визначенню, характерному для відповідного регіону країни, та виданий компетентним органом згідно із законодавством країни вивезення товару.

У випадку якщо в документах про походження товару є розбіжності у відомостях про країну походження товару чи органом доходів і зборів установлено інші відомості про країну походження товару, аніж ті, що за-

значені в документах, декларант або вповноважена ним особа має право надати органу доходів і зборів для підтвердження відомостей про заявлену країну походження товару додаткові відомості.

Додатковими відомостями про країну походження товару є відомості, що містяться в товарних накладних, пакувальних листах, відвантажувальних специфікаціях, сертифікатах, митній декларації країни експорту, паспортах, технічній документації, висновках-експертизах відповідних органів, інших матеріалах, що можуть бути використані для підтвердження країни походження товару.

Документи, котрі підтверджують країну походження товару, не вимагаються в разі, якщо товари ввозяться громадянами й оподатковуються за єдиною ставкою мита відповідно до розділу XII Кодексу (п. 2 ч. 4 ст. 44).

Якщо в документах про походження товару є розбіжності у відомостях про країну походження товару, для підтвердження заявленої країни походження КТЗ може бути використаний ідентифікаційний номер цього транспортного засобу – VIN-код (Vehicle Identification Number), інформація про який зазначається в технічному паспорті на транспортний засіб.

Інформацію про місця розташування VIN-кодів і розшифровка позначень їх частин для ТЗ виробництва США, країн Європи, Японії, Азії наведено у відповідному довіднику, інформація про який міститься у додатку 3 до Методики товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів.

У разі визначення року виготовлення КТЗ необхідно враховувати те, що за міжнародним стандартом ISO 3779:2009 виробники КТЗ зазначають у VIN-коді або календарний, або модельний рік виготовлення КТЗ.

Стандартом ISO 3779:2009 для кодування модельних років виготовлення КТЗ рекомендовано використання 10-го символу в 17-значному VIN-коді та символів.

Календарний і модельний роки виготовлення можуть також визначатися за розпізнавальною частиною VIN-коду (8 останніх знаків). Більшість виробників ТЗ зазначають рік виготовлення 10-м символом у 17-значному VIN-коді. Водночас існують виробники КТЗ, що зазначають рік виготовлення знаком, розміщеним в іншому місці VIN-коду КТЗ. Деякі виробники формують VIN-код КТЗ, у якому рік виготовлення взагалі не зазначається.

За рік виготовлення КТЗ приймається найбільш рання дата (рік), зазначена в реєстраційних, технічних документах на КТЗ або в VIN-коді КТЗ.

Датою початку використання (експлуатації) КТЗ, що були в користуванні та ввозяться на митну територію України, уважається дата першої

реєстрації КТЗ, визначена в реєстраційних документах, які видані уповноваженими державними органами та дають право експлуатувати ці КТЗ на постійній основі.

Датою першої реєстрації КТЗ, який перебував у користуванні, є дата, зазначена в спеціальній графі технічного паспорта (свідоцтва про реєстрацію), наприклад, паспорта німецького зразка, або дата видачі технічного паспорта (свідоцтва про реєстрацію).

У разі відсутності реєстраційних документів першої реєстрації ТЗ датою початку використання (експлуатації) вважати перший день першого місяця року, зазначеного в VIN-коді КТЗ, а за відсутності в VIN-коді року виготовлення – 1 січня року виготовлення, зазначеного в реєстраційних документах.

У разі неможливості визначення року виготовлення транспортного засобу, відповідно до вищенаведеного, рік виготовлення транспортного засобу установлюється експертом згідно зі статтею 327 Кодексу.

У разі потреби у визначенні року виготовлення КТЗ, класифікації КТЗ згідно з УКТ ЗЕД посадова особа органів доходів і зборів може вимагати такі документи:

- митну декларацію країни придбання КТЗ або інші митні документи країни придбання КТЗ;
- сервісну книжку (за наявності);
- експертний висновок спеціалізованої експертної установи, уповноваженої на проведення експертизи відповідно до статті 327 Кодексу;
- фотографії КТЗ;
- технічну документацію або інструкційні матеріали (за наявності).

При механічних і корозійних пошкодженнях, знищенні VIN-коду, заводських табличок, номера двигуна КТЗ тощо, ідентифікація та контроль правильності визначення митної вартості КТЗ, що ввозиться на митну територію України, здійснюється після проведення експертного дослідження VIN-коду й номера для встановлення їх автентичності.

Дослідження проводяться експертними організаціями, які мають відповідні повноваження, що засвідчені у відповідності до діючого законодавства.

У разі якщо в документах про походження товару є розбіжності у відомостях про країну походження товару або органом доходів і зборів встановлено інші відомості про країну походження товару, ніж ті, що зазначені у документах, декларант або уповноважена ним особа має право надати органу доходів і зборів для підтвердження відомостей про заявлену країну походження товару додаткові відомості.

Визначення типу КТЗ, типу його кузова здійснюється відповідно до Закону України «Про приєднання України до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, 1958 року з поправками 1995 року», а також Директив Європейського Союзу, еквівалентних Правилам Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй.

Календарний і модельний роки виготовлення можуть також визначатися за розпізнавальною частиною VIN-коду (останні 8 знаків VIN-коду за даними виробника дозволяють встановити дату виготовлення КТЗ).

За рік виготовлення КТЗ приймається календарна дата його виготовлення з обов'язковим зазначенням при цьому дня та місяця року.

Якщо календарну дату виготовлення визначити неможливо, то за основу береться модельний рік виготовлення, визначений за його VIN-кодом, з урахуванням календарної дати першого документального підтвердження будь-якої дії з даним КТЗ, що зазначена у супровідних документах (дати придбання, дати оформлення митних документів, дати першої реєстрації КТЗ тощо).

У разі відсутності даних про календарну дату першого документального підтвердження будь-якої дії з даним КТЗ або виникнення сумнівів щодо її достовірності, коли встановлений модельний рік виготовлення КТЗ збігається з роком виготовлення, зазначеним у свідоцтві про реєстрацію, під час оцінки за дату виготовлення береться 1 січня встановленого за VIN-кодом модельного року.

Якщо встановлений за VIN-кодом модельний рік виготовлення не збігається з роком виготовлення КТЗ, який зазначено в свідоцтві про реєстрацію (технічному паспорті), і перевищує його, під час оцінки за дату виготовлення приймається 1 липня зазначеного в реєстраційних документах року. Якщо зазначене перевищення становитиме понад 1 рік, то за дату виготовлення беруть 1 січня модельного року.

Визначення року виготовлення КТЗ за датою виготовлення його окремих складових частин не допускається у зв'язку з можливістю їхньої заміни під час експлуатації або можливого значного проміжку в часі з моменту їх виготовлення до моменту складання з них КТЗ. Такі дати можуть мати інформативний характер тільки в усій своїй сукупності.

Датою першої реєстрації транспортного засобу, який перебував у користуванні, є дата, зазначена в спеціальній графі технічного паспорта (сві-

доцтва про реєстрацію), наприклад, паспорта німецького зразка, або дата видачі технічного паспорта (свідоцтва про реєстрацію).

Якщо встановлений за ідентифікаційним номером модельний рік виготовлення не збігається з роком початку експлуатації транспортного засобу, який зазначено в реєстраційному документі, й перевищує його, датою виготовлення вважати 1 липня зазначеного в реєстраційних документах року.

Якщо встановлений за ідентифікаційним номером календарний або модельний рік виготовлення не збігається з роком початку експлуатації ТЗ, який зазначено в реєстраційному документі, і є меншим за нього, датою виготовлення вважати 1 січня календарного року, зазначеного в ідентифікаційному номері.

У разі неможливості визначення року виготовлення транспортного засобу за ідентифікаційним номером роком виготовлення вважати рік, що значиться в реєстраційних і технічних документах на транспортного засобу.

При цьому в разі відсутності в реєстраційних і технічних документах на транспортного засобу календарної дати виготовлення транспортного засобу такою датою вважати 1 січня року, зазначеного в реєстраційних і технічних документах на ТЗ.

Датою початку користування транспортного засобу, що були в користуванні та ввозяться на митну територію України, уважається дата першої реєстрації транспортного засобу, визначена в реєстраційних документах, які видані вповноваженими державними органами та дають право експлуатувати ці транспортні засоби на постійній основі. У разі відсутності реєстраційних документів першої реєстрації транспортного засобу датою початку користування вважати перший день першого місяця року, зазначеного в ідентифікаційному номері транспортного засобу, а за відсутності в ідентифікаційному номері року виготовлення - 1 січня року виготовлення, зазначеного в реєстраційних документах.

За наявності обґрунтованих сумнівів щодо визначення року виготовлення транспортного засобу достовірність установлюється експертом, що має свідоцтво про право проведення експертних досліджень з відповідної експертної спеціальності та внесений до Реєстру атестованих судових експертів державних і підприємницьких структур та громадян Міністерства юстиції України.

Міжнародним стандартом ISO 3779:2009 рекомендовано при кодуванні модельного року виробництва ТЗ використання символів:

ДОДАТКОВІ НОРМАТИВНІ ДАНІ

Таблиця 1

Кодування модельного року виготовлення КТЗ в описовій частині VIN-коду

1971	1	1991	M	2011	B
1972	2	1992	N	2012	C
1973	3	1993	P	2013	D
1974	4	1994	R	2014	E
1975	5	1995	S	2015	F
1976	6	1996	T	2016	G
1977	7	1997	V	2017	H
1978	8	1998	W	2018	J
1979	9	1999	X	2019	K
1980	A	2000	Y	2020	L
1981	B	2001	1	2021	M
1982	C	2002	2	2022	N
1983	D	2003	3	2023	P
1984	E	2004	4	2024	R
1985	F	2005	5	2025	S
1986	G	2006	6	2026	T
1987	H	2007	7	2027	V
1988	J	2008	8	2028	W
1989	K	2009	9	2029	X
1990	L	2010	A	2030	Y

Примітка. Американські, більшість європейських і азіатських виробників КТЗ кодують модельний рік виготовлення в 10-й позиції VIN-коду.

Дані про рік виробництва КТЗ відповідно до вказівної частини його VIN-коду можуть бути отримані з ресурсів мережі Інтернет або з безпосередніх даних заводів-виробників чи їх офіційних представників. Дані про рік виробництва КТЗ, отримані з ресурсів мережі Інтернет, повинні бути роздруковані із зазначенням дати отримання інформації та абсолютної URL-адреси.

Визначення року виробництва КТЗ за датами виготовлення його окремих деталей і номерних вузлів неприпустиме через можливість їх заміни під час експлуатації або через можливі значні розбіжності між датами їх виготовлення та датою складання КТЗ. Ці дати можуть носити інформативний характер тільки в комплексі, якщо дата виготовлення окремих деталей, номерних вузлів маркується у вигляді:

дня, місяця й року (наприклад, для ременів безпеки, їх фіксаторів);

або тижня й року на шинах, амортизаторах капотів і кришок багажників, клемах акумулятора;

або календарного дня й року на амортизаторах капотів і кришок багажників;

року виготовлення або останніх цифр цього року на двигунах, підшипниках;

місяця й року виготовлення на склі, колісних дисках, амортизаційних стійках підвісок;

місяця, кварталу й року виготовлення на склі деяких виробників (наприклад, на склі фірми «Hordis»);

кварталу й року виготовлення на склі деяких виробників (наприклад, на склі фірми «Sekurit»).

Місяць виготовлення може зазначатися прописом (на ременях безпеки) або цифрами (на окремих ременях безпеки, колісних дисках, амортизаційних стійках), або у вигляді умовного літерного позначення, прийнятого заводом-виробником (на амортизаційних стійках, склі окремих виробників), або у вигляді умовних позначень - крапок, похилих рисок на склі.

Рік виготовлення деталей та номерних вузлів може наноситися повністю або однією останньою, чи двома останніми цифрами року.

В разі неможливості визначення року виготовлення КТЗ, або виникнення обґрунтованих сумнівів щодо правильності його визначення, працівникам митних органів, які проводять ідентифікацію КТЗ, доцільно звертатися до експертних організацій/експертів, які мають відповідні повноваження на проведення експертиз із зазначеного питання.

3.1.4. Визначення вартості ТЗ відбувається згідно із розділом сьомим Методики товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів.

3.2. Орган доходів і зборів під час здійснення контролю правильності визначення митної вартості товарів, здійснює контроль заявленої митної вартості, перевіряє наявність всіх відомостей, а також відомостей що підтверджують числові значення складових митної вартості товарів.

При визначенні митної вартості ТЗ бувших у використанні особливу увагу слід приділяти витратам на:

- транспортування оцінюваних товарів до аеропорту, порту або іншого місця ввезення на митну територію України;

- навантаження, вивантаження та обробку оцінюваних товарів, пов'язаних з їх транспортуванням до аеропорту, порту або іншого місця ввезення на митну територію України;

- страхування оцінюваних товарів;

- доставку транспортного засобу по країні відправлення від місцезнаходження продавця до морського порту завантаження.

3.3. В ході контролю правильності визначення митної вартості транспортних засобів, відповідно до пункту 5 Методичних рекомендацій щодо роботи посадових осіб органів доходів і зборів з аналізу, виявлення та оцінки ризиків при здійсненні контролю за правильністю визначення митної вартості товарів, які переміщуються через митний кордон України, затверджених наказом ДФС від 11.09.2015 №689, рекомендовано використовувати наступні основні джерела інформації - довідники (загальна інформація про які наведена у додатку 1):

Schwackeliste Super Schwacke (легкові автомобілі). (Ціни на нові та вживані легкові автомобілі, мікроавтобуси і джипи за останні 11 років із врахуванням пробігу й комплектації, умов експлуатації в Німеччині);

- Schwackeliste Nutzfahrzeuge (вантажні автомобілі). (Ціни на нові та вживані вантажні автомобілі за останні 8 років із врахуванням пробігу в Німеччині);

- Schwackeliste Trailer Tax (причіпи та напівпричіпи). (Ціни на нові та вживані причіпи та напівпричіпи за останні 8 років з урахуванням пробігу та умов експлуатації в Німеччині);

- Schwackeliste Zweirad (мотоцикли). (Ціни на нові та вживані мотоцикли за останні 8 років з урахуванням пробігу в Німеччині);

- Schwackeliste Landmaschinen (сільгосптехніка). (Ціни на нові та вживані сільгоспмашини за останні 10 років з врахуванням умов експлуатації в Німеччині);

- Schwackeliste Interclassic (старовинні автомобілі). (Ціни на нові й вживані ретро-автомобілі на ринках європейских та американських країн);

- Schwackeliste Caravan&Reisemobil (трейлери). (Ціни на нові та вживані трейлери та напівпричіпи за останні 12 років в Німеччині);

- Schwackeliste Marine (Yacht-Schwacke) (катери і яхти). (Ціни на нові та вживані катери та яхти за останні 15 років в Німеччині);

- Schwackeliste Autoradio (автомагнітоли). Вартість автомобільних музичних систем в Німеччині;

- Schwackeliste Sonderasstattung (додаткове обладнання). (Ціни на спеціальне додаткове обладнання для автомобілів в Німеччині);

- Schwackeliste Neupreiseliste (легкові автомобілі). (Ціни на нові моделі поточного року легкових автомобілів, мікроавтобусів та джипів в Німеччині);

- Eurotax PKW (легкові автомобілі). (Ціни на нові та вживані легкові автомобілі, мікроавтобуси та джипи за останні 8 років з врахуванням пробігу і комплектації, умов експлуатації в Австрії);

- N.A.D.A. (легкові автомобілі). (Ціни на нові й вживані легкові автомобілі, мікроавтобуси та джипи за останні 10 років з врахуванням пробігу та комплектації, умов експлуатації в США);

- N.A.D.A. (вантажні автомобілі). (Ціни на нові й вживані вантажні автомобілі за останні 10 років із врахуванням пробігу та комплектації, умов експлуатації в США);

- N.A.D.A. (мотоцикли). (Ціни на нові й вживані мотоцикли за останні 10 років з врахуванням пробігу та комплектації, умов експлуатації в США);

- N.A.D.A. (катери і яхти). (Ціни на нові та вживані катери і яхти за останні 10 років з урахуванням пробігу та комплектації, умов експлуатації в США);

- Kelly Blue Book (легкові автомобілі). (Ціни на нові та вживані легкові автомобілі, мікроавтобуси та джипи за останні 10 років з урахуванням пробігу та комплектації, умов експлуатації в США).

Також може враховуватись інформація, яка міститься на сайтах: www.Carsbidshistory.com, www.AutoAstat.com., – зазначені Інтернет ресурси містять інформацію щодо торгів транспортними засобами, з Інтернет аукціонів Copart та IAAI, також:

http://autoastat.com
https://www.copart.com
http://www.carsbidhistory.com
https://www.kbb.com ,
https://www.autotrader.com ,
http://www.nadaguides.com ,
https://www.autobidhistory.com
https://www.autobidmaster.com
https://www.salvagebid.com - (далі по тексту – додаткові джерела).

За відсутності інформації у основних та додаткових джерелах - використовується база митних оформлень ДФС щодо ідентичних КТЗ.

3.4. У разі суттєвих розбіжностей між інформацією із основних та додаткових джерел та тією, що наведена у поданих до митного оформлення

документах, посадова особа митниці має право на створення та подання запиту на додаткові документи для підтвердження заявленого рівня митної вартості відповідно до частини третьої статті 53 Кодексу.

3.4.1. Якщо додатково надані документи не підтверджують заявлені відомості щодо вартості та не обґрунтовують розбіжність інформації додаткових джерел з поданими документами, посадова особа, може вчиняти наступні дії:

- відповідно частини шостої статті 54 Кодексу відмовляти в митному оформленні товарів за заявленою декларантом митною вартістю з підстав, що заявлено неповні та/або недостовірні відомості про митну вартість товарів, невірно визначено митну вартість товарів, або через відсутність у документах всіх відомостей, що підтверджують числові значення складових митної вартості товарів;
- відповідно до статті 55 Кодексу виносити письмове рішення про коригування митної вартості;
- відповідно до Наказу Міністерства фінансів України від 02.12.2016 № 1058 «Про затвердження Порядку взаємодії структурних підрозділів та територіальних органів Державної фіскальної служби України із Спеціалізованою лабораторією з питань експертизи та досліджень ДФС під час проведення досліджень (аналізів, експертиз), Нормативів взяття проб (зразків) товарів для проведення дослідження (експертизи), форм акта про взяття проб (зразків) товарів та висновку», відправляти запит до Департаменту податкових та митних експертиз ДФС для проведення товарознавчої експертизи колісних транспортних засобів.

3.4.2. Рекомендувати декларантам та уповноваженим ними особам з метою визначення вартості колісних транспортних засобів звертатись до державних експертних організацій/судових експертів, що працюють поза державними експертними установами, які проводять автотоварознавчі експертизи (зокрема, науково-дослідні інститути судових експертиз Мінюсту України та науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України), висновки яких доцільно враховувати в процесі процедури контролю правильності визначення митної вартості.

3.4.3. Статтями 357, 515 Кодексу передбачено, що дослідження (аналізи, експертизи) проводяться експертами спеціалізованого органу з питань експертизи та досліджень центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову і митну політику. При цьому призначення дослідження в інших установах допускається лише у разі неможливості проведення дослідження спеціалізованим органом з питань експертизи та досліджень центрального органу виконавчої

влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову і митну політику чи його відокремленим підрозділом або за заявою декларанта чи уповноваженої ним особи для підтвердження чи спростування результатів проведеного дослідження (п.3 статті 357 Кодексу).

3.4.4. Окрім того, при призначенні повторних (додаткових) досліджень слід дотримуватись вимог чинного законодавства, у т.ч. в інших експертних установах; інформувати про призначення додаткового чи повторного дослідження в іншій експертній установі із зазначенням причин такого призначення; надавати інформацію щодо митних оформлень за висновками інших експертних установ Департаменту податкових та митних експертиз ДФС; проводити товарознавчу експертизу КТЗ експертами Департаменту податкових та митних експертиз ДФС.

Вимогами вищевказаної методики встановлено обов'язок експертів використовувати акт огляду, складений у пункті пропуску через митний кордон України, наявність якого є однією з підстав для прийняття рішення у застосовуванні понижуючого коефіцієнту визначення вартості КТЗ.

3.4.5. Відхилення від методики, відсутність в експертному висновку посилання на вказаний акт є додатковою ознакою сумнівності щодо достовірності заявленої вартості ТЗ, об'єктивності експертних розрахунків вартості транспортного засобу та може розглядатися посадовою особою органів доходів і зборів як додаткова підстава для залучення відповідних спеціалістів Департаменту податкових та митних експертиз ДФС при здійсненні митного контролю в рамках процедур оформлення митної декларації.

3.4.6. У звіті про оцінку вартості КТЗ зазначається така інформація:

а) повне найменування суб'єкта оціночної діяльності, його місцезнаходження, телефон (факс), номер та термін дії сертифіката суб'єкта оціночної діяльності;

б) дата надходження матеріалів для оцінки і дата підписання звіту (акта), висновку;

в) найменування юридичної особи або прізвище, ім'я, по батькові фізичної особи, яка призначила (замовила) оцінку КТЗ;

г) питання (завдання), що поставлені перед оцінювачем (експертом) (мета оцінки);

ґ) назва об'єкта (об'єктів), представленого для оцінки;

д) найменування юридичної особи (прізвище, ім'я, по батькові фізичної особи), місцезнаходження (місце проживання) власника майна та його майнові права на КТЗ;

е) відомості про фізичну особу, що здійснює оцінку КТЗ: посада, прізвище, ім'я, по батькові, освіта, спеціальності (загальна й оціночна за напрямом програми базової підготовки), стаж роботи за цими спеціальностями, учений ступінь і вчене звання (за наявності), номер, дата видачі кваліфікаційного свідоцтва та посвідчення про підвищення кваліфікації;

є) інформація, що має значення для виконання оцінки, з посиланням на джерела її отримання;

ж) клопотання оцінювача, експерта про надання додаткових матеріалів, результати їх розгляду (якщо це мало місце);

з) перелік використаних довідкових джерел інформації, літератури із зазначенням основних бібліографічних даних (найменування, автори, місце та рік видання);

и) дані про час та місце проведення огляду КТЗ оцінювачем (експертом);

і) відомості про осіб, які брали участь в огляді об'єкта оцінки, кщо їх участь обумовлена призначенням оцінки або договором про виконання оцінки;

ї) ідентифікаційні дані КТЗ відповідно до свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу (технічного паспорта) або з копій цих документів;

й) показання одометра (тахографа) КТЗ або лічильника мотогодин (за наявності);

к) результати візуального огляду щодо відповідності (невідповідності) номерів кузова, шасі, інших складових частин записам у свідоцтві про реєстрацію транспортного засобу (технічному паспорті) або в інших документах;

л) відомості про комплектність та укомплектованість КТЗ;

м) відомості про склад оновлених складників КТЗ, інформаційні ознаки виконаного відновлювального ремонту, інші обставини, які мають значення для розв'язання поставлених питань;

н) відомості про виявлені під час огляду дефекти, пошкодження, а також обґрунтування засобів і обсягу відновлювальних робіт з їх усунення чи інших способів урахування дефектів;

о) перелік обмежень щодо застосування результатів оцінки та припущення, у межах яких проводилася оцінка;

п) викладення змісту використаних методичних підходів, методів, оціночних процедур та відповідних розрахунків;

р) висновок про вартість майна або висновок про результати автотоварознавчої експертизи (експертного дослідження);

с) додатки, які становлять невід'ємну частину звіту (акта), висновку експерта (експертного дослідження) про оцінку і містять дані стосовно технічного стану КТЗ (його складників), їх фотографічні зображення і дані, що підтверджують припущення та розрахунки. У додатках також може бути графічна розгортка побудови пошкодженого або розукомплектованого КТЗ з відображенням характеру пошкоджень або протокол технічного огляду з посиланням на характер і обсяг його пошкодження.

У додатках до звіту про оцінку має бути акт (протокол) огляду, підписаний оцінювачем, який містить дані про комплектність та укомплектованість досліджуваного КТЗ, опис його пошкоджень та перелік осіб, які брали участь при огляді автомобіля. Також, у разі використання при розрахунку ремонтної калькуляції програми системи AUDATEX, якщо при ручному коригуванні відновлювальних робіт та вартості запасних частин, що підлягають заміні під час ремонту показники, які помічені зірочками мають бути обґрунтовані, тобто містити джерела та підтверджуючі документи щодо здійснених коригувань.

Наявність у звіті про оцінку ознак невідповідності вимогам нормативно-правових актів з оцінки майна, свідчить про те, що такий звіт не може бути використаний для митного оформлення та контролю ДФС України та потребує подальшого скерування до Департаменту митних платежів і митно-тарифного регулювання для подальшого направлення на рецензування.

3.5. Залучення спеціалізованого підрозділу управління адміністрування митних платежів здійснюється тільки з дотриманням пункту 4.7. Порядку виконання митних формальностей при здійсненні митного оформлення товарів із застосуванням митної декларації на бланку єдиного адміністративного документа, затвердженого наказом Мінфіну від 30.05.2012 №631.

При цьому, посадова особа підрозділу митного оформлення в запиті має чітко обґрунтувати підстави для його направлення та вказати питання, які викликають складнощі. Прикладом складності випадку може бути виявлення в додаткових джерелах декількох цін на ТЗ, які суттєво відрізняються.

3.6. З метою встановлення достовірності супровідних документів на транспортні засоби, що ввозяться на митну територію України органами доходів і зборів спільно з Департаментом організації протидії митним правопорушенням та міжнародної взаємодії й Департаментом адмініструван-

ня митних платежів та митно-тарифного регулювання можливим є формування запитів до Міністерства закордонних справ України щодо форм та змісту технічних документів транспортних засобів, виданих різними іноземними державами, витрат на страхування, транспортування та доставку транспортних засобів.

3.7. З метою здійснення контролю за правильністю визначення митної вартості колісних транспортних засобів посадова особа органу доходів і зборів ініціює процедуру направлення запитів про автентичність документа безпосередньо державним органам, установам, організаціям або уповноваженим органам іноземних держав й супроводжується будь-якою інформацією, яка вважається корисною у виконанні запиту.

3.7.1. Перевірка автентичності документа здійснюється в разі:

– підтвердження видачі цього документа відповідним органом;

– відповідності даних, зазначених у документі, наданому органу доходів і зборів, даним документа, який зберігається у справах уповноваженого органу, що видав такий документ;

– потреби проведення експертизи щодо справжності бланка документа, відбитка печатки та підпису відповідної посадової особи.

3.7.2. Взаємодія органу доходів і зборів з зарубіжними митними службами здійснюється у випадках наявності в органу доходів і зборів України обґрунтованої підозри щодо можливості вчинення правопорушення, яку можна підтвердити або спростувати лише шляхом отримання інформації від митної служби іноземної держави та відповідно до встановленого порядку.

4. Прикінцеві положення

До Методичних рекомендацій можуть бути внесені зміни та доповнення, відповідно до змін законодавства з питань державної митної справи. У разі набуття чинності правовими нормами, які змінюють або відміняють ті, на підставі яких розроблено Методичні рекомендації, посадовими особами митниць ДФС застосовуються виключно ті норми, що є чинними на день здійснення митних процедур.

Додаток 1
до Методичних рекомендацій
щодо контролю за правильністю
визначення митної вартості транспортних засобів,
що переміщуються через митний кордон України

Пояснення
до деяких довідників та каталогів

1. Дані, які наводяться в довіднику «Pkw-Spezial» видавництва «DAT» (Німеччина):

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Erst-zul.	Typ/model	TSN	cm3/kW/PS	Neupries	o.USt	Ein-kauf	Ver-kauf	Жkm	in Tsd	Sonder-ausst.
					m.USt					
	Alfa 33 G-KAT (907) 65-97 kW / 89-132 PS / 4 Zyl.									
94	Lim 5, 1.4	611	1351/65/89	23900	20783	4250	6050	91 q3	D1l1	IE L

Умовні позначення:

1 - рік виробництва ТЗ;

2 - модель ТЗ, тип кузова, кількість дверей;

3 - код типу (моделі) ТЗ;

4 - об’єм двигуна, потужність у кіловатах та кінських силах, кількість циліндрів;

5 - ціна нового ТЗ із урахуванням податку в Німеччині;

6 - ціна нового ТЗ без урахування податку в Німеччині;

7 - ціна пропозиції для придбання ТЗ відповідного року із урахуванням податку в Німеччині;

8 - ціна пропозиції для продажу ТЗ із урахування податку в Німеччині;

9 - середньорічний пробіг у тисячах кілометрів, показник коригування за величиною пробігу для даного довідника;

10 - позначення коригування ТЗ залежно від його комплектації.

2. Дані, які наводяться в довіднику «Official Guide» видавництва «Kelley Blue Book Auto market report» (США):

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

1991 FORD

Body Type	VIN	Wt.	List	Whls.	Sug. Rest
FORD Mustang-4 Cyl. W.B. 100.5I; 2.3 Liter					
LX Sedan 2D	P40M	2634	12321	4425	7000

Умовні позначення :

1 - рік виробництва ТЗ;

2 - завод-виробник;

3 - модель ТЗ, кількість циліндрів, тип кузова, кількість дверей;

4 - код типу (моделі) ТЗ (частина VIN-коду);

5 - роздрібна ціна в США нового ТЗ, оснащеного відповідно до наведеної в довіднику таблиці оснащення;

6 - ціна пропозиції для придбання ТЗ із урахування податку в США;

7 - ціна пропозиції для продажу ТЗ із урахуванням податку в США;

8 - база ТЗ, дюйми;

9 - об'єм двигуна ТЗ;

10 - споряджена маса ТЗ.

3. Дані, що наводяться в довіднику «Red Book» видавництва «CAP Motor Research» (Англія):

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

FORD

Model	ID	Date Intro	Cost New	CAP Retail	Year & Letter	Miles 000ys	CAP Clean	Average	Poor.
NEW TRANSIT 150 DIESEL									
SWB Van 2496cc-3200kg GVW Oval grille, rear air vents	1689	Sept 94	13595 7175 6325	8095	1994 M 80	25 50 5925	6825 4550 5075	6125 5356 4425 3675	5175

Умовні позначення:

1 - опис ТЗ (комплектація, потужність двигуна, повна маса тощо);

2 - ідентифікаційний номер (його частина);

3 - дата впровадження змін у модель;

4 - орієнтовна вартість нового ТЗ у фунтах стерлінгів;

5 - дійсна роздрібна вартість ТЗ, яка базується на дослідженнях національного ринку (ціна пропозиції для продажу) у фунтах стерлінгів в залежності від пробігу;

6 - дата першої реєстрації цієї моделі ТЗ у Англії;

7 - варіації розрахункового пробігу ТЗ;

8 - роздрібна вартість ТЗ у чистому, справному стані у фунтах стерлінгів;

9 - роздрібна вартість ТЗ у середньому в чистому стані без механічних несправностей, але за необхідності проведення невеликих за обсягом ремонтних робіт у фунтах стерлінгів;

10 - роздрібна вартість ТЗ у незадовільному технічному стані у фунтах стерлінгів.

4. Дані, що наводяться в довіднику «Super schwacke» видавництва «EUROTAX» (Швейцарія)

3	2	1	43	54	654	765	8288	92	10

OPEL (D)	00	99	98	97	96	95	94	93	92	91	90
Zafira Katalysator T98	Ccm	Kw/PS	Motor	Zylinder	VK/TK	HK / NA	MK / WK	EDV Code			
Monocab											
Жkm	6.3	20400	39600	56400	72000	87600	103200	118800	134400	150000	165600	181200
Zafira 1.6 16V	1598	74/100	O/S	4-R	15/19	15/D	5/-	1041	0078		
Kombi/5	EK	24650	22000	-	-	-	-	-	-	-	-
35530 30629 18166	VK	29000	25900	-	-	-	-	-	-	-	-
15661											
0035.373	NP	35530	34900	-	-	-	-	-	-	-	-
195/65/R 15T Serie: ab 1/1999: (2)02, 07(4), 08, 12, 19(50), 28, 35(7), 55, 58(2), 65, 87, 89											

1116	127	13	14	15	16	17	18

Умовні позначення:

1 - завод-виробник;

2 - заводське позначення типу ТЗ;

3 - модель ТЗ;

4 - категорія за величиною пробігу ТЗ;

5 - об'єм двигуна, см3;

6 - потужність в кіловатах/кінських силах;

7 - тип двигуна (O - бензиновий, D - дизельний, K - роторно-поршневий) /тип палива (N - бензин нормаль, S - бензин супер, D - дизельне паливо);

8 - кількість та розміщення циліндрів;

9 - рік виробництва ТЗ;

10 - нормативний пробіг для відповідного року;

11 - код заводу-виробника й код моделі ТЗ;

12 - типорозмір шин;

13 - ціна нового ТЗ у німецьких марках і євро з урахуванням (жирним шрифтом) і без урахування податку;

14 - тип кузова, кількість дверей;

15 - ціна нового ТЗ у німецьких марках з урахуванням податку в рік виробництва ТЗ;

16 - VK - середня вартість продажу ТЗ відповідного року комерційними структурами із урахуванням податку в німецьких марках;

17 - EK - середня закупівельна вартість ТЗ відповідного року комерційними структурами з урахування податку в німецьких марках;

18 - перелік кодів додаткового обладнання цієї моделі ТЗ.

Коротка характеристика деяких інформаційних довідників

Довідник **Super-SCHWACKE** є незамінним в процедурі оцінювання вживаних автомобілів, що імпортуються. Він містить вичерпну інформацію щодо більш, ніж 15 тис. моделей автомобілів, які пропонуються всіма основними світовими виробниками на європейському ринку впродовж останніх 12 років. В довіднику наведено дані щодо легкових автомобілів, автомобілів підвищеної прохідності, мікроавтобусів та вантажівок масою до 3,5 т. Періодичність видання – один місяць, завдяки чому воно об'єктивно відображає тенденції щодо зміни вартості вживаних автомобілів та є незамінним інструментом при здійсненні їх оцінювання. Інформаційне видання включає розділи, в яких наводиться інформація щодо визначення транспортного засобу залежно від його технічної й цінової приналежності, зокрема:

в розділі Benutzungshinweise Pkw, Sondermodelle und Gelandewagen – Вказівки з використання довідника щодо легкових автомобілів та автомобілів підвищеної прохідності наводиться приклад та роз'яснення граф таблиці цін з поясненнями, а саме**:**

1. Виробниче позначення типу автомобіля / модель (за техпаспортом).

2. Модель, тип, обладнання (в дужках- найменування попередньої моделі).

3. Тип кузова / кількість дверей

Для легкових автомобілів:

Lim - седан;

Kb/Kombi - універсал (комбі);

Cab - кабріолет;

Cpe - купе;

Roa - родстер (двомісний кузов);

Spi - спайдер (двомісний автомобіль з верхом, що повністю відкривається та боковим склом, що опускається з обох сторін).

Для автомобілів з підвищеною прохідністю:

Fh.rn.PI - кабіна з тентом;

Wg- типу «вагон»;

PI - с тентовим дахом;

Htp - хардтоп (жорсткий цільнозйомний дах);

Stat.Wg - універсал.

Для мікроавтобусів і легких вантажівок:

Bs- мікроавтобус;

H-з високим дахом;

Pr - з бортовою платформою;

Dk - із подвоєною кабіною;

Ka - цільнометалевий фургон;

G - підвищеної місткості;

TPr - низкорамний автомобіль з бортовою платформою.

4. Ціна нового автомобіля з податком / без податку на додану вартість (ПДВ) незалежно від величини, рекомендованої виробником / імпортером ціни; якщо вона вказана у дужках – «( )» - виробництво / імпорт даної моделі призупинено.

5. Код виробника, код моделі.

6. Шини серійної комплектації: розміри передніх та задніх шин - *. Розміри шин за вибором- дол.

7. Для автомобілів підвищеної прохідності:

- база, мм; повна маса, кг / маса обладнаного автомобіля, кг; маса буксованого причепа, кг (за наявності / відсутності тормозів на причепі).

8. Примітки: наведені внизу відповідних сторінок. A10 - націнка за наявності автоматичної коробки передач; 01, 02... - примітки до тексту,

9. Обладнання: коди наведені на внутрішньому форзаці.

10. Автомобілі з заниженими викидами токсичних речовин:

- відповідає нормам США;

- відповідає європейським нормам;

A – відповідає за викидами класу A;

B - відповідає за викидами класу B;

C - відповідає за викидами класу C;

- автомобілі з об'ємом двигуна менше 1400 см^3, що відповідають за викидами вимогам класу C.

Скорочення:

EK - ціна придбання у власника (без посередника), включаючи ПДВ;

VK - ціна продажу комісіонером (в салоні), із включенням ПДВ;

NP - діюча ціна нового автомобіля, із врахуванням ПДВ не залежно від рекомендованої ціни нового автомобіля або прайс-листа виробника / імпортера);

km-K - категорія відповідно до пробігу (нормативний пробіг залежно від року виготовлення;

ccm - об'єм двигуна в см^3;

RW/PS - потужність в кВт /кінських силах;

Motor - тип двигуна: «O» - іскрового запалювання, «D» - дизель, «K» -роторно-поршневий;

тип палива: N - бензин для помірно форсованих двигунів (октанове число (04) до 92),

S- бензин для форсованих двигунів (04 95...98),

D - дизельне паливо.

Zylinder - число / розміщення циліндрів: R - порядкове; V-V-подібне; B -опозитне.

VK/TK - клас страхування (повний «каско» / неповний «каско»);

HK/NA - клас відповідальності / компенсація за вихід із ладу;

MK/WK - клас автомобіля, що надається в прокат / автомобілі, вартість має тенденцію до зниження.

Вказівки щодо використання довідника стосовно мікроавтобусів та легких вантажівок наводяться в кінці довідника в додатках, нумерація яких розпочинається з літери «А», наприклад - А-4, А-5 і т.д.

В розділі Inhaltsverzeichnis (Заголовок) наведений вказівник для пошуку в довіднику конкретних марок мікроавтобусів та легких вантажівок **(Trp),** автомобілів підвищеної прохідності **(Glw)** та легкових автомобілів **(Pkw)**.

Основним наповненням довідника є таблиці з ціновою інформацією, в яких наводяться наступні позначення:

Serie: ab... - серійно, починаючи з...;

Beachten Sie bitte die Erlauterungen im Vorworl - врахуйте, будь ласка, пояснення із вступу;

Alle Notierungen sind Bruttopreise - всі ціни із врахуванням ПДВ;

Alle Notierungen mil Llmsatzsteuer - всі ціни включають податок з обороту.

Окрім того, у довіднику наведено тлумачний словник термінів, оскільки, поняття, що у ньому використовуються є вузько спеціалізованими.

Після таблиць з ціновою інформацією у посібнику міститься вичерпний перелік оціночних бюро SCHWACKE в Німеччині, з їх адресами та контактними особами. З практичної точки зору особливо цінним у довіднику є додаток **Erlauterungen Pkw und Gelandewagen,** в якому містяться коментарі та рекомендації щодо оцінювання вартості легкових автомобілів та автомобілів підвищеної прохідності.

У додатку **Ціни (Notierungen)** наведено ціни відповідного року стосовно автомобілів стандартної комплектації з першим допуском до експлуатації в травні з наведеними в таблицях нормативними пробігами. Ціни на автомобілі, що отримали перший допуск до експлуатації в інший час, а не в травні, потребують коригування.

У додатку Вихідні посилання (**Voraussetzungen**) містяться закупівельні та ціни продажу із ПДВ для автомобілів, що відповідають наступним вимогам:

– придатність до використання;
– безаварійний пробіг;
– гарантія безпечної експлуатації в транспортному потоці;
– оснащення шинами із зносом протектора не більше 50%;
– до наступного технічного огляду згідно вимог §29 StVZO (StVZO - StraBenverkehrs-Zulassung-Ordnung - порядок допуску до експлуатації дорожнього транспорту) повинно залишатися не менше 12 місяців;
– до наступного контролю у відповідності з вимогами §47 StVZO повинно залишатися не менше 12 місяців;
– нормативний, залежний від моделі автомобіля, загальний пробіг.

Додаток **Коригування (Korrekturen)** – ціни на автомобілі, що не відповідають визначеним вище вимогам, повинні коригуватись шляхом застосування націнок та знижок. Так, вартість додаткового обладнання може бути враховане з допомогою спеціальних таблиць, про які уже йшлося. Коригування на пере- або недобіг стосовно нормативного здійснюється за допомогою відповідних таблиць. Пропоновані в обох таблицях націнки і знижки мають середнє значення. Вони можуть суттєво відрізнятись від відповідних величин та результатів розрахунку з використанням «системи оцінок Schwacke» і системи «Autowert».

Для об'єктивного оцінювання автомобіля експертам або продавцям слід враховувати наступні обставини, що впливають на ціноутворення: здійснені ремонтні роботи; відсутність окремих складових транспортного засобу (включаючи сервісну книжку); заміна агрегатів та наявність спеціального обладнання, що постачається відповідно до замовлення; особливі умови експлуатації; стан автомобіля; строк отримання першого дозволу на (до або після травня); часовий проміжок до наступного технічного контролю; кон'юнктура місцевого ринку; зовнішній вигляд; наявність гарантії на вживаний автомобіль.

Реімпортні автомобілі (Re-lmport-Fahrzeuge)

Ціни з огляду на стан ринку не відносяться до реімпортних автомобілів. Комплектація реімпортних автомобілів, як правило, не відповідає німецькому стандарту в частині наявності необхідного обладнання, тому, ці автомобілі не можуть оцінюватись лише з позиції вартісного вираження. Оцінювання реімпортних автомобілів слід проводить окремо для кожного конкретного випадку.

Шини (Reifen) - шини повинні бути в задовільному стані, а їх розміри відповідати даним виробників автомобілів. Різні розміри шин (передні/задні) розділені значком «*». Розміри шин за вибором позначаються значком «$» Інформація щодо шин, що мають співвідношення між висотою та шириною 82% у довіднику не наводяться.

Огляд ринку (Marktbeobachtung) - наведена у довіднику інформація відображає ціни придбання і продажу приблизно для 25 тис. моделей автомобілів, виготовлених не більше 12 років тому. Ціни відносяться до сегменту «комерційного ринку», тобто є тотожні значенням, що характерні для спеціалізованої торгівлі автомобілями. При цьому приймаються до розрахунку також очікувані в найближчій перспективі зміни їх рівня. Ціни Schwacke завдяки досвіду і компетенції продавців й експертів є типовими цінами придбання і продажу вживаних автомобілів. Базуючись на даних об'єктивних оцінок вартості автомобілів, довідник надає вихідну інформацію для індивідуального оцінювання автомобіля. При цьому, слід враховувати величину ставки ПДВ, в часовому розрізі, що була встановлена у Німеччині. Зокрема, до 31.12.77 вона становила 11%; до 30.06.79 - 12%; до 30.06.83 - 13%; до 31.12.92 - 14%; до 31.03.98. - 15%; с 01.04.98-16%.

Наступний додаток **(Erlauterungen zu Transporter bis 2,8 t zulas-sigem Gesamtgewicht - Роз'яснення щодо легких вантажних автомобілів)** присвячений легким вантажним автомобілям, а також фургонам, автомобілям з кузовом «універсал» вагою до 3,5 т. Їх ціни також базуються на аналізі ринку Німеччини та є середнім їх значенням. У довіднику наводяться дані щодо цін придбання і продажу (із врахуванням податку з обороту, ПДВ) для придатних до експлуатації та тих, що не потрапляли у ДТП, яким наступний технічний огляд у відповідності з вимогами §29 StVZO слід здійснити (залежно від типу транспортного засобу) через 12 або 6 місяців. Наявність спеціального нестандартного обладнання, а також переобладнання автомобіля потребують його ґрунтовного додаткового оцінювання. Нормативний пробіг для відповідних категорій автомобілів наводиться на початку довідника.

Наведені у дужках дані відносяться до попередніх моделей одного й того ж транспортного засобу.

Ціни нових автомобілів в дужках «( )» означають, що дану модель знято із виробництва або ж більше не імпортують.

Пусте поле вказує на відсутність даних.

Прочерк у відповідному полі свідчить про те, що автомобіль ще / уже не виготовляється або не імпортується.

Наведені дані не є обов'язковими, і їх точність не гарантується.

Індексація типу, моделі та виду кузова

Pritschen - з бортовою платформою,

Tieflader - з низько рамним причепом,

Pick up - пікап (автомобіль з низькою вантажопідйомністю на шасі легкового автомобіля),

Lieferwagen - автомобіль для перевезення малогабаритних вантажів,

Doppelkabinen (Tieflader) - автомобіль із подвоєною кабіною (з низько рамним причепом).

Kasten - автомобіль-фургон;

Hochdach - з високим дахом;

GroRraum (Hochraum) - автомобіль з підвищеною місткістю (з високим дахом);

Kombi - автомобіль с кузовом «універсал»;

Hochdach und GroBraum (Hochraum) з високим дахом і підвищеною місткістю салону (з високим дахом);

GroBraumlimusinen (Kombi) – «седан» з підвищеною місткістю («універсал»);

Bus (Kleinbus) - автобус (мікроавтобус);

Allrad (4 WD) - повноприводний автомобіль.

Всі дані в колонках **(Radstand** - база, **Gesamtgewicht** – загальна вага і **Nutzlast** – корисне навантаження) стосуються серійних автомобілів. Ціни наводяться із врахуванням наявних придатних до використання шин.

Дані щодо легких вантажівок з максимально дозволеною вагою більше 3,5т деталізовано у окремих виданнях - **Schwacke «Nutzfahrzeuge» («Вантажні автомобілі»).**

В додатку **– «Категорії щодо пробігу і таблиці для коригування» (Kilometer-Kategorien und Korrekturtabellen)** йдеться про те, що при будь-якому пробізі всі автомобілі поділяються на 8 основних категорій, кожна із яких в свою чергу має додатковий розподіл. Завдяки цьому з'являється можливість більш точного покрокового оцінювання вартості автомобілів. Кожен автомобіль відповідає визначеній категорії, що позначається двома цифрами. Перша цифра - основна категорія. Другою цифрою визначається пробіг в межах основної групи. На сторінках довідника категорії щодо пробігу наводяться у крайньому лівому стовпці. Середньостатистичні пробіги позначаються цифрою для кожного окремого року.

В коригувальних таблицях щодо пробігу (на зовнішній стороні форзацу) в стовпцях наводяться в км пере- або недопробіги. Базова величина для коригування – це завжди тільки перша цифра двозначної категорії з пробігу. **Наприклад, якщо категорія позначена 3.3, то коригування вар-**

тості слід здійснювати в межах категорії 3.1 ... 3.3; для категорії 4.3 - в межах 4.1 ...4.4 і т.д.

Для націнок та знижок в окремих комірках таблиці проставляють три різні величини у відсотках, наприклад: 8 % (6 - 9). Наведені нижче в дужках граничні значення (в даному випадку 6...9) дозволяють застосовувати індивідуальні націнки / знижки для автомобілів, що користуються високим або низьким попитом.

При використанні більшого або меншого із наведених значень слід мати на увазі, що попит на відповідні автомобілі вже відображений у наведених в таблицях цінах.

Комплектація за замовленням і кодом обладнання (Sonderzubehbr und Ausstattungscodes)

Кожній позиції щодо обладнання - за виключенням автомобільного телефону і автоматичної коробки передач - відповідає певна вартість. Завдяки 45 кодовим номерам, можливо за таблицями визначити націнки на встановлене несерійне обладнання за останні 12 років. Наведені у євро значення є середніми. Дані включають ПДВ і базуються на цінах посередників. Вони можуть поширюватись і на комплектне обладнання, як, наприклад, надувна подушка безпеки, легко сплавні диски і т. д.

Базою для націнок за кожною позицією обладнання є ціна нового автомобіля, взята із прайс - листів виробників / імпортерів. Ця середня нова ціна є характерною для визначеного цінового діапазону. Наведені ціни - як «знизу» так і «зверху» - можуть не прийматись до розрахунку.

Коди обладнання, що стосуються кожного конкретного автомобіля мають позначку «з дати». Саме завдяки цьому можна дізнатись, коли розпочато виготовлення автомобіля або коли з'являються перші згадки про нього у прайс – листах. Наведено й дати змін у комплектації кожної з марок транспортних засобів.

В наступному додатку **(Neues aus dem Steuerrecht-Нове в податковому законодавстві)** йдеться про зміни в податковому праві Німеччини.

Додаток **«Компенсації за вихід із ладу» (Nutzungsausfallentschadigung)** містить інформацію про закон Німеччини щодо компенсації за вихід із ладу придбаного автомобіля для оренди іншого транспортного засобу на період ремонту.

В додатку **«Категорії автомобілів, що мають тенденцію до зниження вартості» (Merkantile Wertminderung)** йдеться про «Комерційне зниження мінімальної вартості автомобіля».

Якщо транспортний засіб, що продається потрапив у ДТП не більше 6 років тому, це негативно відображається на його ціні. Продавець вжи-

ваного автомобіля відповідно до так званого «зобов'язання надавати повну інформацію» повинен повідомити покупця навіть про незначні пошкодження автомобіля. У зв'язку з необхідністю зниження вартості усі пошкодженні автомобілі поділяються на 5 категорій. До першої категорії відносяться автомобілі з найменшими пошкодженнями і, відповідно, з мінімальним зниженням їх вартості. В п'яту категорію входять автомобілі з максимальним зниженням вартості, що пояснюється негативним попитом на них. Розподіл за групами здійснюється за допомогою комп'ютерної програми «Комерційне зниження мінімальної вартості». Отримати інформацію про комп'ютерну програму, як і про методику здійснення звичайного розрахунку вартості транспортного засобу можна за телефоном 0541/4044823.

Страхування (Haftpflichtversicherung)

Класифікація автомобілів за класом є більш поширеною за їх розподіл відповідно до потужності двигуна - моделі автомобілів тепер поділяються на 16 категорій відповідно до частоти отриманих ними пошкоджень.

Оцінка токсичності (Emissionswerte)

В додатку наводиться інформація про німецький закон щодо змін податкового законодавства, що регламентує сплату власниками авто податків.

Закон передбачає зниження ставки податків на автомобілів, що мають хороший технічний стан і не забруднюють навколишнє середовище, і додаткове підвищення податків на автомобілі, що характеризуються підвищеними токсичними викидами в атмосферу.

Класифікація за токсичністю і податковими ставками для легкових автомобілів (Schadstoffklassen und Steuersatze)

Наводяться таблиці для визначення податку залежно від ступеня забруднення автомобілем навколишнього середовища і від об'єму його двигуна (з кожних 100 см^3 для дизелів і двигунів іскрового запалювання).

Класифікація за викидами токсичних речовин (Emissionsgruppen).

В таблицю зведені дані про граничні межі викидів токсичних речовин та діючих сьогодні й прогнозованих податкових ставок з кожних 100 см^3 об'єму двигуна (для двигунів іскрового запалювання і дизелів).

Адреси експертів, що надають дистанційні консультації (Aussendinstmitarbeiter). В таблиці залежно від регіону, що визначається поштовим індексом (PLZ), наводяться прізвища експертів, що надають дистанційні консультації, поштові адреси, телефони і факси.

Адреси виробників та імпортерів (Anschriften Hersteller und Importeure) -поштові адреси, телефони, факси.

Нові відомості про допуск автомобілів до експлуатації (Neuzulassungen) - кількість в одиницях та відсоток від загальної кількості автомобілів різних виробників, що вперше отримали допуск до експлуатації за попередні три роки.

У висновку (розділ Bestellschein) наводяться бланки замовлень на різні видання «SCHWACKE» із вказаною періодичністю їх видання та вартістю. Тематичні підрозділи передбачають три основні напрями: «Огляд ринку» (Marktbericht), «Вихідні дані для калькуляції» (Kalkulationsunterlagen), а також «Інформаційні листки і послуги» (Infos und Dienstleistungen).

У практичній діяльності досить часто використовують каталоги **«N.A.D.A. Official Commercial TRUCK GUIDE»** (далі - каталог), які видаються щомісячно. Згідно з інформацією видавця при розробці даного каталогу редактори використовують різноманітні джерела інформації, в тому числі звіти фактичних операцій щодо роздрібних і гуртових продажів. Ціни каталогу ґрунтуються на реально існуючих конфігураціях і специфікаціях, а не на стандартних заводських моделях.

1. Вибір року.

На території США і Канади реєстрація та облік транспортних засобів здійснюється за модельним роком, а не за роком фактичного випуску. В зв'язку з цим відомості про транспортні засоби в каталозі наводяться саме із врахуванням модельного року. Дані стосовно модельного року транспортного засобу міститься у VIN коді (10 знак VIN коду). При цьому, в деяких випадках фактичний рік випуску транспортного засобу і його модельний рік можуть не співпадати, оскільки зміна модельного ряду в автовиробників, як правило, здійснюється не одночасно з початком нового календарного року.

Таким чином, при виборі року в каталозі необхідно брати до уваги модельний рік конкретного транспортного засобу. До прикладу, сідельний тягач торгівельної марки «Freightliner», 2003 року виготовлення, VIN номер 1FUJA6CK54LM20237. Десятий знак наведеного VIN коду - 4. Тобто вказаний автомобіль фактично виготовлений в 2003 році, але, при цьому модельний рік - 2004. Таким чином, при в виборі транспортного засобу в каталозі необхідно використовувати 2004 рік.

2. Значення цін.

В даному каталозі наведено 4 колонки цін: Wholesale, Loan, Retail и Base MSRP.

Wholesale – гуртові ціни.

Loan – вартість транспортного засобу для оцінювання при оформленні позики в банку або іншої кредитної організації, що ґрунтується на гуртових цінах.

Retail - роздрібна ціна.

Base MSRP - роздрібна ціна базової конфігурації транспортного засобу, включаючи стандартне обладнання, запропонована виробником на момент виготовлення транспортного засобу.

При визначенні ціни транспортного засобу необхідно використовувати колонку, що найбільше відповідає умовам зовнішньоторговельного контракту і документам, на основі яких здійснюється ввіз транспортного засобу на митну територію країни.

Як показує практика, основна частка вживаних транспортних засобів ввозиться в рамках зовнішньоторговельних договорів купівлі-продажу. Як правило, продавцями в рамках даних договорів виступають іноземні фірми, які не є банківськими або кредитними організаціями, а також які не є виробниками транспортних засобів. Договори, як правило, укладаються сторонами на постачання невизначеної кількості вживаних транспортних засобів з встановленої загальною сумою контракту. Таким чином, для даного типу зовнішньоторговельних угод найбільш відповідною колонка ціни - Wholesale.

При здійсненні разових поставок вживаних транспортних засобів (тобто загальна сума контракту дорівнює вартості конкретної товарної партії) використовується колонка ціни - Retail.

Для нових транспортних засобів, що ввозяться в рамках зовнішньоторговельних договорів купівлі-продажу, найбільш відповідає колонка ціни - Base MSRP.

3. Значення інших колонок Каталогу.

З метою коректної ідентифікації та визначення вартості транспортного засобу в каталозі необхідним є визначення наступних параметрів.

Cab Type (тип кузова) - найменування моделі і типу транспортного засобу сідельного тягача.

Як правило, така інформація вказується в реєстраційних документах транспортного засобу, виданих в країні імпортері, а також на стікерах.

Add ... - опція, при наявності якої її величина підлягає додаванню до ціни транспортного засобу згідно каталогу.

Deduct ... - опція, за наявності якої її значення підлягає відрахуванню від ціни транспортного засобу згідно каталогу.

4. Визначення типу транспортного засобу з метою використання таблиці коригування ціни залежно від фактичного пробігу.

Згідно каталогу кожній марці транспортного засобу (сідельного тягача) відповідає певна категорія, відповідно до якої можливо визначити середньорічний нормопробіг, а також здійснити коригування ціни залежно від фактичного пробігу конкретного транспортного засобу (сідельного тягача).

5. Прикінцеві відомості.

1. Ціна транспортного засобу (сідельного тягача) згідно каталогу включає: базова ціна каталогу з урахуванням додаткових величин (Add) і відрахувань (Deduct) вартості конкретного транспортного засобу, зазначеним в каталозі.

2. При коригуванні ціни транспортного засобу на пробіг згідно каталогу сума відрахування або додаткового включення не може перевищувати 25% від ціни транспортного засобу згідно каталогу.

3. У разі, якщо декларантом вказані відомості про фактичний пробіг, що значно перевищує загальний нормопробіг, визначений для конкретного транспортного засобу в каталозі, або декларантом вказано на наявність факторів, що впливають на зменшення вартості транспортних засобів, необхідно особливу увагу звернути на наявність документального підтвердження даних відомостей і проведення фактичного контролю.

При проведенні оцінки достовірності даних відомостей і обґрунтованості зниження ціни необхідно враховувати сукупність всіх даних, що містяться в документах, і враховувати об'єктивність заявлених відомостей. При виявленні значної різниці, наприклад, з даними про пробіг, що наводяться в каталозі, і (або) заяві декларантом про відсутність будь-яких даних необхідним є проведення перевірки за наступними напрямами:

- фактичний контроль (здійснення митного огляду) з додаванням фотоматеріалів, що дають змогу ідентифікувати конкретний транспортний засіб (наприклад, фотографії номерних знаків, стікерів і т.п.) й таких, що містять інформацію про пробіг транспортного засобу (фотографії спідометра);

- перевірка наявності даних про пробіг в товаросупровідних і комерційних документах (інвойсах, специфікаціях, реєстраційних документах і т.п.);

- комплексне оцінювання достовірності даних відомостей.

На ринку вживаних автомобілів із США найчастіше використовують каталог **«Kelley Blue Book»**, (далі - каталог), що має офіційну адресу в мережі Інтернет - www.kbb.com. В основі інформації даного каталогу використовуються звіти про фактичні угоди, пов'язаних з купівлею-продажем

нових і вживаних транспортних засобів. Ціни, вказані в каталозі, взяті із конкретних угод продажу.

Інтерфейс каталогу (www.kbb.com) дозволяє здійснювати пошук інформації як щодо нових транспортних засобів (New Cars), так і вживаних (Used Cars).

1. Вибір і визначення року

На території США і Канади реєстрація та облік транспортних засобів здійснюється виходячи з модельного року, а не фактичного року випуску. У зв'язку з цим відомості про транспортні засоби в каталозі наводяться саме виходячи з модельного року. Фактичний рік випуску транспортного засобу та його модельний рік в деяких випадках не збігаються між собою, оскільки зміна модельного ряду в автовиробників відбувається не одночасно з початком нового календарного року.

Таким чином, при визначенні та виборі року в каталозі необхідно керуватися модельним роком конкретного транспортного засобу.

З метою визначення модельного року автомобіля можливо використовувати наступні джерела:

- дані щодо модельного року транспортного засобу, які містяться в VIN коді (10 знак VIN коду) автомобіля;
- в реєстраційних документах на автомобіль (CERTIFICATE OF TITLE, CERTIFICATE OF ORIGIN FOR A VEHICLE і т.п.) в розділі «Year» містяться відомості про модельний рік;
- на сайті https://www.carfax.com.

2. Ідентифікація та оцінка нових транспортних засобів

2.1. З метою отримання інформації про вартість нових автотранспортних засобів використовується інформація, що знаходиться в розділі каталогу «New Cars». Далі обирається марка і модель автомобіля в підрозділі «Select a Make & Model», після чого зроблений вибір підтверджується натисканням кнопки «GO».

2.2. Після введення вищевказаної інформації при первинному зверненні з'являється вікно про необхідність введення поштового індексу регіону «ZIP-CODE», де була здійснена остання угода купівлі-продажу даного автомобіля. Відомості про «ZIP-CODE» можливо зібрати на підставі даних реєстраційного документа на автомобіль країни-експорту (CERTIFICATE OF TITLE або CERTIFICATE OF ORIGIN FOR A VEHICLE).

У разі відсутності в зазначених документах відомостей про номер поштового індексу («ZIP-CODE») регіону, де була здійснена остання угода купівлі-продажу автомобіля, можливо використовувати інформацію сайту http://www.zip-codes.com, де містяться відомості про номери поштових

індексів «ZIP-CODE») регіонів (штатів) США. Слід звернути увагу на те, що при подальшому використанні каталогу в пам'яті зберігаються дані про останній поштовий індекс («ZIP-CODE»), який вводився для отримання інформації щодо попереднього транспортного засобу. Таким чином, при необхідності отримання відомостей про інший транспортному засіб необхідно оновити поштовий індекс.

2.3. Після введення вищевказаних даних (марка, модель автомобіля і номер поштового індексу «ZIP-CODE») каталогом пропонуються загальні відомості про обраний автомобілі і перелік підрозділів, що містять різні категорії інформації про нього, наприклад:

2008 Mercedes-Benz ML-Class

Overview - Короткий огляд

Pricing - Оцінка

Photos - Фотографії

Reviews - Огляди

Free Price Quote - Вільні цінові квоти

З метою оцінювання автомобіля використовується підрозділ «PRICING». При виборі даного підрозділу каталог пропонує вибрати необхідний тип автомобіля з урахуванням його технічних характеристик.

Як показує практика, в документах, що подаються декларантами для митного оформлення часто відсутні відомості про тип автомобіля, що дозволяють однозначно і в повному обсязі його ідентифікувати. У зв'язку з цим з метою точної ідентифікації автомобіля з урахуванням його типу і комплектації, а також модельного року можливо використовувати дані, що містяться на сайті https://www.carfax.com, де наводиться довідкова інформація про автомобілі, що експлуатувалися на території США і Канади, а також звіти про історію продажів конкретного транспортного засобу.

2.4. Далі після вибору типу автомобіля в каталозі наводяться дані про його ціну і технічні характеристики. При цьому інформація про ціну наводиться в трьох значеннях: «MSRP», «Invoice» і «New Car Blue Book Value».

Значення колонок ціни є наступними:

«MSRP» - це запропонована виробником роздрібна ціна автомобіля в базовій комплектації. Тобто це ціна, встановлена виробником, що включає в себе транспортні витрати на території США і Канади (до порту, автосалону, складу і т. п.), а також мінімум потрібного обладнання. Як правило, ціна MSRP, а саме витрати щодо транспортування автомобіля й мінімуму потрібного для його експлуатації вказуються окремо на стікері виробника. Далі дилер сам визначає, за якою ціною продавати автомобіль.

«Invoice» - це фактурна вартість або дилерська ціна автомобіля в базовій комплектації, яку виробник пропонує своїм офіційним дилерам, які перебувають в різних географічних регіонах, з торговою привілеєю (наприклад, зі знижками) на новий автомобіль. Дана ціна також включає транспортні витрати на території США і Канади (до порту, автосалону, складу і т. п.), а також вартість мінімуму необхідного для експлуатації обладнання.

«New Car Blue Book Value» - це ціна, сформована на даних про фактичні операції з продажу нових автомобілів, відомості про які надходять від виробників та інших продавців з усієї території США і регулярно оновлюються залежно від змін ринкових умов. Тобто дана ціна є середнім значенням щодо операцій з купівлі-продажу нових автомобілів із урахуванням їх комплектації.

При підборі ціни транспортного засобу необхідно використовувати колонку, яка найбільше відповідає умовам зовнішньоторговельного контракту і комерційних документам, на підставі яких здійснюється ввезення транспортного засобу і які подаються до митного оформлення.

Як показує практика митного оформлення, крім офіційних і / або єдиних імпортерів, які мають дистриб'юторські угоди, укладені з компаніями-виробниками, нові транспортні засоби постачаються також іншими організаціями. Як правило, продавцями в рамках даних договорів виступають іноземні фірми, які не є банківськими або кредитними організаціями, а також не є виробниками нових транспортних засобів. Одночасно з цим, покупцями в рамках даних договорів виступають, як правило, організації, які не є офіційними (уповноваженими) імпортерами (дилерами).

Таким чином, для даного типу зовнішньоторговельних угод найбільше відповідає колонка ціни – «MSRP».

2.5. Значення інших колонок Каталогу розділу «PRICING».

2.5.1. У розділі «PRICING» крім інформації, зазначеної вище в п. 2.4, каталогом представляються також такі підрозділи:

«Price with Options» - в даному підрозділі вказується інформація про додаткові функції, які можуть бути встановлені на обраний автомобіль, а також наводиться їх опис, заводський код і вартість конкретної додаткової статті витрат. При наявності в автомобіля будь-якої з додаткових функцій її вартість додається до ціни автомобіля в базовій комплектації, зазначеної в розділі «MSRP» і «Invoice».

«New Car Blue Book» - в даному підрозділі представлена довідкова інформація про середню ціну, за якою обраний автомобіль реалізовувався, а також діапазон цін.

«Rebates & Incentives» - в даному підрозділі представлена інформація про знижки (торгові привілеї) на обраний автомобіль, які могли б бути надані в межах конкретних угод купівлі-продажу.

«Resale Value» - в даному підрозділі наведено інформацію про те, які переваги і недоліки в вартісному вираженні принесе подальший перепродаж обраного автомобіля в порівнянні з ціною його купівлі (наприклад, при її короткостроковій експлуатації і подальший продаж з метою придбавання нового автомобіля).

«Cost to Own» - в даному підрозділі міститься інформація про суму витрат власнику при експлуатації обраного автомобіля протягом певного періоду часу (наприклад, витрати і вартість бензину, вартість планового технічного обслуговування і т. п.).

«Dealer Price Quote» - в даному підрозділі представлена інформація про те, які квоти в вартісному вираженні встановлюються виробником залежно від регіону (місцезнаходження покупця).

2.5.2. У розділі «PHOTO GALLERY» розміщено наступні підрозділи:

«Photos» - фотозображення обраного автомобіля.

2360 ° View» - зображення обраного автомобіля в розрізі на 360 градусів.

«Videos» - відеозображення обраного автомобіля.

«Colors» - варіанти колірного виконання обраного автомобіля.

2.5.3. У розділі «SPECIFICATIONS» представлені наступні підрозділи:

«Highlights» - інформація про об'єм двигуна, тип коробки передач, середні витрати палива обраного автомобіля.

«Technical Specs» - розміри обраного автомобіля і його технічні характеристики.

«Features» - перелік можливого додаткового обладнання, що встановлюється на обраний автомобіль.

«Safety»- технічні параметри обраного автомобіля з точки зору безпеки.

«Std. Equipment» - перелік стандартного устаткування, що встановлюється на обраному автомобілі.

2.5.4. У розділі «REVIEWS & RATINGS» представлені наступні підрозділи:

«Reviews» - загальний огляд видавцем каталогу ринку обраного автомобіля.

«Consumer Ratings» - загальні оцінки і відгуки щодо обраного споживачем автомобіля.

«Consumer Review» - загальний огляд ринку обраного споживачами автомобіля.

2.5.5. У розділі «COMPARE VEHICLES» представлені підрозділи, що містять порівняльні характеристики обраного автомобіля стосовно аналогів. Відповідно до даних підрозділів наводиться така інформація:

«Similar Vehicles» - перелік автомобілів, які, на думку видавців каталогу, є аналогічними щодо обраного автомобіля.

«Top 10 Researched» - 10 кращих, на думку видавців каталогу, автомобілів-аналогів.

«Select a Vehicle» - вибір споживачем автомобіля.

3. Ідентифікація та оцінка вживаних транспортних засобів

3.1. Для цілей отримання даних про вартість вживаних транспортних засобів використовується інформація, що міститься в розділі Каталогу «Used Cars». При цьому необхідно вибрати марку і модель автомобіля в підрозділі «Select a Make & Model», після чого вибір підтверджується натисканням кнопки «GO».

3.2. Після введення вищевказаної інформації при первинному зверненні з'являється вікно про необхідність введення поштового індексу регіону «ZIP-CODE», де була здійснена остання угода купівлі-продажу даного автомобіля (див. вищенаведений п. 2.2).

3.3. Далі після введення вищевказаних даних (марка, модель автомобіля і номер поштового індексу «ZIP-CODE») каталогом пропонуються категорії цін на обраний автомобіль:

«Trade-In Value» - це ціна, яку пропонує споживачеві продавець за автомобіль замість продажу вживаного автомобіля, тобто ціна зустрічного продажу.

«Private Party Value2 (PPV) - це ціна, яку споживач може заплатити при купівлі вживаного автомобіля в іншого споживача.

«Suggested Retail Value» - це прогнозована роздрібна ціна, яку може визначити продавець і яка вважається стартовою при веденні переговорів між споживачем і продавцем.

При підборі ціни транспортного засобу необхідно використовувати колонку, яка найбільше відповідає умовам зовнішньоторговельного контракту і комерційним документам, на підставі яких здійснюється ввезення транспортного засобу.

Основна частка вживаних транспортних засобів імпортується в рамках зовнішньоторговельних договорів купівлі-продажу, для яких використовується колонка ціни - PPV.

При здійсненні поодиноких поставок вживаних транспортних засобів (наприклад, коли загальна сума контракту дорівнює вартості конкретної товарної партії) найбільш оптимальним є використання колонка ціни - Retail.

3.4. Після введення вищевказаних даних (марка, модель автомобіля, номер поштового індексу «ZIP-CODE» і модельний рік), а також вибору категорії ціни каталогом пропонуються дані про можливі типи (модифікаціях) обраного автомобіля. Як попередньо уже зазначалось, з метою точної ідентифікації транспортного засобу можливо використовувати дані, що містяться на сайті https://www.carfax.com, де наведено довідкову інформацію про автомобілі, що експлуатувалися на території США і Канади, а також звіти про історію конкретного транспортного засобу.

3.5. Після повної ідентифікації типу і основних технічних характеристик автомобіля необхідно задати його фактичні дані: об'єм двигуна, тип коробки передач, пробіг і відзначити наявне додаткове обладнання.

Інформація про обсяг двигуна і тип коробки передач автомобіля, як правило, міститься:

- в реєстраційних документах на автомобіль (CERTIFICATE OF TITLE, CERTIFICATE OF ORIGIN FOR A VEHICLE і т.п.);
- на сайті https://www.carfax.com.

Дані про фактичний пробіг автомобіля і наявному на ньому додаткового обладнання необхідно враховувати виходячи з усієї сукупності відомостей, що містяться:

- в реєстраційних документах на автомобіль (CERTIFICATE OF TITLE, CERTIFICATE OF ORIGIN FOR A VEHICLE і т.п.);
- на сайті https://www.carfax.com;
- в акті огляду або акті митного огляду (фактичний контроль).

3.6. Після цього, ввівши всі вищевказані параметри необхідного автомобіля (марка, модель, поштовий індекс («ZIP-CODE»), тип, об'єм двигуна, тип коробки передач, пробіг, додаткове обладнання), вибір підтверджується натисканням кнопки «CONTINUE», після чого в каталозі пропонується 4 варіанти стану транспортного засобу (SELECT VEHICLE CONDITION): «Excellent» (Відмінне) - цей стан означає, що транспортний засіб у відмінному технічному стані і не потребує відновлювального ремонту. Даний транспортний засіб не пошкоджений внаслідок ДТП, що вимагають фарбування або ремонту кузова. Іржа відсутня. Руховий відсік чистий, без потьоків, не зношений і без видимих дефектів. Транспортний засіб може мати повну і підтверджену експлуатаційну документацію (наприклад, сервісна книжка). Під цю категорію підпадає менше 5% загальної кількості автомобілів.

«Good» (добре) - цей стан означає, що транспортний засіб не має серйозних дефектів. Лакофарбове покриття, кузов і салон можуть мати легкі пошкодження, іржу, що відносяться до природного зносу. Шини з елементами природного зносу. Такий транспортний засіб вимагає деякого

відновлювального ремонту, тобто передпродажної підготовки. Під цю категорію підпадає більшість вживаних транспортних засобів.

«Fair» (задовільний) - цей стан означає, що транспортний засіб має технічні та (або) косметичні пошкодження і потребує деякого ремонту, але при цьому знаходиться в нормальному стані. Лакофарбове покриття, кузов потребують незначного ремонту, в тому числі через іржу. Шини можуть вимагати заміни.

«Poor» (погане) - цей стан означає, що транспортний засіб може мати серйозні технічні і (або) косметичні пошкодження, що не дозволяють його експлуатувати і які не можна усунути негайно (наприклад, пошкодження внаслідок серйозної ДТП, внаслідок пожежі і т.п.) .Транспортний засіб, що відноситься до даної категорії, потребує незалежної вартісної оцінки, оскільки вартість автомобілів може істотно змінюватись залежно від типу пошкоджень.

Після вибору стану, що характеризує оцінюваний автомобіль, в каталозі наводяться дані про його ціну і технічні характеристики. При цьому, інформація про ціну буде представлена в трьох варіаціях: «Excellent», «Good», «Fair» (за винятком «Poor»).

Для вибору відповідного стану транспортного засобу необхідно враховувати всю сукупність відомостей, що містяться в комерційних і товаросупровідних документах, а також даних фактичного контролю (наприклад, результатах митного огляду).

3.5. Після повної ідентифікації типу і основних технічних характеристик автомобіля задають його фактичні дані: об'єм двигуна, тип коробки передач, пробіг і вказують на наявне додаткове обладнання.

В прикінцевих положеннях довідника містять інформацію про те, що:

1. Електронний варіант каталогу «Kelley Blue Book» дозволяє здійснити найбільш повну оцінку транспортного засобу з урахуванням всіх основних компонентів, що впливають на його вартість (модифікація, тип, комплектація, пробіг і т. п.), а також з урахуванням фактичного стану автомобіля.

2. Нові транспортні засоби мають «Windows Sticker» (продажний лист), в якому продавець вказує марку, модель, модельний рік автомобіля, його вартість у базовій комплектації і вартість додаткового обладнання. Як правило, «Windows Sticker» розміщується на внутрішній стороні лобового скла автомобіля.

3. Одними з основних параметрів, які впливають на вартість вживаного транспортного засобу, є його пробіг і наявність додаткового обладнання, що повинні бути підтвердженні документально.

Додаток Д

ЗМІНИ ЗАКОНОДАВСТВА СТАНОМ НА 18.12.2018
ПРИЙНЯТТЯ ВРУ ЗАКОНІВ УКРАЇНИ ВІД 08.11.2018, ЯКІ 25.11.2018 НАБРАЛИ ЧИННОСТІ

№2611-VIII Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законодавчих актів України щодо ввезення транспортних засобів на митну територію України

- внесено зміни до Митного кодексу України від 13 березня 2012 року № 4495-VI зі змінами та доповненнями (далі – МКУ), зокрема в частині встановлення нових правил ввезення громадянами-резидентами транспортних засобів на митну територію України, в тому числі тих, які були ввезенні громадянами в митному режимі транзиту або тимчасового ввезення

№2612- VIII Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо оподаткування акцизним податком легкових транспортних засобів

- запроваджується нова система оподаткування акцизним податком легкових транспортних засобів. Це дозволить забезпечити доступність транспортних засобів для широких верств населення, а також створити правові та економічні умови для реєстрації раніше ввезених на митну територію України автомобілів з іноземною реєстрацією
- Крім того, протягом 90 календарних днів з дня набрання чинності цим Законом передбачено застосування **коефіцієнта 0,5** до ставок акцизного податку для легкових транспортних засобів, що використовувалися, які ввозяться на митну територію України фізичною особою для власного використання в кількості один легковий транспортний засіб на таку особу.

СИСТЕМА ОПОДАТКУВАННЯ АКЦИЗНИМ ПОДАТКОМ ЛЕГКОВИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

- Звільняються від оподаткування акцизним податком операції з ввезення на митну територію України та реалізації на митній території України кузовів до автомобілів легкових, за умови подальшого виготовлення з них легкових автомобілів
- Встановлені базові диференційовані ставки акцизного податку для легкових автомобілів, у тому числі для тих, що переобладнані у легкові автомобілі з вантажних транспортних засобів і подаються для реєстрації або перереєстрації у зв'язку із зміною моделі транспортного засобу
- Зазначені базові ставки податку залежать від типу двигуна і об'єму його циліндрів
- Податкове зобов'язання з акцизного податку для кожного легкового транспортного засобу буде розраховуватися шляхом множення бази оподаткування на відповідну ставку податку із застосуванням коефіцієнтів двигуна та віку
- Встановлено ставку акцизного податку для електричних легкових транспортних засобів, оснащених виключно електричними двигунами (одним чи декількома), у розмірі 1 євро за 1 кВт/час ємності електричного акумулятора та гібридних
- Зміни у розділі XX «Перехідні положення» Податкового кодексу

Законом України від 08.11.2018 № 2612-VIII «Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законодавчих актів України щодо ввезення транспортних засобів на митну територію України» внесено зміни до Митного кодексу України

- Відповідно до частини першої ст. 377 МКУ товари за товарними позиціями 8701 - 8707, 8711, 8716 згідно з УКТ ЗЕД, які підлягають державній реєстрації, при ввезенні громадянами на митну територію України або надходженні на митну територію України на адресу громадян у несупроводжуваному багажі або вантажних відправленнях для вільного обігу, незалежно від їх вартості, підлягають письмовому декларуванню та митному оформленню в порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову і митну політику, з оподаткуванням ввізним митом за повними ставками Митного тарифу України, акцизним податком і податком на додану вартість за ставками, встановленими Податковим кодексом України від 02 грудня 2010 року № 2755-VI *зі змінами та доповненнями*.
- При цьому відповідно до Закону № 2612 розд. XXI «Прикінцеві та перехідні положення» МКУ *доповнено* пп. 9 прим. 2 та 9 прим. 3, згідно з якими тимчасово, протягом 180 днів з дня набрання чинності Законом № 2612, митне оформлення транспортних засобів для їх вільного обігу на митній території України, що класифікуються за кодом товарної позиції 8703 згідно з УКТ ЗЕД та ввезені на митну територію України в період з 1 січня 2015 року до дня набрання чинності Законом № 2612 і перебувають у митних режимах тимчасового ввезення або транзиту, здійснюється з виконанням митних формальностей відповідно до **тимчасового порядку,** затвердженого Кабінетом Міністрів України.
- *До набрання чинності тимчасовим порядком*, визначеним абзацом першим п. 9 прим. 2 розд. XXI МКУ, митне оформлення транспортних засобів для їх вільного обігу на митній території України, що класифікуються за кодом товарної позиції 8703 згідно з УКТ ЗЕД, здійснюється в порядку, передбаченому законодавством.
- *Внесено зміни до Закону України від 06 липня 2005 року* № 2739-IV «Про деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів» із змінами і доповненнями, відповідно до яких при ввезенні для постійного користування транспортних засобів, що були в користуванні, підтвердження відповідності екологічним нормам ЄВРО 5 не вимагається.

Законом України від 08.11.2018 № 2612-VIII «Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законодавчих актів України щодо ввезення транспортних засобів на митну територію України» (далі – Закон № 2612) внесено зміни до Митного кодексу України

Протягом 180 днів з дня набрання чинності Законом № 2612 митне оформлення транспортного засобу, що класифікується за кодом товарної позиції 8703 згідно з УКТ ЗЕД та щодо якого не дотримані строки та умови (вимоги) митних режимів тимчасового ввезення або транзиту, здійснюється за умови сплати належних митних платежів та добровільної сплати до державного бюджету фізичною особою, яка є власником такого транспортного засобу або уповноважена розпоряджатися ним та декларує такий транспортний засіб для вільного обігу на митній території України, коштів у сумі, що дорівнює розміру п’ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Здійснення митного оформлення транспортного засобу з дотриманням умов, визначених абзацом першим п. 9 прим. 3 розд. XXI МКУ, звільняє осіб, відповідальних за дотримання строків та умов (вимог) митних режимів тимчасового ввезення або транзиту, від адміністративної відповідальності, передбаченої ст. ст. 470, 481 та 485 МКУ, за порушення митних правил стосовно транспортного засобу, щодо якого не дотримані строки та умови (вимоги) митних режимів тимчасового ввезення або транзиту.

НАСЛІДКОМ ВВЕДЕННЯ В ДІЮ ВИЩЕЗАЗНАЧЕНИХ ЗАКОНІВ З 25 ЛИСТОПАДА 2018 РОКУ Є НОВА СХЕМА УНИКНЕННЯ СПЛАТИ МИТНИХ ПЛАТЕЖІВ

Масова постановка власників авто на євромерах на тимчасовий консульський облік при Генконсульствах України за кордоном, що дає право на багаторазовий перетин кордону без розмитнення автомобілів. Постановка на тимчасовий консульський облік при генконсульствах України за кордоном дає змогу українцям - власникам транспортних засобів на іноземній реєстрації здійснювати багаторазовий (кожні п’ять днів), а також транзитний (до 10 днів) перетин кордону, а також право на перебування такого автомобіля в Україні без виїзду за кордон до 60 днів.

В Україні терміново потрібно внести зміни до відповідних нормативних актів, аби консульський облік жодним чином не був прив’язаний до ввезення транспортних засобів.

ПРИЙНЯТТЯ ЗАКОНУ УКРАЇНИ №2628-VIII ВІД 23.11.2018 «ПРО ВНЕСЕННЯ ЗМІН ДО ПОДАТКОВОГО КОДЕКСУ ТА ДЕЯКИХ ІНШИХ ЗАКОНОДАВЧИХ АКТІВ ЩОДО ПОКРАЩЕННЯ АДМІНІСТРУВАННЯ ТА ПЕРЕГЛЯДУ СТАВОК ОКРЕМИХ ПОДАТКІВ І ЗБОРІВ»

Верховна Рада України продовжила на 4 роки пільговий режим ввезення електрокарів - без сплати податку на додану вартість (ПДВ) та акцизу.

Тепер пільгова ставка діє до кінця 2022 року.

Дія цієї норми мала закінчитися 31 грудня 2018.

ЗМІНИ У ПРАКТИЦІ ЗДІСНЕННЯ МИТНИЦЯМИ КОНТРОЛЮ ЗА ПРАВИЛЬНІСТЮ ВИЗНАЧЕННЯ МИТНОЇ ВАРТОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

ДФС на сьогодні застосувала використання іноземних каталогів програмного продукту SCHWACKENET, INCURANCE AUTO AUCTIONS та на сайті інтернет-аукціону COPART.COM для цілей визначення митної вартості ТЗ. На етапі подання митної декларації по VIN-коду автомобіля з"являється рекомендована вартість автомобіля, яка невідомо як була розрахована, однак:

використання іноземних каталогів типу SCHWACKE для цілей визначення митної вартості навіть за 6 методом заборонено Угодою СОТ і Митним кодексом. “Митна вартість імпортних товарів не визначається згідно із положеннями цієї статті на підставі: …3) ціни товарів на внутрішньому ринку країни-експортера”. Отже застосовується для оцінки ризику заниження митної вартості;

відповідно до рекомендацій ВМО PRACTICAL GUIDELINES FOR VALUATION CONTROL при визначенні вартості автотранспортних засобів, які були у користуванні , це можна здійснювати як виходячи з каталожної ціни імпортованого транспортного засобу тієї ж марки та моделі, якщо такі є, так й можна використовувати саме каталоги країни ввезення, і від ціни авто (порівняного за параметрами) на українському ринку вживаних авто віднімати відповідні компоненти (митні платежі, транспорт тощо). ВМО зазначає, що якщо у нас є довідкова ціна наприклад за SCHWAKENET, то посадова особа митниці ДФС має враховувати технічний стан, додаткові опції, пробіг ТЗ тощо;

має у довідкових цілях братися до уваги ціна ТЗ нетто, а не брутто, оскільки вона включає податки, які повертаються в країні експорту ТЗ;

до отримання результатів перевірки документів про походження, преференційний режим, передбачений Угодою, не може бути застосовано до вживаних ТЗ;

митниця включає в вартість американських авто і аукціонні збори, перевіряють їх на сайті AUTOASTAT по VIN коду автомобіля;

відсутній зворотній зв’язок з Моніторинговою групою, яку утворено в центральному апараті ДФС та немає можливості оперативно здійснювати митне оформлення ТЗ на митних постах та тих ТЗ, щодо яких інформація в довідниках відсутня та наявна проблема визначення причин коригування митної вартості ТЗ.

При роботі з Департаментом податкових та митних експертиз ДФС в контексті ТЗ незрозумілим є застосування наказу Мінфіну Мінфін прийняв наказ 02.12.16 р. № 1058 " Про затвердження Порядку взаємодії структурних підрозділів та територіальних органів Державної фіскальної служби України із Спеціалізованою лабораторією з питань експертизи та досліджень ДФС під час проведення досліджень (аналізів, експертиз), Нормативів взяття проб (зразків) товарів для проведення дослідження (експертизи), форм акта про взяття проб (зразків) товарів та висновку".

З'явилася преференція 309 (*євробляхи*).

Відповідно до ст. 368 МКУ для цілей оподаткування товарів, що переміщуються (пересилаються) громадянами через митний кордон України, застосовується **фактурна вартість цих товарів**, зазначена в касових або товарних чеках, ярликах, інших документах роздрібної торгівлі, які містять відомості щодо вартості таких товарів. Також у разі наявності доказів недостовірності заявленої фактурної вартості товарів та за відсутності підтверджуючих документів органи доходів і зборів визначають їх вартість самостійно, на підставі ціни на ідентичні або подібні (аналогічні) товари відповідно до вимог МКУ.

Варто враховувати, що продукти Schwacke надають рішення для оцінки цін на транспортні засоби та управління автопарком для *німецького* автомобільного ринку.

Autovista Group пропонує аналогічні рішення під назвами місцевих продуктів на інших ринках Європи, включаючи:

Eurotax Autowert в Австрії, Іспанії та Швейцарії,

Eurotax Carwert в Польщі,

Autovista VIS в Фінляндії і

Glass в Великобританії.

Деякі митні адміністрації, які не мають доступу до національних каталогів, періодичних видань або веб-сайтів стосовно цін на вживані автомобілі, **розробили бази даних для цієї мети**. Для кожного ТЗ потрібні достатні дані, щоб дозволити порівняння. Необхідно дотримуватися найкращих практик, наведених у розділі 3 d) "Розробка та використання бази даних оцінки як інструменту оцінки ризику ВМО. Основним джерелом даних мають бути відомості щодо попередніх митних оформлень вживаних ТЗ. Слід взяти до уваги стан, а також вік, коли здійснюється порівняння між заявленою вартістю і вартістю у азі даних. Пробіг автомобіля можна вважати у якості одного з таких індикаторів стану.
Це передбачає створення Центру цінової інформації в митній адміністрації.

Дані у базі даних можуть включати наступні елементи:

1. Марка і модель транспортного засобу
2. Тип транспортного засобу (наприклад, вантажівка, фургон, седан тощо)
3. Об'єм двигуна
4. Тип палива
5. Тип коробки передач
6. Пробіг
7. Вантажомісткість
8. Аксесуари
9. Вартість FOB
10. Перевезення морським транспортом
11. Витрати у порту
12. Витрати внутрішнім транспортом (перевезення від пункту пропуску)
13. Витрати внутрішнім транспортом (самоходом від пункту пропуску)
14. Стан авто

Постанова КМУ
від 12 грудня 2018 р. № 1077 «Про затвердження Тимчасового порядку виконання митних формальностей під час здійснення митного оформлення транспортних засобів для їх вільного обігу на митній території України та внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 7 вересня 1998 р. № 1388 і від 4 червня 2007 р. № 795”

Тимчасовий порядок виконання митних формальностей під час здійснення митного оформлення транспортних засобів для їх вільного обігу на митній території України, затверджений цією постановою, втрачає чинність через 180 днів з дня набрання чинності Законом України від 8 листопада 2018 р. № 2612-VIII “Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законодавчих актів України щодо ввезення транспортних засобів на митну територію України”.

ТИМЧАСОВИЙ ПОРЯДОК ВИКОНАННЯ МИТНИХ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ МИТНОГО ОФОРМЛЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ДЛЯ ЇХ ВІЛЬНОГО ОБІГУ НА МИТНІЙ ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ

7. Для цілей оподаткування транспортних засобів застосовується фактурна вартість цих транспортних засобів.

•Використані громадянами відомості повинні бути об'єктивними, піддаватися обчисленню та підтверджуватися документально.

8. Документами, що можуть подаватися для підтвердження заявленої фактурної вартості транспортних засобів, є:

•1) договір купівлі-продажу або документ, який його замінює, та додатки до нього у разі їх наявності;

•2) рахунок-фактура (інвойс);

•3) банківські платіжні документи, що стосуються оцінюваного транспортного засобу;

•4) інші платіжні документи, що підтверджують вартість оцінюваного транспортного засобу та містять реквізити, необхідні для ідентифікації такого транспортного засобу;

•5) договір (угода, контракт) із третіми особами, пов'язаний з договором (угодою, контрактом) про поставку транспортного засобу;

•6) рахунки про здійснення платежів третім особам на користь продавця, якщо такі платежі здійснюються за умовами, визначеними договором (угодою, контрактом);

•7) каталоги, специфікації, прейскуранти (прайс-листи) продавця транспортного засобу;

•8) копія митної декларації країни експорту;

•9) висновки про якісні та вартісні характеристики транспортного засобу, підготовлені спеціалізованими експертними організаціями, про вартість транспортного засобу;

•10) довідкова інформація щодо вартості у країні експорту транспортних засобів, що є ідентичними та/або подібними (аналогічними) оцінюваним транспортним засобам, з вирахуванням із такої вартості сум податків, що підлягають поверненню у країні експорту у зв'язку з вивезенням (експортом) таких транспортних засобів.

•9. Рішення про проведення перевірки достовірності заявленої фактурної вартості транспортних засобів приймається органом доходів і зборів на підставі результатів застосування системи управління ризиками.

•Для перевірки достовірності заявленої фактурної вартості транспортного засобу орган доходів і зборів використовує індикатор ризику, значення якого для кожного транспортного засобу встановлюється окремо на рівні нижньої межі діапазону вартості транспортних засобів, що є ідентичними та/або подібними (аналогічними) оцінюваному транспортному засобу в країні експорту, з вирахуванням із такої вартості сум податків, що підлягають поверненню у країні експорту у зв'язку з вивезенням (експортом) таких транспортних засобів.

•Під час встановлення значення індикатора ризику використовується інформація спеціалізованих видань та/або інформаційних ресурсів, які містять відомості про ціни, сформовані у відповідному регіоні світового ринку, з урахуванням марки, моделі, року випуску, об'єму циліндрів двигуна, типу пального та фактичного пробігу оцінюваного транспортного засобу.

•Якщо заявлена фактурна вартість оцінюваного транспортного засобу є меншою від встановленого індикатора ризику для такого транспортного засобу, проводиться перевірка достовірності заявленої фактурної вартості такого транспортного засобу.

10. Під час проведення перевірки достовірності заявленої фактурної вартості транспортного засобу орган доходів і зборів додатково використовує такі джерела інформації: спеціалізовані програмно-інформаційні комплекси Єдиної автоматизованої інформаційної системи ДФС;

цінову інформацію, отриману в рамках домовленостей, укладених між ДФС та об'єднаннями імпортерів та виробників.

У разі коли заявлена фактурна вартість оцінюваного транспортного засобу не підтверджується такими джерелами інформації, орган доходів і зборів повідомляє особі, яка декларує транспортний засіб, про можливість доведення достовірності заявленої фактурної вартості транспортного засобу шляхом подання інформації із спеціалізованих видань та/або інформаційних ресурсів, які містять відомості про ціни, сформовані у відповідному регіоні світового ринку, або висновку про якісні та вартісні характеристики транспортного засобу, підготовленого спеціалізованими експертними організаціями, що мають відповідні повноваження згідно із законодавством.

Якщо орган доходів і зборів може аргументовано довести недостовірність заявленої фактурної вартості оцінюваного транспортного засобу відповідно до поданих особою, яка декларує транспортний засіб, інформації та документів, орган доходів і зборів відмовляє у митному оформленні такого транспортного засобу за заявленою фактурною вартістю. У разі відмови у митному оформленні транспортного засобу за заявленою фактурною вартістю орган доходів і зборів приймає рішення про коригування заявленої вартості та невідкладно в установленому порядку видає рішення про відмову, в якому зазначає причини відмови та наводить вичерпні роз'яснення вимог, виконання яких забезпечує можливість митного оформлення транспортного засобу, зокрема скориговану вартість, розмір якої не може бути більшим нижньої межі діапазону вартості транспортних засобів, що є ідентичними та/або подібними (аналогічними) оцінюваному транспортному засобу в країні експорту, з вирахуванням із такої вартості сум податків, що підлягають поверненню у країні експорту у зв'язку з вивезенням (експортом) таких транспортних засобів.

Наукове видання

СЕРІЯ «ПОДАТКОВА ТА МИТНА СПРАВА В УКРАЇНІ»

МИТНА ВАРТІСТЬ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ: ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ КОНТРОЛЮ В УКРАЇНІ ТА МІЖНАРОДНА ПРАКТИКА

Монографія

За загальною редакцією
Л.Р. Прус та Т.В. Рудої

Авторський колектив:

Артеменко Андрій Володимирович
Марчуков Андрій Сергійович
Грицина Леся Анатоліївна
Попель Сергій Анатолійович
Запорожець Олена Федорівна
Прус Людмила Романівна
Комаров Олег Вікторович
Романюк Уляна Василівна
Коновалов Юрій Олександрович
Руда Тетяна Василівна

Технічне редагування **Т.В. Руда, Л.Р. Прус**

ФОП Мельник А.А.

Свідоцтво Державного комітету інформаційної політики, телебачення
та радіомовлення України про внесення суб'єкта видавничої справи
до державного реєстру видавців, виготівників
і розповсюджувачів видавничої продукції
Серія ДК № 1942 від 15.09.2008 р.

Надруковано: ФОП Стрихар А. М.
м. Хмельницький, вул Чорновола, 37.
тел.: (96) 709-11-10

Підписано до друку 30.102018. Формат 60х84/16
Друк цифровий. Ум. друк. арк. 11,2. Тираж 300 прим.