



ДЕРЖАВНА ФІСКАЛЬНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
Університет державної фіскальної служби України
Науково-дослідний інститут фіскальної політики
Науково-дослідний центр митної справи



АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ МИТНОГО КОНТРОЛЮ ТА МИТНОГО ОФОРМЛЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ПРИ ПЕРЕМІЩЕННІ ЧЕРЕЗ МИТНИЙ КОРДОН УКРАЇНИ

*Збірник тез
науково-практичної інтернет-конференції
(м. Ірпінь – м. Хмельницький, 28 травня – 11 червня 2018 року)*



ДЕРЖАВНА ФІСКАЛЬНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
Університет державної фіскальної служби України
Науково-дослідний інститут фіскальної політики
Науково-дослідний центр митної справи

**АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ МИТНОГО КОНТРОЛЮ
ТА МИТНОГО ОФОРМЛЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ
ЗАСОБІВ ПРИ ПЕРЕМІЩЕННІ ЧЕРЕЗ МИТНИЙ
КОРДОН УКРАЇНИ**

*Збірник тез
науково-практичної інтернет-конференції
(м. Ірпінь – м. Хмельницький, 28 травня – 11 червня 2018 року)*

Електронне мережеве наукове видання

Хмельницький – 2018

*Рекомендовано до друку як електронне видання
Вченою радою Науково-дослідного інституту фіскальної політики
(протокол № 5 від 14.06.2018)*

Укладачі: Прус Л.Р., Попель С.А.

Редакційна колегія: д-р екон. наук, професор **Пашко П.В.**; д-р юрид. наук., професор, старш. наук. співроб. **Цимбал П.В.**; д-р екон. наук., доц. **Васильківський Д. М.**; канд. екон. наук, старш. наук. співроб. **Коротун В.І.**; канд. пед. наук, старш. наук. співроб. **Нагорічна О.С.**; **Власов О.С.**; канд. екон. наук, доцент **Прус Л.Р.**; канд. екон. наук, старш. наук. співроб. **Руда Т.В.**.

Актуальні проблеми митного контролю та митного оформлення транспортних засобів при переміщенні через митний кордон України: збірник тез науково-практичної інтернет-конференції [Електронний ресурс]; (м. Ірпінь – м. Хмельницький, 28 травня – 11 червня 2018 року; упоряд. Прус Л.Р., Попель С.А. – Електронне мережеве наукове видання. – Електрон. текст. дані. [Хмельницький: Науково-дослідний центр митної справи, 2018]. -108 с.

У збірнику опубліковано тези доповідей науково-практичної Інтернет-конференції «Актуальні проблеми митного контролю та митного оформлення транспортних засобів при переміщенні через митний кордон України». Публікації відображають результати наукових пошуків авторів, присвячені висвітленню актуальних питань митного контролю та митного оформлення транспортних засобів при переміщенні через митний кордон України.

Матеріали, включені до збірника, можуть становити інтерес як для науковців, викладачів, аспірантів, студентів, так і для практиків – фахівців з митної справи.

Збірник тез підготовлено відділом дослідження митних зобов'язань Науково-дослідного центру митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України.

Точка зору редколегії не завжди збігається з думкою авторів. У збірнику максимально точно збережена орфографія, пунктуація та стилістика, які були запропоновані учасниками конференції. Відповідальність за достовірність та якість поданого матеріалу несуть учасники конференції та їх наукові керівники.

УДК 339.543:656.13

Електронне мережеве наукове видання
6,34 умовн.-друк. арк. Об'єм файлу 1,8 Мб.

Виготовлювач

08200, Науково-дослідний центр митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету ДФС України, вул. Університетська, 31, тел.: (04597) 604-75.

©Науково-дослідний центр митної справи
Науково-дослідний інститут фіскальної політики, 2018
©Колектив авторів, 2018

ЗМІСТ

Артеменко А. В. Проблемні аспекти функціонування експрес-сервісу з оформлення транспортних засобів особистого користування : досвід Одеської митниці ДФС	6
Білак Н.І. Розробка науково обґрунтованих пропозицій з питань вдосконалення механізму розпорядження транспортними засобами	11
Васильківський Д.М., Матюх С.А. Формування нових правил ввезення та розмитнення імпортованих транспортних засобів	13
Грицина Л.А., Пухальська Я. П. Особливості митного оформлення імпортованих транспортних засобів у зарубіжних країнах	17
Дорофєєва Л.М. Актуальні питання митного оформлення автомобілів з іноземною реєстрацією	20
Запорожець О.Ф. Митне оформлення транспортних засобів: досвід США	25
Комаров О.В. Стан забезпечення механізмів контролю при переміщенні транспортних засобів особистого користування	28
Коновалов Ю.О. Деякі проблемні питання визначення митної вартості транспортних засобів	32
Кувакін С.В. Попередження як вид адміністративного стягнення, що застосовується за порушення митних правил під час здійснення митного контролю та митного оформлення товарів та транспортних засобів комерційного призначення	34
Легеза Є. О., Кушнір А. О. Значення угоди про асоціацію України та ЄС як елемент міжнародно-правового співробітництва	36
Мазур А.В., Соломаха Д.А. Авто на єврономерах: організаційні та правові механізми вирішення проблеми	39
Марчуков А.С. Проблеми правозастосовної практики щодо визначення митної вартості транспортних засобів	42
Остапенко І.Р. Основні напрями вдосконалення нормативно-правового регулювання питань митного контролю та митного оформлення транспортних засобів	47
Пасічник А.М., Кущенко Є. С. Напрямки розвитку транспортно логістичного комплексу переробки контейнерів в порту «Южний»	51
Пасічник А.М., Мірошніченко С.В., Гаврилюк Д.В. Автомобілі на єврономерах: проблеми митного оформлення та напрями їх вирішення	55
Попель С.А. Використання інформації довідників та каталогів як доказової бази у судовій практиці щодо митної вартості транспортних засобів	58
Приймаченко Д.В. Реалізація концепції м'якого права у процесі адаптації митного законодавства України до законодавства ЄС	61

Прус Л.Р.	63
Досвід визначення митної вартості транспортних засобів в Євразійському економічному союзі	
Пухальський В.В.	68
Митний контроль тимчасового ввезення громадянами транспортних засобів на митну територію України: недоліки та напрями удосконалення	
Романюк У.В.	72
Проблеми та шляхи удосконалення визначення митної вартості транспортних засобів	
Руда Т.В.	74
Нормативно-правове регулювання питань митного контролю та митного оформлення транспортних засобів	
Сідляр В.В.	79
Митне регулювання імпорту вживаних автомобілів	
Сластьоненко О.О., Якимчук Л.Л.	82
Особливості тимчасового ввезення громадянами транспортних засобів особистого користування на митну територію України	
Фрадинський О.А.	86
Міжнародні поштові відправлення та міжнародні експрес-відправлення як способи переміщення товарів через митний кордон України	
Хмелевський О. В.	89
Аспекти неврегульованості питань митного контролю автомобільних транспортних засобів, які ввозяться громадянами на митну територію України для вільного обігу	
Чернявська О.М.	93
Транспортні засоби як об'єкти митного контролю при проведенні оглядів (переоглядів), ініційованих правоохоронними органами	
Южаніна Н.П., Луцишин З.О.	96
Проблеми й особливості реєстрації та митного оформлення автомобілів на єврономерах	
Яременко О.Ф.	102
Інформаційне забезпечення процесів митного оформлення транспортних засобів при перетині митного кордону України	
АВТОРИ	106

Артеменко А.В.,
в.о. начальника митного поста
«Чорноморський» Одеської митниці ДФС

ПРОБЛЕМНІ АСПЕКТИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ЕКСПРЕС-СЕРВІСУ З ОФОРМЛЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ОСОБИСТОГО КОРИСТУВАННЯ : ДОСВІД ОДЕСЬКОЇ МИТНИЦІ ДФС

8 місяців поспіль в зоні діяльності Одеської митниці ДФС реалізується проект під умовною назвою «Автомобільний ХАБ». Метою його функціонування є прискорення оформлення транспортних засобів, у тому числі особистого користування, від моменту їх ввезення на митну територію України до взяття на облік у сервісному центрі МВС.

За цей період через експрес-сервіс оформлено понад 14 000 автомобілів та перераховано до Державного бюджету більше 1 млрд. грн. митних платежів. Окрім того, учасники митних правовідносин відмічають суттєве скорочення часу на здійснення митного оформлення транспортних засобів та комплексний підхід до здійснення пов'язаних із цим процедур.

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 транспортних засобів особистого користування в режим імпорту безпосередньо в пунктах пропуску через державний кордон. А саме, згаданими змінами до АСМО «Інспектор» програмно заблоковано можливість оформлення підакцизних транспортних засобів особистого користування в пунктах пропуску через державний кордон без обов'язкового подання попередньої митної декларації. Такі дії ДФС мотивує тим, що частиною шостою статті 259 Митного кодексу України (далі – 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 першою та другою 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 цього Кодексу (інший тип митної декларації, авіаційна вантажна накладна (Air Waybill), коносамент (Bill of Lading), накладна УМВС (СМГС), накладна ЦІМ (СІМ), накладна ЦІМ/УМВС (ЦІМ/СМГС, СІМ/СМГС), книжка МДП (Carnet TIR), книжка А.Т.А. або книжка СРД).

Таким чином, положення частини шостої 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 транспортних засобів 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 транспортних засобів, що 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 з органів доходів і зборів з пред'явленням їх цьому органу, якщо інше не передбачено цим Кодексом.

Спеціальна законодавча норма з цього приводу визначена статтею 365 МКУ. А саме, відповідно до частини сьомої цієї статті МКУ місця здійснення митного оформлення ввезених на митну територію України громадянами товарів за товарними позиціями 8701 - 8707 , 8711 , 8716 згідно з УКТ ЗЕД , 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 брав участь у формуванні та реалізовував державну політику тільки у сфері державної митної справи.

Беручи 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 УКТ ЗЕД, 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 належить 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 належить 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 свобода пересування, вільний вибір місця проживання, право вільно залишати територію України, за винятком обмежень, які встановлюються законом.

Згідно з частиною першою 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 терміна «місце проживання». У той же час, визначення постійного місця проживання у чинному законодавстві відсутнє, як і відсутні будь-які часові критерії для визначення факту постійності. Відповідно до частини шостої 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 документа про місце проживання або місце перебування особи із зазначенням адреси житла. Відмітка у паспорті про реєстрацію не має жодного 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.

Щодо 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, у тому числі на товари за товарними позиціями 8701-8707, 8711, 8716 згідно з УКТ ЗЕД, у відповідності до статті 328 ЦК України, на підставах, що не заборонені законом, зокрема з правочинів, може згідно із законом, 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 напрямках: громадського харчування, медичного обслуговування, надання санітарно-гігієнічних, юридичних, послуг зв'язку та інших послуг.

Діяльність Сервісного центру МВС № 5153 з реєстрації транспортних засобів не належить до послуг, надання яких визначене Інструкцією.

У 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, транспортних засобів, 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 першій статті 319 цього Кодексу, 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 загonom Південного регіонального управління Державної прикордонної служби України.

Таким чином, узагальнюючи результати цього дослідження, 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.

Білак Н.І.

заступник начальника відділу взаємодії з митними органами Управління протидії митним правопорушенням та міжнародної взаємодії Одеської митниці ДФС

РОЗРОБКА НАУКОВО ОБГРУНТОВАНИХ ПРОПОЗИЦІЙ З ПИТАНЬ ВДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ РОЗПОРЯДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

Питання розпорядження товарами, транспортними засобами комерційного призначення та коштами врегульовано главою 38 Митного кодексу України.

Митним кодексом України передбачені такі шляхи розпорядження майном: реалізація, безоплатна передача у володіння і користування (у випадках, передбачених законодавством), переробка, утилізація чи знищення [1].

Транспортні засоби можуть бути реалізовані в порядку, встановленому законодавством, на митних аукціонах, редукаціях або за договором комісії за цінами, визначеними згідно із законодавством України про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність та Податковим кодексом України.

Відповідно п. 8 Порядку обліку, зберігання, оцінки конфіскованого та іншого майна, що переходить у власність держави, і розпорядження ним, затвердженого Кабінетом Міністрів від 25 серпня 1998 р. № 1340 транспортні засоби оцінюються на підставі висновків експертів, суб'єктів оціночної діяльності – суб'єктів господарювання з урахуванням ринкових цін та фактичного їх стану на день оцінки, а автомобілі, крім того, з урахуванням податків та зборів,

що справляються у разі імпортування автомобілів відповідно до законодавства, якщо такі податки і збори не були попередньо сплачені. У разі, коли транспортні засоби заборонені для подальшої експлуатації за висновком технічної експертизи, вони розукомплектовуються для взяття на облік приладів, вузлів, агрегатів та інших комплектуючих виробів (деталей), про що складається акт опису і оцінки [2].

З аналізу норм Митного кодексу України вбачається, що митниці ДФС наділені повноваженнями щодо розпорядження не усіма транспортними засобами, які ними зберігаються, зокрема, транспортними засобами комерційного призначення, що зберігаються на складах органів доходів і зборів, за якими власник або уповноважена ним особа не звернулися до закінчення строків зберігання, встановлених Митним кодексом України; транспортними засобами особистого користування виявленими (знайденими) під час здійснення митного контролю в зонах митного контролю, і власник яких невідомий; транспортними засобами, що поміщені у режим відмови на користь держави. Слід відмітити, що конфісковані за рішенням суду транспортні засоби підлягають передачі органам ДВС.

У зв'язку із недосконалим нормативно - правовим врегулюванням механізму розпорядження транспортними засобами, оберненими на користь держави, склади органів доходів і зборів, на яких вони зберігаються переповнені. Транспортні засоби, які зберігаються тривалий час втрачають свої споживчі властивості та відповідно й цінність.

Питання розпорядження транспортними засобами набуває особливої уваги та актуальності у зв'язку із військовими подіями, які відбуваються в країні та неможливістю реалізації транспортних засобів через завищені ціни з урахуванням всіх необхідних платежів та відсутності механізму безоплатної передачі із звільненням від сплати митних платежів.

Відповідно до ст. 215 Податкового кодексу автомобілі легкові, кузови до них, причепи та напівпричепи, мотоцикли, транспортні засоби, призначені для перевезення 10 осіб і більше, транспортні засоби для перевезення вантажів належать до підакцизних товарів.

А згідно з п. 197.1.15 Податкового кодексу України звільненню від оподаткування не підлягають операції з надання благодійної допомоги у вигляді зазначених у розділі VI цього Кодексу підакцизних товарів, цінних паперів (крім наданих елементів, зазначених у розділі IV цього Кодексу), нематеріальних активів і товарів/послуг, призначених для використання в господарській діяльності [3].

Після нарахування усіх обов'язкових платежів та проведення експертизи вартість транспортного засобу, який підлягає розпорядженню перевищує навіть ринкову ціну, у зв'язку з чим попиту на такий товар немає.

ДФС неодноразово здійснювались спроби врегулювати дане питання, однак воно вирішено не було.

Проблемним також залишається питання відсутності ліцензування діяльності підприємств, які надають послуги розкомплектування транспортних засобів та їх утилізацію.

Таким чином, з метою врегулювання питання розпорядження транспортними засобами, що переходять у власність держави, та активізації роботи митниць ДФС щодо вивільнення складів від залишків такого майна, пропонуємо передбачити на законодавчому рівні можливість безоплатної передачі транспортних засобів у власність та розпорядження органів, які забезпечують захист державного кордону та цілісності України для їх використання в процесі реалізації операції виконання об'єднаних сил та врегулювати питання ліцензування діяльності підприємств, які надають послуги розкомплектування транспортних засобів та забезпечують їх утилізацію.

Перелік джерел посилань

1. Митний кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>.

2. Про Порядок обліку, зберігання, оцінки конфіскованого та іншого майна, що переходить у власність держави, і розпорядження ним: Постанова Кабінету Міністрів України від 25 серпня 1998 р. № 1340 // Офіційний вісник України. – 1998. - № 34. - стор. 29

3. Податковий кодекс //Відомості Верховної Ради України. – 2011. - № 13. - стор. 556, стаття 112

Васильківський Д.М.,
*д-р екон. наук, доцент,
зав. кафедри міжнародних економічних
відносин Хмельницького національного
університету*

Матюх С.А.,
*канд. екон. наук, доцент,
доцент кафедри міжнародних економічних
відносин Хмельницького національного
університету*

ФОРМУВАННЯ НОВИХ ПРАВИЛ ВВЕЗЕННЯ ТА РОЗМИТНЕННЯ ІМПОРТНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Законодавство України доволі жорстко обмежує право імпорту автомобілів, що були у використанні. Але попит на дешевий сегмент є, він далекий від задоволення, тому у нас процвітають сірі схеми, і відверто шахрайські.

Нещодавно до Верховної Ради були внесені законопроекти, ухвалення яких поставить крапку в історії з нелегальним ввезенням авто в країну, а також зробить більш доступними іноземні автівки для українців.

Нині розмір акцизу для різних за об'ємом двигуна машин може відрізнятись у 100-150 разів.

Саме дискримінаційна система ставок акцизного податку, а також неможливість митного оформлення та реєстрації в Україні транспортних засобів, які не відповідають екологічному стандарту "Євро-5", призвели до появи в країні такої кількості авто з іноземною реєстрацією.

За даними митниці, 1 травня 2018 року в Україні перебувало понад 315 тис авто, зареєстрованих в інших державах і ввезених в Україну в режимі транзиту або тимчасового ввезення. Майже половина, 125 тис, — з порушенням терміну перебування.

Таблиця 1 Митний режим транзиту

	Кількість ввезених авто		Кількість не вивезених авто		Кількість перетинів митного кордону	
	1 квартал 2018	2017	1 квартал 2018	2017	1 квартал 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

За даними Нацполіції, у 2017 році в Україні сталося понад 10 тис ДТП за участю авто з іноземною реєстрацією або 6% від загальної кількості автомобільних аварій в Україні. У першому кварталі 2018 року кількість таких ДТП зросла до 8,5%. Поліси обов'язкового страхування придбали лише 198 тис з 315 тис власників таких авто.

Таблиця 2 Митний режим тимчасового ввезення

	Кількість ввезених авто		Кількість не вивезених авто		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

З огляду на це, а також для зменшення вартості митного оформлення авто і створення правових й економічних умов для реєстрації ввезених в Україну авто комітет з питань податкової та митної політики вніс до парламенту законопроекти №8487 і №8488 відповідно.

Акцизний податок для ввезених в Україну авто буде змінений. Базові ставки акцизного податку, відповідно до законопроекту: для авто з бензиновим двигуном — 50 євро, для авто на дизелі — 75 євро.

Йдеться саме про базові ставки, до яких ще будуть застосовуватися коефіцієнти. Розмір акцизного податку, який треба буде сплатити, дорівнюватиме базовій ставці, помноженій на коефіцієнт двигуна та коефіцієнт віку.

Головне — акцизний податок з авто, розрахований за запропонованою формулою, буде значно меншим за нинішній.

Завдяки цьому імпорتنі легкові транспортні засоби стануть для українців доступнішими, а різниця в розмірі ставок для різних за об'ємом двигуна авто не буде суттєвою.

Водночас, акцизний податок на старі авто буде вищий через віковий коефіцієнт, що стимулюватиме купувати новіше авто.

Звісно, буде посилений контроль за ввезенням і використанням авто з іноземною реєстрацією.

По-перше, вводиться обмеження на кількість авто, які можна ввозити без грошового забезпечення. Так, нерезидент зможе без грошового забезпечення ввезти в режимі тимчасового ввезення лише одне авто.

Ввезення наступних легкових транспортних засобів передбачає наявність гарантії. Гарантом може бути фінансова установа, яка візьме на себе зобов'язання сплатити суму всіх митних платежів, якщо авто не буде вивезене.

По-друге, посилюється відповідальність за порушення митних правил.

Таблиця 3 Порівняння нового акцизного податку з чинним на прикладі авто різного віку і з різним об'ємом двигуна (бензин)

Об'єм двигуна, см ³	Чинний акциз, євро			Новий акциз, євро		
	Нові авто	До 5 років	Понад 5 років	Нові авто	5 років	15 років
900	92	985	1 294	45	225	675
1 000	102	1 094	1 438	50	250	750
1 200	76	1 640	2 113	60	300	900
1 500	95	2 051	2 642	75	375	1 125
1 600	427	2 629	3 906	80	400	1 200
1 800	481	2 957	4 394	90	450	1 350
2 000	534	3 286	4 882	100	500	1 500
2 100	561	3 450	5 126	105	525	1 575
2 200	587	3 615	5 370	110	550	1 650
2 500	690	5 533	12 463	125	625	1 850
2 800	773	6 196	13 958	140	700	2 100

3 000	828	6 639	14 955	150	750	2 250
3 500	7 732	11 652	17 448	175	875	2 625
4 000	8 836	13 316	19 940	200	1 000	3 000
4 500	9 941	14 981	22 433	225	1 125	3 375
5 000	11 045	16 645	24 925	250	1 250	3 750
5 500	12 150	18 310	27 418	275	1 375	4 125
6 000	13 254	19 974	29 910	300	1 500	4 500

Особа, яка ввезла в Україну автомобіль в режимі транзиту або в режимі тимчасового ввезення, не зможе передати його у володіння, користування або розпорядження іншим особам чи розкомплектувати його.

Також їй заборонятиметься використання такого авто в підприємницькій діяльності чи для отримання доходу, наприклад, для роботи в таксі. За порушення встановлених правил передбачений штраф 34 тис грн.

Будь-яка інша особа, яка всупереч встановленим правилам отримає транзитне або тимчасово ввезене авто у володіння, користування або розпорядження чи використовуватиме таке авто в підприємницькій діяльності для отримання доходу, також буде оштрафована.

Перша фіксація зазначених порушень працівниками Нацполіції передбачає стягнення з порушника 8,5 тис грн, повторна фіксація — 17 тис грн, позбавлення права керування на рік та оплатне вилучення авто за кошт порушника. За недотримання строків режимів транзиту та тимчасового ввезення, тобто за невивезення авто за межі країни своєчасно, порушники повинні сплатити штрафи. Розміри штрафів будуть залежати від кількості днів перевищення встановлених строків.

За один день прострочення вивезення транзитного авто з порушника буде стягнуто 170 грн, за три дні відтермінування вивезення тимчасово ввезеної машини — 850 грн.

Зайвий місяць перебування такого автомобіля на митній території України коштуватиме порушнику 170 тис грн або навіть транспортного засобу, який може бути конфіскований за рішенням суду.

За недотримання строків режимів транзиту та тимчасового ввезення, тобто за невивезення авто за межі країни своєчасно, порушники повинні сплатити штрафи. Розміри штрафів будуть залежати від кількості днів перевищення встановлених строків.

За один день прострочення вивезення транзитного авто з порушника буде стягнуто 170 грн, за три дні відтермінування вивезення тимчасово ввезеної машини — 850 грн.

Зайвий місяць перебування такого автомобіля на митній території України коштуватиме порушнику 170 тис грн або навіть транспортного засобу, який може бути конфіскований за рішенням суду.

Отже, зменшення акцизного податку, а також зняття заборони на митне оформлення та державну реєстрацію авто без обмежень за екологічними нормами — те компромісне рішення, що враховує інтереси всіх сторін: держави, офіційних автоімпортерів, сумлінних платників податків і тих, хто користується автомобілями без митного оформлення та реєстрації в Україні.

Нова модель оподаткування дозволить зменшити вартість нових транспортних засобів і створить правові та економічні умови для реєстрації ввезених в Україну авто з іноземними номерами.

Так само нові правила забезпечать дієвий контроль за переміщенням та цільовим використанням таких авто, а також за дотриманням митних правил резидентами і нерезидентами.

Перелік джерел посилань

1. Про автомобільний транспорт : Закон України від 5 січня 2017 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/21144-14>.
2. Курило, Т.В. Митне право України: Навчальний посібник. / Т В Курило. — Львів: Новий світ-2000, 2015. — 240 с

Грицина Л.А.

канд. екон. наук, доцент,

доцент кафедри міжнародних економічних відносин Хмельницький національний університет

Пухальська Я.П.

канд. екон. наук.,

доцент кафедри міжнародних економічних відносин Хмельницького національного університету

ОСОБЛИВОСТІ МИТНОГО ОФОРМЛЕННЯ ІМПОРТОВАНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ У ЗАРУБІЖНИХ КРАЇНАХ

На сучасному етапі розвитку України проблема митного оформлення імпортованих транспортних засобів набула особливої актуальності та гостроти. Розробка обґрунтованого та виваженого підходу до вирішення даної проблеми потребує всебічного аналізу досвіду зарубіжних країн. У дослідженні розглянуто системи митного оформлення транспортних засобів Канади, Австралії та Гонконгу, що хоч і діють на різних континентах, однак мають спільні корені англосаксонської системи права.

У Канаді контроль за здійсненням процесу імпорту транспортних засобів покладено на Канадське агентство прикордонних служб, яке керується у своїй діяльності положеннями Митного закону, Закону про безпеку автотранспорту та Правилами техніки безпеки рухомих транспортних засобів.

Згідно з чинними правилами на територію Канади дозволено ввозити транспортні засоби, що можуть бути віднесені до однієї із зазначених груп:

- транспортні засоби, що підпадають під реєстрацію у Програмі реєстрації імпортованих транспортних засобів (RIV Program) – це транспортні засоби, які були придбані на території США;

- транспортні засоби, що не підпадають під реєстрацію у RIV Program – до цієї групи належать всі інші транспортні засоби, включаючи транспортні засоби, що відповідають Канадським стандартам безпеки автомобільних транспортних засобів, транспортні засоби щодо яких не діє регулювання та транспортні засоби, що імпортуються тимчасово.

Належність імпортованого транспортного засобу 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 транспортних засобів, якщо країною їх походження є будь-яка країна окрім США та Мексики.

Процедура сплати податку на товари та послуги визначається тим, куди саме імпортується транспортний засіб. Якщо транспортний засіб імпортується до Нової Шотландії, Нью-Брансвіку, Ньюфаундленду та Лабрадору, Онтарію 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 транспортний засіб. В інших провінціях податок з продажу сплачується під час ліцензування транспортного засобу.

Крім того, власники імпортованих транспортних засобів 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 [1].

На відміну від Канади, у Гонконзі контроль за процесом імпорту та реєстрації транспортних засобів одночасно здійснюють три органи: Митна та акцизна служба, Департамент охорони навколишнього середовища і Департамент транспорту Гонконгу.

Процедура митного оформлення імпортованого транспортного засобу включає декілька етапів:

1) перед відправленням автомобіля у Гонконг необхідно отримати дозвіл від Департаменту захисту навколишнього середовища, яким підтверджується, що даний транспортний засіб 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 транспортного засобу. Крім того, протягом 30 днів з моменту ввезення транспортного засобу 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 відбутися 12 місячне покарання з позбавленням волі;

3) після прибуття імпортного автомобіля в Гонконг необхідно звернутись до Центру експертизи транспортних засобів для здійснення перевірки автомобіля;

4) наступним етапом є подання заявки на першу реєстрацію автомобіля, сплата першого реєстраційного податку та реєстраційного внеску за реєстрацію транспортного засобу, оплата ліцензійного платежу за автомобіль та отримання ліцензії від Фонду допомоги жертвам дорожньо-транспортних пригод. Варто зазначити, що транспортні засоби, 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% [2].

Схожий підхід до регулювання імпорту транспортних засобів діє і в Австралії. Перш ніж імпортувати будь-який автомобіль у цю країну, необхідно звернутися до Департаменту інфраструктури та регіонального розвитку для отримання Дозволу на імпорт транспортного засобу (Vehicle Import Approval). Крім того, власник несе відповідальність за те, щоб транспортний засіб відповідав вимогам до біологічної безпеки імпортованих автомобілів. Щодо транспортні засоби, обладнаних кондиціонером або холодильною системою, діє вимога про наявність імпортової ліцензії на викиди озоноруйнівних речовин та синтетичних парникових газів.

В 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) [3].

Ставка мита визначається відповідно до Закону про митний тариф (1995 р.) та сплачується за митною вартістю транспортного засобу. Варто зазначити, що в Австралії діє два основних підходи до оцінки митної вартості транспортного засобу – традиційний та альтернативний.

Відповідно до традиційного підходу митна вартість транспортного засобу визначається як ціна транспортного засобу, за яку він був придбаний, конвертована в австралійські долари за офіційним курсом обмін на дату експорту транспортного засобу з місця експорту. Альтернативний підхід застосовується у разі неможливості використання традиційного. У даному випадку митна вартість може визначатись за ціною аналогічного товару або ж за допомогою експертної оцінки вартості транспортного засобу [4].

Як свідчить проведене дослідження, процес митного оформлення імпортованих транспортних засобів у розглянутих країнах має ряд спільних рис – це значна увага до відповідності транспортного засобу чинним екологічним нормам та правилам, поширена практика сплати додаткових, відмінних від мита, платежів під час ввезення та оформлення транспортного засобу.

Перелік джерел посилань

1. Memorandum D19-12-1 Importation of Vehicles [Електронне джерело]. – Режим доступу: <https://www.cbsa-asfc.gc.ca/publications/dm-md/d19/d19-12-1-eng.html>
2. Guidelines for Importation and Registration of Motor Vehicle [Електронне джерело]. – Режим доступу: http://www.td.gov.hk/en/public_services/licences_and_permits/vehicle_first_registration/guidelines_for_importation_and_registration_of_mot/index.html
3. Importing a motor vehicle [Електронне джерело]. – Режим доступу: <https://www.homeaffairs.gov.au/busi/cargo-support-trade-and-goods/importing-goods/importing-motor-vehicles>
4. Guide to the valuation of imported road vehicles [Електронне джерело]. – Режим доступу: <https://www.homeaffairs.gov.au/>

Дорофєєва Л.М.,
канд. юрид. наук, доцент
кафедри адміністративного,
фінансового та інформаційного права
Ужгородського національного університету,
начальник юридичного відділу
Закарпатської митниці ДФС

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ МИТНОГО ОФОРМЛЕННЯ АВТОМОБІЛІВ З ІНОЗЕМНОЮ РЕЄСТРАЦІЄЮ

Сьогодні проблематика ввезення та використання на території України автомобілів з іноземною реєстрацією відома всім без виключення мешканцям країни та урядовим

структурам. За останній рік тема «євроблях» набула неабиякої актуальності через загострення соціального конфлікту навколо питання використання нашими співвітчизниками транспортних засобів, щодо яких не було проведено процедур митного оформлення. Нею цікавляться не лише громадські об'єднання власників вживаних авто, вона не менш популярна у політиків, економістів, податківців, екологів.

Враховуючи тему конференції, пропоную зосередитись на актуальності обраної проблематики з огляду на вимоги митного законодавства. За офіційною статистикою ДФС на території України перебувають майже 425,4 тисяч автомобілів з іноземною реєстрацією, з яких 246,4 тисяч машин – незаконно[1]. За порушення митного законодавства митниці за 2,5 роки накладено стягнень у вигляді штрафів на суму понад 205,6 мільйона гривень за порушення термінів транзиту та тимчасового ввезення автівок на іноземних номерах.

Чинне митне законодавство дозволяє громадянам резидентам обирати із цих варіантів переміщення транспортних засобів через митний кордон: в режимі тимчасового ввезення, або в режимі транзиту. Норма ст. 380 МКУ встановлює, що тимчасове ввезення громадянами-резидентами транспортних засобів особистого користування, що класифікуються за товарними позиціями 8702, 8703, 8704 (загальною масою до 3,5 т.), 8711 згідно з УКТ ЗЕД та причепів до них товарної позиції 8716 згідно з УКТ ЗЕД 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 транспортних засобів.

Крім вимоги щодо фактичної сплати всіх митних платежів, на такі тимчасово ввезені транспортні засоби особистого користування діє обмеження: вони можуть використовуватися на митній території України виключно громадянами, які ввезли зазначені транспортні засоби, для їхніх особистих потреб, та не можуть використовуватися для цілей підприємницької діяльності, бути розкомплектовані чи передані у володіння, користування або розпорядження іншим особам [2].

Дещо лояльніші умови, передбачені для ввезення автомобілів з метою транзиту. І хоча норма ст. 381 МКУ дозволяє громадянам ввозити транспортні засоби особистого користування з метою транзиту через митну територію України за умови їх письмового декларування та внесення на рахунок митного органу грошової застави в розмірі митних платежів, що підлягають сплаті при ввезенні таких транспортних засобів на митну територію України з метою вільного обігу, зазначені вимоги не поширюються на транспортні засоби, постійно зареєстровані у відповідних реєстраційних органах іноземної держави. При транзиті товари переміщуються під митним контролем між двома митними органами України або в межах зони діяльності

одного митного органу без будь-якого використання цих товарів, без сплати митних платежів та без застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності.

Принципово, що для митних цілей, транспортні засоби особистого користування є товаром. Відповідно до пункту 57 статті 4 МКУ, товаром є будь-які рухомі речі, у тому числі ті, на які поширено режим нерухомої речі (крім транспортних засобів комерційного призначення), валютні цінності, культурні цінності, а також електроенергія, що переміщується лініями електропередачі. А транспортні засоби особистого користування (пункт 60 статті 4 МКУ) – це 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 кожен товарну позицію виключно для особистого користування.

Логічно, що завдяки перевагам, що надає режим транзиту (не потрібно сплачувати митні платежі та надавати документи, що підтверджують належний стан транспортного засобу у тому числі сертифікат Євро-5) українці обирають саме його для того, щоб користуватись доступними (по ціні) вживаним авто не знятим з обліку в країні реєстрації.

Проблематика питання полягає у тому, що обравши такий спосіб переміщення транспортного засобу, громадяни приймають на себе зобов'язання по дотриманню порядку, умов та строків транзитного перевезення. Останній для автомобільного транспорту складає 10 діб, а у разі переміщення в зоні діяльності однієї митниці - 5 діб. Саме строки транзитного перевезення дедалі частіше стають причиною конфліктів так званих «пересічників» (осіб, що повинні кожні 5-10 днів перетинати кордон для поновлення режиму транзиту) з митними органами та органами влади.

Пошук шляхів врегулювання ситуації розпочався кілька років тому, проте і сьогодні існують діаметрально протилежні думки з цього приводу. Для оцінки масштабу проблематики, слід зазначити, що на відміну від офіційної статистики ДФС, приведеної на початку доповіді, за інформацією представника спілки автомобілістів України, вулицями уже їздить два з половиною мільйони таких машин [3]. Вказані обставини та загальний рівень напруги в суспільстві дає власникам таких авто надію, що влада таки дозволить розмитнити уже ввезені в Україну авто на іноземній реєстрації, а потім введе такі ж правила уже для всіх.

Президент України, ще рік тому – у травні 2017 року, доручив уряду: вжити заходів для невідкладного врегулювання ситуації, що склалася внаслідок недодержання вимог митного законодавства при використанні на території України транспортних засобів, які зареєстровані відповідними органами іноземних держав, та щодо удосконалення законодавства України, яке

регулює питання тимчасового ввезення транспортних засобів на митну територію України, їх транзиту територією України, з урахуванням вимог законодавства Європейського Союзу та міжнародних договорів України[4].

Профільний комітет Верховної Ради на засіданні 21 березня ц.р., погоджуючись із необхідністю пошуку виходу із «глухого кута», у тому числі через надання тимчасової можливості пільгового оформлення автомобілів, що вже перебувають на іноземних номерах на території нашої держави, обстоює ключову позицію – їх подальше ввезення має бути повністю припинене.

При розробці пропозицій із врегулювання ситуації, в нагоді може стати досвід Молдови, яка у 2014 році вирішила піти на своєрідний експеримент, дозволивши вільне пересування територією автомобілів з іноземною реєстрацією, яких на той момент в країні знаходилися майже 35 тисяч. За підрахунками спеціалістів, державний бюджет цієї країни тільки за перший рік втратив більше 62 мільйонів доларів, оскільки власники цих автомобілів не платили ні дорожні, ні екологічні збори, ні інші встановлені державою мита.

У схожій ситуації уряд Молдови відреагував досить швидко та лояльно: було прийнято постанову про введення на три місяці 70-відсоткової знижки на реєстрацію іноземних автомобілів, ввезених не пізніше листопада 2016 року. І тільки за перші три місяці 2017 року (після набуття чинності закону) у країні зареєстрували понад 15 тисяч таких авто, а бюджет отримав понад 15 мільйонів євро. Залишилось для громадян Республіки Молдова обмеження щодо можливості користуватися автомобілями з іноземними номерами без реєстрації 180 календарних днів у році за умови оплати автомобільної віньєтки, розмір якої становить 1 євро на день. Поряд з пільгами, залишається обов'язкова умова - вивезти транспортний засіб з території країни, або зареєструвати його у Молдові. У разі порушення цього режиму автомобіль буде примусово доставлено та поміщено на штрафмайданчик, а потім – видворено з країни через найближчий пункт пропуску на кордоні, при цьому транспортування машини оплачується самим водієм [5].

Цей досвід було використано і в Україні: 28 березня 2018 року було зареєстровано Проект Закону про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо стимулювання розвитку ринку транспортних засобів № 8208, підготовленого з метою створення передумов для зменшення вартості нових та бувших у вжитку імпортованих легкових автомобілів шляхом зменшення розміру всіх митних платежів за митне оформлення таких авто до фіксованого платежу в розмірі 500 євро (ввізне мито). А зважаючи на велику соціальну напругу в суспільстві, що склалася стосовно транспортних засобів особистого користування з іноземною реєстрацією, що знаходяться на митній території України з перевищенням строку тимчасового ввезення на митну територію України, пропонується надати

їм строк у 3 місяці з дня набрання чинності цим законом для можливості скористатися встановленими звільненнями від сплати податку на додану вартість і акцизного податку, заплативши в бюджет держави тільки встановлену ставку ввізного мита на імпортовані легкові автомобілі у вигляді фіксованого платежу в розмірі 500 євро, що фактично дасть змогу узаконити перебування вказаних транспортних засобів на території України [6].

На нашу думку, при використанні запропонованої моделі вирішення цього питання, поза увагою залишається фактор дотримання встановлених законодавством стандартів (тобто, увезення лише тих товарів, які відповідають вимогам якості та безпеки).

Відтак, проблематика ввезення, митного оформлення та використання транспортних засобів з іноземною реєстрацією на митній території України потребує комплексного врегулювання. При цьому мають бути збалансовані інтереси як власників авто так і держави, у тому числі щодо забезпечення наповнення дохідної частини Державного бюджету та дотримання вимог щодо нетарифного регулювання.

Перелік джерел посилань

1. Авто на «євробляхах»: що обіцяли українцям політики і чого чекати далі/
<https://narodna-pravda.ua/2018/02/08/avto-na-yevroblyahah-shho-obitsyaly-ukrayintsyam-polityky-i-chogo-chekaty-dali>.
2. Митний кодекс України : Закон України від 13 березня 2012 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2012. – № 44-45, № 46-47, № 48. – Ст. 558.
3. Отримання документів для розмитнення «євро блях» відбуватиметься дистанційно//
https://zik.ua/news/2018/03/28/otrymannya_dokumentiv_dlya_rozmytnennya_ievroblyah_vidbuvatymetsya_dystantsiyno_1294537.
4. Указ Президента України від 26 травня 2017 року №146/2017 «Про заходи, пов'язані із запровадженням Європейським Союзом безвізового режиму для громадян України// Електронний ресурс. – режим доступу: <http://www.president.gov.ua/documents/1462017-21970>.
5. Молдова і «євробляхи»: однією проблемою менше...//<https://www.ukrinform.ua/rubric-world/2381231-moldova-i-evroblahi-odnieu-problemou-mense.html>.
6. Проект Закону про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо стимулювання розвитку ринку транспортних засобів № 8208 від 28.03.2018// http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=63753.

Запорожець О.Ф.,
канд. екон. наук,
старший державний інспектор
відділу митного оформлення № 4 митного
поста «Одеса-порт» Одеської митниці ДФС

МИТНЕ ОФОРМЛЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ: ДОСВІД США

Митне оформлення та митний контроль у США вважається на сьогодні одним із найбільш прогресивних у світі. Варто зазначити, що порядок придбання-продажу автомобілів (нових та таких, що були у користуванні), їх реєстрація в США та експорт за межі країни регламентується федеральним законодавством та законодавством штатів. При цьому, залежно від кількості придбаних авто та країни експортування представниками автовиробників можуть встановлюватись внутрішні правила і обмеження експорту транспортних засобів.

Процес купівлі автомобіля на території США характеризується повною прозорістю та необмеженістю 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 таких, що були у використанні автомобілів та інші. Також Відділ встановлює окремі вимоги щодо процесу реєстрації придбаного автомобіля, сплату податків та відповідних зборів.

У США автомобілі можна придбати наступними шляхами:

- у приватної особи;
- у компанії, яка використовувала авто для службових цілей;
- у фірмовому автосалоні;
- у сертифікованого місцевим автомобільним Департаментом дилера;
- на спеціалізованих аукціонах.

Пошук необхідного автомобіля забезпечується через автомобільні веб-сайти, найпопулярнішими з яких є: www.copart.com, www.cars.com, www.autotrader.com.

Остаточна ціна на автомобіль визначається під час переговорів, а тому, фактична вартість автомобілів, які були придбані у одного і того ж дилера різними покупцями може відрізнятись та не мати однакової ціни.

Після купівлі автомобіля продавець оформляє відповідні супровідні 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.

Перед придбанням більшість покупців вимагає наявності довідки про автомобіль (Vehicle history reports) під назвою Carfax або AutoCheck.

Карфакс (Carfax, Inc.) вважається самим популярним та надійним комерційним веб-сервісом (carfax.com), який вже більше 30-ти років надає звіти про історію автомобіля для приватних осіб та підприємств США і Канади. На даний час Carfax, Inc. має базу даних більш ніж 14 мільярдів записів зібраних від 35 тисяч партнерів та джерел, включаючи міністерства, департаменти поліції, інші правоохоронні органи та державні організації, страхові компанії, майстерні по обслуговуванню та ремонту, автомобільні дилери і та ін.

Відповідні бази даних мають в наявності історію про початок експлуатації автомобіля, його реєстрацію, технічне обслуговування, сервісні роботи, продаж, дорожньо-транспортні пригоди, перебування авто в зонах стихійного лиха та багато іншого. Як правило, відповідні бази даних поповнюються щоденно. Однак, існують затримки до двох-трьох місяців, в результаті чого у покупця виникає ризик придбати автомобіль вже відремонтований після аварії, але інформація про яку ще не оприлюднена.

Після прийняття рішення про придбання конкретного автомобіля, покупець має отримати від продавця документ (Title), що підтверджує володіння автомобілем.

Сертифіковані автодилери (фірмові автосалони, аукціонні центри) самостійно виписують покупцю Title, роблять запит до місцевого автомобільного Департаменту та протягом декількох хвилин роздруковують та видають тимчасові номерні знаки з терміном дії до одного місяця, із правом продовження ще на один місяць.

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 автотранспорту літаком або контейнером повинен за 72 години надати (для розгляду та розмитнення) до відповідного відділення митної адміністрації транспортний засіб та всю необхідну документацію (з обов'язковим зазначенням ідентифікаційного номеру автомобіля).

У разі експорту таких, що були у використанні 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 державної структури, письмове повідомлення про дозвіл на експорт автотранспорту.

У разі експорту нового автомобіля, експортер повинен надати оригінал свідоцтва походження автомобіля та його дві копії. Якщо відсутнє свідоцтво походження автомобіля, експортер повинен надати лист від уповноваженої державної установи штату, де купувався автомобіль, в якому має бути вказано, 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.

У США діє система он-лайн аукціонів з продажу авто, що були у користуванні неушкоджених та пошкоджених автомобілів. Найбільш поширеними із них є такі:

- Система дилерських аукціонів «Manheim»;
- «Insurance Auto Auctions, Inc.»;
- аукціон «Copart».

При цьому, найбільшим роздрібним продавцем автомобілів в США є публічна компанія «CarMax». Компанія використовує 173 локації з обслуговування та продажу автомобілів. Важливим сервісом компанії є безкоштовна для продавця попередня оцінка (Appraisal) автомобіля, яка є актуальною десять днів після проведення оцінки.

Таким чином, узагальнюючи проведені дослідження, варто зазначити, що процедури митного оформлення та контролю митної вартості транспортних засобів у США є прозорими та зрозумілими для усіх їх учасників за рахунок наявності та вільного доступу до цінових інформаційних ресурсів, впорядкованості законодавства та наявності доступних консалтингових послуг у даній сфері.

Комаров О.В.,
канд. наук. з держ. упр.,
заступник директора Департаменту
з митних технологій ПАТ КБ «ПРИВАТБАНК»

СТАН ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МЕХАНІЗМІВ КОНТРОЛЮ ПРИ ПЕРЕМІЩЕННІ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ОСОБИСТОГО КОРИСТУВАННЯ

Згідно з даними статистики, лише впродовж 2017 року в Україну було ввезено понад 958,5 тис. транспортних засобів з іноземною реєстрацією, з яких понад 209,6 тис. ввезено у режимі «транзиту» та майже 748,9 тис. транспортних засобів – у режимі «тимчасового ввезення». Станом на січень 2018 року на території України всього перебуває майже 425,4 тис. таких транспортних засобів, понад половина з яких – з порушенням встановлених законодавством умов і строків відповідних режимів.

Так, з-поміж як майже 425,4 тис. транспортних засобів з іноземною реєстрацією – понад 246,4 тис. перебувають на митній території України з порушенням встановленого законодавством терміну, зокрема з ввезених в режимі «транзиту» 100,9 тис. та 324,5 тис. транспортних засобів, ввезених в режимі «тимчасового ввезення», понад 82,2 тис. та понад 164,2 тис. транспортних засобів відповідно – фактично перебувають на митній території України з порушенням терміну [3].

«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» [1]. При цьому спостерігається стійка тенденція щодо збільшення кількості таких тимчасово ввезених на територію України транспортних засобів.

Переважає більшість таких транспортних засобів 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 року, 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. [3]. Як бачимо, лівова частина цих транспортних засобів потрапляє в Україну з території сусідніх Польщі та Литви.

Так, однією з найпоширеніших та відносно легальних схем є тимчасове ввезення громадянами транспортних засобів особистого користування з метою транзиту. Необхідність регулярного перетину кордону з коротким часовим шагом, що здійснюється, як правило, в зоні діяльності однієї митниці, обумовлює специфіку цієї схеми, що характерна насамперед для

прикордонних районів. Утім, певну умовність щодо легальності цієї схеми, на наш погляд, вносить фактичне недотримання відповідної транзитної мети.

Інша схема, що має багато варіацій, пов'язана з тимчасовим ввезенням відповідних транспортних засобів громадянами-нерезидентами строком до одного року. Так, однією із варіацій цієї схеми є тимчасове ввезення таких транспортних засобів особами з подвійним громадянством, коли фактично резидентом неправомірно використовується правовий режим нерезидента та відповідний порядок ввезення. Ця схема також є найбільш характерною для прикордонних регіонів, де концентрація таких осіб є найвищою.

Іншими схемами використання режиму тимчасового ввезення транспортних засобів з неправомірним звільненням чи фактично ухиленням від оподаткування є їх ввезення строком до одного року нерезидентом без надання зобов'язання про зворотнє вивезення з подальшою їх передачею на підставі довіреності у користування громадянину-резиденту або тимчасове ввезення безпосередньо резидентом як співвласником/працівником резидента країни-вивезення на підставі трудового договору та довіреності.

Слід зазначити, що такі протиправні та напівлегальні схеми, як правило, супроводжуються вчиненням так званих удаваних правочинів. Так, правочини щодо передачі у тимчасове користування відповідних транспортних засобів, які фактично вчиняються замість купівлі-продажу, виходячи з їх змісту, на наш погляд, мають усі ознаки удаваних правочинів у розумінні цивільного законодавства [5, ч. 1 ст. 235], тобто вчинених сторонами для приховання іншого насправді вчиненого ними правочину.

Звісно, існує також багато інших відверто протиправних схем, в тому числі зміна країни походження, року випуску, об'єму двигуна, неіснуючі пошкодження, несправності, модифікації, ввезення легкових транспортних засобів за кодом 8703 за УКТЗЕД під виглядом вантажних, що класифікуються за кодом 8704 за УКТЗЕД тощо. Такі дії спрямовані вже на зменшення розміру митних платежів шляхом заниження бази оподаткування або ухилення від сплати митних платежів, зокрема акцизного податку, – в останньому випадку.

Утім, проблема існування таких напівлегальних схем ввезення в Україну громадянами відповідних транспортних засобів виникла не сьогодні і навіть не вчора. Різні схеми ухилення від оподаткування митними платежами при ввезенні таких транспортних засобів успішно функціонують вже кілька років поспіль. Тривалий час держава однак продовжувала закривати очі на існування цієї складної системної проблеми, воліючи «не ворухити 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 транспортних засобів (табл. 1). 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 [2, с. 14].

Таблиця 1 Дані щодо переміщення транспортних засобів

Режим	Тимчасове ввезення з метою транзиту			
Рік	Ввезено: громадяни / юрособи		Вивезено: громадяни / юрособи	
	резиденти	нерезиденти	резиденти	нерезиденти
2015	1 491 746 / 272	437 988 / 2 228	1 162 825 / 8	339 694 / 40
2016	1 758 264 / 524	547 745 / 790	1 293 588 / 15	329 878 / 33
I кв. 2017	350 258 / 82	106 878 / 251	321 680 / 2	321 680 / 2
2015	374 744 / 527	2 601 473 / 1 137	1 465 838 / 110	2 089 303 / 225
2016	423 664 / 264	2 832 111 / 490	1 592 652 / 115	2 410 440 / 195
I кв. 2017	81 431 / 101	439 939 / 32	376 566 / 35	452 778 / 13

Джерело: складено за даними [2]

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, упродовж 2015 та 2016 років 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 [2, с. 62].

Водночас, упродовж 2017 року за фактами недоставлення відповідних транспортних засобів, 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 [3].

На наш погляд, насамперед має бути запроваджено механізми вирішення проблеми з транспортними засобами, 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 розв'язання 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 прозорості, 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, необгрунтовано жорстка, на наш погляд, митно-тарифна політика щодо імпорту транспортних засобів, 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.

Так, європейський досвід показує, що акцизний збір встановлюється, як правило, на високорентабельні товари, такі як тютюнові вироби, алкоголь, предмети розкоші, у рідких випадках – на авто. За інформацією АСЕА середня кількість автомобілів на 1000 осіб в Європі становить близько 487 од., в Україні ж цей показник в 2,5 рази менший і становить близько 201 авто на 1000 осіб. Середній вік автомобілів в Україні становить близько 18,2 роки, в той час як в Європі – 8,6 роки [4].

Перелік джерел посилань

1. Автомобілі з іноземною реєстрацією, які ввозяться в Україну, мають бути вивезені у встановлені законодавством строки [Електронний ресурс] / Державна фіскальна служба України. – Режим доступу: <http://sfs.gov.ua/media-tsentr/novini/305710.html>

2. 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.

3. Понад 246,4 тис. автомобілів з іноземною реєстрацією знаходяться на території України незаконно [Електронний ресурс] / Державна фіскальна служба України. – Режим доступу: <http://sfs.gov.ua/media-tsentr/novini/325532.html>

4. 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.

5. Цивільний кодекс України : Закон України від 16 січня 2003 р. № 435-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – №№ 40-44. – Ст. 356.

Коновалов Ю.О.
*науковий співробітник
відділу митних зобов'язань
НДЦМС НДІФП УДФСУ*

ДЕЯКІ ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ВИЗНАЧЕННЯ МИТНОЇ ВАРТОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Порядок і методи визначення митної вартості товарів, в тому числі транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України, встановлені розділом III Митного кодексу України [1] та базуються на положеннях статті VII Генеральної угоди з тарифів і торгівлі та Угоди про застосування статті VII ГАТТ [2].

Відповідно до частини 1 статті 52 Митного кодексу України (далі - Кодекс) заявлення митної вартості товарів здійснюється декларантом або уповноваженою ним особою під час декларування товарів у порядку, встановленому розділом VIII Кодексу. Згідно з частиною 2 статті 52 Кодексу 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. Тобто, Кодекс зобов'язує декларанта або уповноважену ним особу на визначення митної вартості. Орган доходів та зборів може визначати митну вартість тільки у випадках, коли приймається рішення про коригування заявленої митної вартості товарів відповідно до статті 55 Кодексу [1].

Слід зазначити, що митна вартість транспортних засобів значною мірою залежить від таких факторів, як: марка, модель, комплектація, об'єм двигуна, рік випуску, технічний стан (особливо це стосується транспортних засобів, що були у використанні), тощо.

При визначенні митної вартості транспортних засобів, які були у використанні, в обов'язковому порядку враховуються такі відомості про автомобіль: загальне значення процента зменшення вартості транспортного засобу залежно від технічних, технологічних характеристик та особливостей оцінки, умов та терміну його експлуатації, обслуговування, зберігання, технічного стану, а також залежно від його комплектності, укомплектованості та процента

зменшення (збільшення) вартості транспортного засобу або величини пробігу тощо. Під час контролю правильності визначення митної вартості транспортних засобів, що були у використанні, посадові особи митниці використовують такі джерела цінової інформації:

- спеціалізований програмно-інформаційний комплекс ЄАІС ДФС;
- періодичні видання – автокаталоги, зокрема «SuperSchwacke»;
- Методику товарознавчої експертизи та оцінки дорожніх транспортних засобів, затверджену наказом Міністерства юстиції України та Фонду державного майна України від 24.11.03 №142/5/2092 [3];
- висновки про якісні та вартісні характеристики товарів, підготовлені спеціалізованими експертними організаціями, що мають відповідні повноваження згідно із законодавством;
- ресурси мережі Інтернет.

З метою недопущення заниження митної вартості товарів здійснюється ретельна перевірка документів, що подаються до митного оформлення. У разі встановлення, що документи, які підтверджують митну вартість, містять розбіжності, наявні ознаки підробки або не містять всіх відомостей, що підтверджують числові значення складової митної вартості товарів, чи відомостей щодо ціни, що була фактично сплачена або підлягає сплаті за ці товари, в обов'язковому порядку здійснюється запити додаткових документів, передбачених частиною третьою статті 53 Митного кодексу України [1].

У разі ненадання або відмови від надання запитуваних додаткових документів, у відповідності до частини другої статті 58, частини шостої статті 54 та частини першої статті 55 Митного кодексу України, посадові особи мають підстави для прийняття рішення про коригування митної вартості товарів [1].

Отже, зважаючи на вище викладене можна виокремити деякі проблемні питання, що виникають при визначенні митної вартості та контролю правильності визначення митної вартості транспортних засобів :

1. Проведення консультацій з органом доходів і зборів, оскільки в нормативно-правових актах, які регулюють митну справу, відсутня форма та зміст таких консультацій.

2. У зв'язку зі зростанням кількості ввезених транспортних засобів, що були у використанні, виникає необхідність у підтвердженні заявленої митної вартості, у тому числі шляхом проведення експертних досліджень та надання висновків щодо оцінки ТЗ, а отже можуть виникати проблемні питання, що стосуються здійснення контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів, що були у використанні.

3. Питання ціни аварійного транспортного засобу є дуже важливим при оформленні. Посадові особи 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.

Перелік джерел посилань

1. Митний кодекс [Електронний ресурс] : закон України [прийнято Верхов. Радою 13 березня 2012 року № 4495-VI]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>.
2. Генеральна угода з тарифів і торгівлі (ГАТТ 1947) [Електронний ресурс]. – 1947. – Режим доступу до ресурсу: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_264.
3. Про затвердження Методики товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів [Електронний ресурс]. – 2003. – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/z1074-03>.

Кувакін С.В.,

канд. юрид. наук, доцент

доцент кафедри адміністративного та митного права

Університет митної справи та фінансів

ПОПЕРЕДЖЕННЯ ЯК ВИД АДМІНІСТРАТИВНОГО СТЯГНЕННЯ, ЩО ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ ЗА ПОРУШЕННЯ МИТНИХ ПРАВИЛ ПІД ЧАС ЗДІЙСНЕННЯ МИТНОГО КОНТРОЛЮ ТА МИТНОГО ОФОРМЛЕННЯ ТОВАРІВ ТА ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ КОМЕРЦІЙНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ

Одним із примусових заходів охорони суспільних відносин у сфері державної податкової та митної політики є адміністративна відповідальність, яка є одним із найважливіших адміністративно-правових інститутів, що регламентується нормами адміністративного та митного законодавства.

Адміністративна відповідальність за порушення митних правил реалізується і у відповідних процесуальних формах, що забезпечують реальне сприйняття і функціонування адміністративно-правових відносин. Сукупність взаємопов'язаних та взаємообумовлених процесуальних дій, що спрямовані на притягнення правопорушників до відповідальності та виконання винесеної постанови дістало назву провадження у справах про порушення митних правил. Як правило, у спеціальній літературі виділяється чотири стадії провадження: 1) порушення справи про порушення митних правил та митне розслідування; 2) розгляд справи

по суті та винесення постанови; 3) перегляд справи у зв'язку з оскарження постанови по справі; 4) виконання постанови по справі.

Виконання постанов про накладення адміністративних стягнень є завершальною у справах про порушення митних правил, яка полягає в реальному застосуванні попередження, штрафу та конфіскації, що містяться в санкціях глави 68 Митного кодексу України.

Попередження згідно із статтею 463 МКУ є офіційним попередження правопорушника стосовно недопустимості таких діянь у майбутньому

У Митному кодексі України попередження застосовуються відносно незначної кількості порушень митних правил, а саме в санкціях статей ст.468 „Порушення режиму зони митного контролю”, ч.1 ст.469 „Неправомірні операції з товарами, транспортними засобами, митне оформлення яких не закінчено, або з товарами, що перебувають на тимчасовому зберіганні під митним контролем”, ч.1 ст. 470 „Недоставлення товарів, транспортних засобів комерційного призначення та документів до митного органу призначення, видача їх без дозволу митного органу або втрата”, ч.1 ст.481 «Перевищення строку тимчасового ввезення або тимчасового вивезення товарів», розгляд зазначених справ, винесення та виконання постанови відноситься до компетенції органів доходів та зборів.

Відповідно до ст.523 МКУ від імені митниць справи про порушення митних правил розглядаються керівником або заступником керівника митниці. Крім того, глава 73 Митного кодексу України «Виконання постанов органів доходів та зборів про накладення адміністративних стягнень за порушення митних правил», зокрема ст.538 зазначеного кодифікованого акту, передбачає порядок виконання постанови саме органу доходів та зборів про винесення попередження, однак не поширює свою дію в тих випадках, коли суд може винести постанову про накладення адміністративного стягнення за порушення митних правил. Хоча відповідно до ст.522 МКУ усі справи про порушення митних правил, вчинені особами, які не досягли 18-річного віку, розглядаються місцевими судами (суддями).

Таким чином, якщо суд розглядає справу про порушення митних правил та виносить адміністративне стягнення у вигляді попередження, то порядок виконання зазначеного стягнення регламентується законодавством України про адміністративні правопорушення, оскільки ст.487 МКУ встановлює, що провадження у справах про порушення митних правил здійснюється відповідно до Митного кодексу України, а в частині, що не регулюється ним, – відповідно до законодавства про адміністративні правопорушення.

Виходячи з вищенаведеного, можна зробити такі висновки:

1. Попередження є найменш суворим видом адміністративного стягнення.

2. Попередження як вид адміністративного стягнення, що застосовується за порушення митних правил вноситься в письмовій формі – у формі постанови про накладення адміністративного стягнення.

3. Правом на накладення попередження наділені не тільки органи доходів та зборів, але й суди.

4. Порядок виконання постанови органу доходів та зборів про накладення адміністративного стягнення у вигляді попередження регламентується Митним кодексом України, а в разі винесення постанови судом – відповідно до законодавства України про адміністративні правопорушення.

5. Попередження не є поширеним видом адміністративного стягнення, оскільки: по-перше, передбачений лише чотирма санкціями статей Митного кодексу, а по-друге, зазначені статті не поширені у правозастосовній практиці органів доходів та зборів.

Легеза Є. О.,
д-р юрид. наук, доцент,
професор кафедри митного та
адміністративного права
Університету митної справи та фінансів,
Кушнір А. О.,
Студент групи П14-2,
4-го курсу юридичного факультету
Університету митної справи та фінансів
м. Дніпро, Україна

ЗНАЧЕННЯ УГОДИ ПРО АСОЦІАЦІЮ УКРАЇНИ ТА ЄС ЯК ЕЛЕМЕНТ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО СПІВРОБІТНИЦТВА

На сучасному етапі розвитку нашої держави, здійснюється реформування митних органів України з метою інтеграції до Європейського союзу (далі – ЄС). Основним завданням на шляху до вступу в ЄС – є приведення норм національного законодавства у відповідність з міжнародно-правовими стандартами.

Співпраця між Україною та ЄС і його державами-членами здійснюється в рамках Угоди про асоціацію, в тому числі Поглибленої і всеосяжної зони вільної торгівлі (DCFTA). Політичні та економічні положення Угоди про асоціацію були підписані 21 березня 2014 року і 27 червня 2014 року відповідно [1].

Відповідно до Угоди про асоціацію 2014 р., сторони домовляються посилити співробітництво в митній сфері, визнаючи важливість митних питань та сприяння торгівлі в двосторонніх відносинах [1].

Угода про асоціацію 2014 р. висвітлює такі питання як: 1) обмін інформацією щодо митного законодавства та митних процедур, що є важливим аспектом вдосконалення митної системи України та гармонізації митного законодавства ЄС; 2) розробки спільних механізмів щодо експортних, імпорتنих та транзитних процедур; 3) співробітництво в питаннях автоматизації митних та торговельних процедур, перехід до новітніх систем обслуговування та координації митниць; 4) співробітництво в наданні технічної допомоги, а саме сприяння в проведенні реформ в митних питаннях; 5) обмін практичними навичками в проведенні митних операцій; 6) сприяння координації між прикордонними агенціями з метою полегшення перетину митного кордону; 7) взаємно визнають, якщо це необхідно, уповноважених трейдерів та митні контролю, хоча рамки цього співробітництва, імплементація та практичні заходи, мають бути визначені спеціально створеним Підкомітетом з питань митного співробітництва [1].

Сторони Угоди про асоціацію 2014 р. зосереджуються на митному співробітництві, домовляються про відповідність та стабільність норм торговельного і митного законодавства, зазначають, що положення та митні процедури мають бути пропорційними, відкритими та прозорими, передбачуваними та недискримінаційними, об'єктивними і з обох боків мають застосовуватися уніфіковано та ефективно [4].

Реалізація домовленостей має на меті запровадити ефективні та спрощені митні процедури, скасувати ризики та мінімізувати труднощі при веденні зовнішньоекономічної діяльності, що сприятиме імпорту, експорту та транзиту товарів. Проте, наразі не варто стверджувати, що дані процеси є новими для України, адже процес спрощення процедур міжнародної торгівлі постійно відбувається. Спрощені та прозорі митні процедури сприятимуть загальному зниженню цін на товари на ринку України чи протидіятиме їх зростанню. Завдяки імплементації даних домовленостей, вимагатиме від України підготовки цілої низки нормативно-правових актів, що поступово наблизить митне законодавство до стандартів ЄС [4].

Розвиток такого співробітництва сприятиме прискоренню процесу автоматизації митних та торговельних процедур [4]. Як і серед держав-членів ЄС, у митних відносинах між Україною та ЄС мають бути заборонені кількісні обмеження на імпорт і експорт енергетичних товарів та всі заходи еквівалентного характеру мають бути заборонені, дана заборона також поширюється на митні збори фіскального характеру [1].

Аналогічне положення міститься в ст.ст. 28-30 Договору про функціонування ЄС 2007 р. [3].

Кожна Сторона Угоди про асоціацію 2014 р. зобов'язується зменшити або скасувати ввізне мито, а після п'ятирічного терміну з моменту набрання чинності цієї Угоди, Сторони можуть провести консультації між собою, за запитом однієї зі сторін, з приводу розгляду питання прискорення та розширення сфери скасування ввізного мита у взаємній торгівлі між ними [1].

Відповідно до цієї Угоди, існуючі мита та заходи еквівалентної дії, що застосовуються на території України, повинні поступово анулюватися протягом перехідного періоду встановленого Угодою про асоціацію 2014 р.

Сторони домовилися, що сприятимуть один одному в боротьбі з незаконними діями та шахрайством в митних питаннях, що стосуються експорту, імпорту, транзиту товарів та їх розміщенням під будь-яким іншим митним режимом або процедурою, зокрема це стосується заходів заборони, обмеження чи контролю. Зміни торговельного режиму через підписання Україною Угоди про асоціацію 2014 р. полягатимуть насамперед у змінах існуючих ставок імпортного мита шляхом скасування ЄС імпортного мита щодо українських товарів та поступового зменшення Україною імпортного мита щодо товарів ЄС впродовж наступних п'яти років [2].

Угода про асоціацію 2014 р. не перешкоджає домовленостям про прикордонну торгівлю, лише за винятком, коли вони вступають у конфлікт з торговельними домовленостями, передбаченими даною Угодою.

Україна та ЄС зобов'язуються обмінюватися інформацією та при необхідності, вступати в консультації з метою вироблення спільних позицій в міжнародних організаціях в митній сфері таких як: СОТ, ВМО, ООН, Конференція ООН з торгівлі та розвитку, Економічна Комісія ООН для Європи [4].

Завдяки співробітництву у митній сфері України та ЄС, Україна має можливість отримати право на безмитний доступ до європейського ринку сільськогосподарської продукції, продуктів харчування, цигарок та сигар в межах відведених тарифних квот.

Отже, угода про асоціацію між Україною та ЄС 2014 р. має ключове значення для регулювання митних відносин та митного співробітництва між Сторонами.

Завдяки підписанню Угоди, Сторони створюють спеціальний орган з врегулювання питань митного співробітництва, який за необхідністю надаватиме рекомендації та прийматиме внутрішні правила та процедури.

Завдяки цій Угоді, значно зменшуються ставки мит та мають бути заборонені кількісні обмеження та заходи еквівалентної дії в митних відносинах України з ЄС. Готовність держав-членів ЄС допомагати та співпрацювати з Україною підтверджується значною кількістю держав

європейського регіону, які ратифікували Угоду про асоціацію між Україною та ЄС в такий короткий строк.

Перелік джерел посилань

1. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами - членами, з іншої сторони. Сайт. URL. http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=246581344&cat_id=223223535
2. Остапко Т. О. Оцінка впливу Угоди про асоціацію. ЗВТ між Україною та ЄС на економіку України 2014. 254 с.
3. Текст Лісабонського договору 2007 р. Сайт. URL. http://ec.europa.eu/archives/lisbon_treaty/index_en.htm
4. Бетлій О., Риженков М., Кравчук К., Кравчук В., Коссе І., Галько С., Науменко Д., Мовчан В., Бурковський І., Кузнєцова Г.. Економічна складова Угоди про асоціацію між Україною та ЄС: наслідки для бізнесу, населення та державного управління .2014. С. 140.

Мазур А. В.

канд. юрид. наук, доцент,

доцент кафедри адміністративного та митного права Університету митної справи та фінансів у м. Дніпро

Соломаха Д. А.

студент 3 курсу юридичного факультету Університету митної справи та фінансів

АВТО НА ЄВРОНОМЕРАХ: ОРГАНІЗАЦІЙНІ ТА ПРАВОВІ МЕХАНІЗМИ ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМИ

Дешевизна купівлі автомобіля в Європі є однією з причин втрати держбюджету України. За останні роки істотно зросла кількість ввезених у режимах транзиту та тимчасового ввезення (далі – нерозмитнених) авто в нашій державі – лише з литовською реєстрацією за даними голови Всеукраїнської Асоціації автомобільних імпортерів та дилерів Олега Назаренка в 2015 році було ввезено 530 тис. авто, в 2016 – 580 тис. авто, і станом на листопад 2017 року – 380 тис. авто, а вже станом на січень 2018 року – 425, 4 тисячі, з яких ввезених у режимі транзиту 100, 9 тис, решта – у режимі тимчасового ввезення [5].

Ціни на нерозмитнені авто, що активно скуповуються у Польщі та Литви, є доволі низькими порівняно з ціною на аналогічні транспортні засоби, випущені у вільний обіг після сплати усіх належних митних платежів, що спонукає українців користуватися передбаченою законом України № 3251 можливістю для ввезення машин на «єврономерах».

Крім того, за останні роки вищезазначені європейські держави сприяють продажу б/в авто, створюючи спеціалізовані компанії, торгові майданчики, сервіси щодо передпродажної підготовки, на основі яких з'явилась тенденція створення фіктивних фірм, що займаються розробкою схем ввезення в Україну авто з єврономерами. ДФС, даючи свою оцінку такої ситуації, вказувала на незаконність таких схем, акцентуючи при цьому увагу на необхідності співробітництва української митниці з литовською та польською для зменшення потоку автомобілів, що ввозяться в Україну на номерах з іноземною реєстрацією на основі фіктивних документів [5].

Враховуючи вищезазначене, можна дійти висновку, що проблема нерозмитнених авто є одним з першочергових до вирішення завдань, адже є причиною:

- 1) втрат бюджету держави;
- 2) можливого знищення українського авторинку, оскільки вартість аналогічних нерозмитнених авто є вдвічі меншою;
- 3) розвитку злочинності, адже певна частина ввезених авто на єврономерах – це або відновлені після ДТП, або вкрадені чи ті, що не знаходяться у визначених законом відповідної держави реєстрах;
- 4) екологічного забруднення нашої держави. Більшість авто, що скуповуються за кордоном за низькими цінами для подальшого ввезення в Україну – не відповідають новим європейським екологічним стандартам, а тому їх «утримання» в державах-членах ЄС стає доволі матеріально обтяжливим, що стає основною причиною їх збуту українцям[4];
- 5) гальмування індустріального розвитку в Україні – в той час як в Європі будуть експлуатуватися тільки авто відповідно до стандарту Євро-6, на території України продовжуватимуть роз'їжджати автомобілі старого виробництва, використання яких загрожує екології, адже для таких транспортних засобів характерна така кількість викидів вихлопних газів, що в разі перевищує норми євростандарту.

Наразі в парламенті на різній стадії розгляду є 26 законопроектів, покликаних розв'язати штучно створену суспільну проблему, вирішити яку можна декількома шляхами.

- 1) створити базу нерозмитнених авто, що будуть вноситися в реєстр при ввезенні на територію України, при цьому зазначаючи особу, що ввезла транспортний засіб для власного користування (законопроект)[1, 2];
- 2) встановити термін перебування нерозмитнених авто на території України (в Молдові цей термін визначений у півроку);
- 3) знизити тарифи розмитнення ввезених авто. До речі, зараз вже є можливість розрахувати середньоринкову вартість авто на відповідних сайтах, зокрема на сайті Міністерства економічного розвитку та торгівлі України[3];

4) співробітництво з литовською та польською митницями для контролю кількості переміщених до України з Литви та Польщі транспортних засобів, а також для отримання доступу до баз авто, що зняті з реєстру у відповідних країнах[5];

5) встановити обмеження до використання авто, що не відповідають стандарту Євро-6, або ж, за прикладом Німеччини, встановити податок на використання машин відповідно до заподіяваної ними шкоди довкіллю.

Застосування таких методів звичайно не допоможе одразу вирішити проблему увезення авто з іноземними номерами, але це стане першим кроком до зменшення їх кількості та встановлення належного контролю з боку держави на майбутнє.

Перелік джерел посилань

1. Авто на іноземних номерах почнуть реєструвати: проект [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://24tv.ua/avto_na_inozemnih_nomerah_2017_reyestratsiya_obovyazkova_n890015
2. Офіційний веб-портал Верховної Ради України: Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=62877
3. Офіційний веб-сайт Міністерства економічного розвитку і торгівлі України <http://www.me.gov.ua/Vehicles/CalculatePrice?lang=uk-UA>
4. Стандарт «Євро-6»: Аргументи і факти / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.aif.ua/society/law/standart_evro_ukraincam_pridetsya_srochno_izbavlyatsya_ot_s_taryh_avto
5. Таможня против «євроблях»: поможет ли Вильнюс решить проблему литовских авто // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.eurointegration.com.ua/rus/articles/2017/11/17/7073796/>

Марчуков А.С.,
заступник начальника Управління -
начальник відділу митної вартості та
адміністрування митних платежів
управління адміністрування митних
платежів Одеської митниці ДФС

ПРОБЛЕМИ ПРАВОЗАСТОСОВНОЇ ПРАКТИКИ ЩОДО ВИЗНАЧЕННЯ МИТНОЇ ВАРТОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Визначення митної вартості імпортованих товарів на сьогодні є предметом найбільш масових спорів, що виникають між імпортерами та органами доходів і зборів.

У разі, коли орган доходів і зборів України не згоден із заявленою митною вартістю товару, який переміщується через державний кордон, останній має право відмовити в погодженні заявленої декларантом вартості. Кодексом чітко встановлено умову, за наявності якої у органа, що реалізує митний контроль і митне оформлення, виникає право на застосування таких повноважень, як витребування додаткових документів та відмова в митному оформленні за заявленою декларантом митною вартістю товарів.

У 90% випадків орган доходів і зборів відмовляє в застосуванні основного (першого) методу - за ціною договору (контракту) щодо товарів, які імпортуються (вартість операції).

Аналізуючи судову практику з даних питань слід зазначити наступне. Основною причиною винесення судами рішень не на користь ДФС України є відсутність допустимих доказів щодо неможливості застосування першого методу визначення митної вартості.

Відповідно до частини 2 статті 58 МКУ [1] метод визначення митної вартості товарів за ціною договору (контракту) щодо товарів, які імпортуються, не застосовується, якщо використані декларантом або уповноваженою ним особою відомості не підтверджені документально або не визначені кількісно і достовірні та/або відсутня хоча б одна із складових митної вартості, яка є обов'язковою при її обчисленні. При цьому, частиною 3 статті 53 МКУ [1] визначено, що у разі, якщо зазначені у частині 2 цієї статті документи містять розбіжності, наявні ознаки підробки або не містять всіх відомостей, що підтверджують числові значення складових митної вартості товарів, чи відомостей щодо ціни, яка була фактично сплачена або підлягає сплаті за ці товари, декларант або уповноважена ним особа на письмову вимогу органу доходів і зборів зобов'язана протягом 10 календарних днів надати (за наявності) додаткові документи.

На підставі аналізу наведених вище норм суди доходять висновків, що законом чітко встановлено умову, за наявності якої у органу доходів і зборів виникає право на застосування

таких повноважень, як витребування додаткових документів та відмова у митному оформленні за заявленою декларантом митною вартістю товарів.

Такою імперативною умовою є наявність обґрунтованих сумнівів у правильності зазначеної декларантом митної вартості товарів. На думку судів, сумніви є обґрунтованими, якщо 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.

Відтак, на думку судів, приписи вказаних статей зобов'язують митницю зазначити конкретні обставини, які викликали відповідні сумніви, причини неможливості їх перевірки на підставі наданих декларантом документів, а також обґрунтувати необхідність перевірки спірних відомостей та зазначити документи, надання яких може усунути сумніви у їх достовірності. Встановивши відсутність достатніх відомостей, що підтверджують задекларовану митну вартість товарів, орган доходів і зборів повинен вказати, які саме складові митної вартості товарів є непідтвердженими, чому з поданих документів неможливо встановити дані складові та які документи необхідні для підтвердження того чи іншого показника.

Ненаведення органом доходів і зборів в графі 33 рішення про коригування митної вартості товарів доказів того, що документи, подані декларантом для митного оформлення товару, є недостатніми чи такими, що у своїй сукупності викликають сумнів у достовірності наданої інформації, витребування митницею додаткових документів без зазначення обставин, які ці документи повинні підтвердити, свідчать про протиправність рішення щодо застосування іншого, ніж основний метод визначення митної вартості товарів. При цьому, суди наголошують на наступному.

Виготовлення іноземним контрагентом документів, що підтверджують митну вартість товарів, на різних бланках та підписання їх різними особами за відсутності розбіжностей у числових значеннях не можуть бути підставою для коригування митної вартості товарів. Надаючи правову оцінку вказаним розбіжностям, суди вказують, що такі розбіжності не свідчать про недостовірні числові значення складових митної вартості товарів та можуть бути зумовлені особливостями організації бухгалтерського обліку та розподілу обов'язків між працівниками відповідного підприємства.

Спрацювання профілів ризиків автоматизованої системи аналізу та управління ризиками та наявність інформації про те, що ідентичні або подібні товари було оформлено у митному відношенні іншими особами за вищою митною вартістю, якщо відсутні інші законні підстави для витребування додаткових документів, не може бути підставою для такого витребування та відмови у прийнятті заявленої декларантом митної вартості товарів за ціною контракту.

Суди вважають, що відомості з інформаційних баз даних ДФС України 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 товар.

Розбіжність між рівнем заявленої декларантом митної вартості товару та рівнем митної вартості ідентичних або подібних товарів, митне оформлення яких вже здійснено, не є беззаперечним доказом для підтвердження висновку про недостовірність даних щодо заявленої декларантом митної вартості товару.

У цьому випадку, з точки зору судів, органом доходів і зборів необхідно здійснити дослідження документів щодо поставки товару з метою встановлення доказів, які підтверджують сумнів у правильності визначення митної вартості товару. Орган доходів і зборів зобов'язаний довести обґрунтованість цього сумніву, оскільки з цією обставиною закон пов'язує можливість витребування додаткових документів у декларанта та надає право вчиняти дії, спрямовані на коригування митної вартості товару.

Як наслідок, лише зазначення у рішенні про коригування митної вартості товарів реквізитів раніше оформленої митної декларації з вищим рівнем митної вартості товару не може вважатись належним підтвердженням обґрунтованості коригування митної вартості. У такому випадку, на думку судів, детального дослідження потребує митна декларація іншого митного оформлення з доданими до неї документами.

Таким чином, серед основних 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 Митного кодексу України, а також не зазначення таких підстав у графі 33 рішення про коригування митної вартості товарів.

2. Не зазначення в рішеннях про коригування митної вартості товарів інформації та джерел, які використовувались митницею при визначенні митної вартості оцінюваного товару із застосуванням резервного методу всупереч вказаним положенням Митного кодексу України.

3. Суперечності у відомостях щодо умов оплати товару 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 товару 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 товару, 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 товарів, 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 товару, оскільки на стадії декларування товару вони не були заявлені.

5. 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.

6. 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.

7. Зазначення в первісному інвойсі та уточнюючому інвойсі різної вартості товару не є розбіжністю, у разі надання експортером уточнюючого інвойсу у зв'язку з зазначенням помилкових даних у інвойсі. На підтвердження цього факту до митного оформлення товарів можуть надаватися підтвердження зазначеного (листи від експортера, в яких він інформував, що у інвойсі вказані некоректні дані та одночасно надсилав інвойс з внесеними корективами).

8. Не зазначення у страхових документах або експортних деклараціях даних про інвойс чи контракт, відповідно до яких відбувалась поставка, не є ціноутворюючим фактором та не впливає саме на числове значення складових митної вартості товарів, у разі надання декларантом всіх необхідних документів, які у своїй сукупності дають змогу визначити митну вартість товару за ціною договору. У разі здійснення поставки товарів на умовах СІР Інкотермс 2010, з урахуванням статті 58 Митного кодексу України впливає, що складові митної вартості товарів додаються до митної вартості тільки в тому випадку, якщо вони не включені в ціну, яка фактично сплачена або підлягає сплаті. У випадку, коли декларант не здійснював будь-яких витрат на страхування ввезеного товару підстав для включення таких витрат до митної вартості оцінюваних товарів немає.

9. Посилання митного органу на те, що калькуляція собівартості на товари складена після поставки товару. При цьому, суди зазначають, що дані калькуляції лише розшифровують

вартість товару та не є документами, за яким здійснюється оплата та поставка товару, а отже вони можуть бути складені як до, так і після поставки товару.

10. Органи доходів і зборів у рішенні про коригування митної вартості товарів посилаються на ту обставину, що прайс-лист не містить інформації щодо артикулів товару та періоду дії цін. Вказують на те, що чинним міжнародним законодавством не встановлено типової форми прайс-листа, але згідно із загальноприйнятною світовою практикою прайс-лист має містити відомості, яких достатньо будь-якому покупцю для отримання інформації щодо умов продажу товару, а саме: найменування товару, артикул та якість товару (за необхідності), одиниці виміру (штуки, упаковки тощо), ціну, з обов'язковим зазначенням валюти, контактна інформація про продавця та будь-які інші положення, що стосуються умов продажу товарів.

11. Розбіжності у коносаменті, заявленому пакувальному листі не є розбіжностями, які впливають на визначення митної вартості товару та не можуть бути підставою для прийняття рішення про коригування митної вартості товарів.

12. Наявність у митного органу інформації про те, що митна вартість раніше імпортованих товарів, випущених у вільний обіг не відповідає вартості заявленій позивачем, не може утворити підстав для відмови у визнанні заявленої митної вартості за основним методом, оскільки митні органи при здійсненні митного контролю, у тому числі й з питань контролю правильності визначення митної вартості, мають діяти у спосіб, визначений Митним кодексом України, а відомості, які містяться в автоматизованій системі аналізу та управління ризиками, мають лише допоміжний інформаційний характер при прийнятті органом доходів і зборів відповідних рішень.

Перелік джерел посилань

1. Митний кодекс України : кодекс [прийн. Верховною Радою України 13.03.2012 № 4495-VI, редакція від 23.10.2013]. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17/paran151#n151>.

Остапенко І.Р.,
начальник управління адміністрування
митних платежів
Рівненської митниці ДФС

ОСНОВНІ НАПРЯМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПИТАНЬ МИТНОГО КОНТРОЛЮ ТА МИТНОГО ОФОРМЛЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Правове регулювання порядку та методів визначення митної вартості товарів, які переміщуються через митний кордон України, здійснюється розділом III МК України і базується на положеннях статті VII Генеральної угоди з тарифів і торгівлі (далі - ГАТТ) та Угоди про застосування статті VII Генеральної угоди з тарифів і торгівлі, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України.

Відповідно до статті 49 МК України 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.

Згідно із статтею 51 МК України, митна вартість товарів, що переміщуються через митний кордон України, визначається декларантом відповідно до норм цього Кодексу.

Контроль правильності визначення декларантом митної вартості транспортних засобів (нових та таких, що були у користуванні) посадовими особами митниці проводиться *шляхом вчинення дій у відповідності до норм статей 54,55 МК України* з перевірки заявленого до оформлення її числового значення та за основним методом — ціною договору, — *шляхом перевірки розрахунку, здійсненого декларантом*, за відсутності застережень щодо його застосування відповідно до частини першої статті 58 МК України, що ґрунтується на відомостях, наявних у поданих зазначеними особами документах *та вимог наказу ДМСУ від 13.10.2006 року №885 «Про забезпечення контролю за правильністю визначення митної вартості транспортних засобів, вузлів та агрегатів» щодо урахування принципів Методики товарознавчої експертизи та оцінки дорожніх транспортних засобів (далі - Методика), затвердженої наказом Міністерства юстиції України та Фонду державного майна України від 24.11.03 №142/5/2092 (із змінами та доповненнями), зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 24.11.03 року за №1074/8395 та використанням обґрунтованих засобів у способи, які не суперечать законам України і є сумісними з відповідними принципами і положеннями Генеральної угоди з Тарифів і торгівлі (ГАТТ).*

Відповідно до Статті VII ГАТТ оцінка товару для митних цілей має бути заснована на *«дійсній вартості»*, під якою розуміють ціну, за якою в місці і в час, визначені законодавством

країни імпортера, такий або аналогічний товар продається або пропонується до продажу при нормальному ході торгівлі в умовах вільної конкуренції, а якщо 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 з частиною 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.

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 транспортного засобу (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 МК України). 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 транспортні засоби, сформовані на світовому ринку (видавництва «Kelley Blue Book», «Eurotax», «Nada» тощо). За відсутності довідників, використовується база митних оформлень ДФС.

У разі невідповідності вимогам положень *Методики*, на підставі Пункту 2 рішення Протоколу №1/2 засідання робочої групи представників ЦА та митниць ДФС, враховуючи те, що до повноважень посадових осіб митниці не належить право здійснення рецензування звітів експертів, копії їх висновків скеровуються до Департаменту адміністрування митних платежів ДФС з ініціюванням подальшого їх направлення до Міністерства юстиції України для проведення процедури рецензування та вжиття відповідних заходів.

З огляду на достатню гласність та доступність змісту *Методики* з оцінки КТЗ, використовуючи положення МК України, 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 (б) 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 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 МК України 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 з контролю правильності визначення декларантом митної вартості транспортних засобів, вузлів та агрегатів, 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 повинні урахувати:

- положення статті 54 МК України;
- принципи Методики товарознавчої експертизи та оцінки дорожніх транспортних засобів, затвердженої наказом Міністерства юстиції України та Фонду державного майна України від 24.11.2003 №142/5/2092, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 24.11.2003 за №1074/8395;
- порядки використання довідково-інформаційної продукції, наведені у спеціалізованих офіційних виданнях, які містять інформацію про ціни на транспортні засоби, 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 транспортних засобів, 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 УКТЗЕД.

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 МК України, вирішення проблемних питань, оцінюючи наслідки неправомірних відмов у наданні інформації, відповідальність за які передбачена статтею 22 МК України, 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 МК України, 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 коригуванні митної вартості товарів та повернення за рішеннями судів «зайво сплачених митних платежів» та з метою практичної реалізації положень частини 4 статті 57 МК України, 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 УКТ ЗЕД;
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 оформленні 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.

Пасічник А.М.,
д-р фіз.-мат. наук, проф.,
професор кафедри транспортних систем та технологій Університету митної справи та фінансів
Кущенко Є.С.,
аспірант кафедри транспортних систем та технологій Університету митної справи та фінансів

НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО КОМПЛЕКСУ ПЕРЕРОБКИ КОНТЕЙНЕРІВ В ПОРТУ «ЮЖНИЙ»

У сучасних умовах питання розвитку регіональної транспортно-логістичної інфраструктури набуває актуального значення. Морські порти і взагалі вихід до моря є важливою ланкою у сфері економічного розвитку країни, тому контейнерні термінали мають стратегічне значення. А відповідно порти, які розташовані за межами великих міст, мають переваги у зручності їх використанні та перспектив подальшого розвитку.

Одним із таких проектів є розбудова контейнерного терміналу «ТІС», в якому передбачено достатній запас площ на прилеглих територіях [1, 21 с] для будівництва складів тимчасового зберігання та допоміжних перевантажувальних станцій. Побудований за новими технологіями з використанням новітньої транспортно-перевантажувальної техніки контейнерний термінал задовольняє сучасні вимоги з переробки контейнеропотоку. Зазначимо, що це сприяло тому, що найбільша компанія в світі з доставки контейнерів «Maersk Line» наразі перевела свою діяльність в Морський торговельний порт «Южний». Оскільки наявність вільних територій надає можливості розширення виробничих потужностей порту, тому проведемо оцінку доцільності розширення вантажного комплексу.

Для вибору оптимальної схеми механізації перевантажувальних робіт необхідно визначити техніко-економічні показники. Оптимальний варіант схеми механізації встановлюють за мінімальними питомими приведеними витратами.

Величина капіталовкладень на будівництво складів тимчасового зберігання визначається так:

$$K_n = K_1 + K_2 + K_3 + K_4 + K_5 + K_6, \quad (1)$$

де K_1 – капіталовкладення в загальнобудівельні об'єкти: на підготовку території будівництва СТЗ, в об'єкти енергетичного господарства, зовнішні та внутрішні мережі

електропостачання зв'язку, водопроводу і каналізації, у під'їзні автодороги та інші інженерні об'єкти;

K_2 – капіталовкладення у криті склади, грн;

K_3 – капіталовкладення у підкранові шляхи, грн;

K_4 – капіталовкладення у покриття території порту, грн;

K_5 – капіталовкладення у причальні гідротехнічні споруди, грн.

Капіталовкладення у загальнобудівельні об'єкти:

$$K_1 = k_1 \cdot L_{нф} , \quad (2)$$

де k_1 – питомі капіталовкладення в загальнобудівельні об'єкти порту, що припадають на 1 м причального фронту;

$L_{нф}$ – довжина порту = 600 м;

$K_1 = 120000 \cdot 600 = 72$ млн. грн.

$$K_2 = \sum N_{мі} \cdot Ц_{мі} + Ц_e , \quad (3)$$

де $Ц_e$ – ціна естакади, грн;

$N_{мі}$ – кількість перевантажувальних машин;

$Ц_{мі}$ – вартість однієї перевантажувальної машини.

Капіталовкладення в підкранові шляхи:

$$K_3 = Ц_{пк} \cdot L_{пк} , \quad (4)$$

де $Ц_{пк}$ – вартість будівництва 1 пог. м підкранових колій;

$L_{пк}$ – довжина підкранових колій, м.

Довжина підкранових колій при одній лінії кранів в порту може бути прийнята рівною довжині причального фронту.

$K_3 = 20000 \cdot 600 = 12$ млн. грн.

Капіталовкладення на покриття території причалу:

$$K_4 = Ц_{пл} \cdot F_{пл} , \quad (5)$$

де $Ц_{пл}$ – вартість 1 м² покриття;

$F_{пл}$ – площа відкритих майданчиків з твердим покриттям і внутрішньо портових доріг.

$K_4 = 10000 \cdot 120000 = 1,2$ млрд. грн.

Капіталовкладення на будівництво причальної споруди:

$$K_5 = 1,38 \cdot (L_{нф} + 3 \cdot H_{ст}) \cdot Ц_{бод} \cdot \varphi , \quad (6)$$

де $H_{ст}$ – висота причальної стінки;

$Ц_{буд}$ – вартість будівництва 1 м причальної стінки;

φ – поясний коефіцієнт зміни вартості будівництва.

$K_5 = 1,38 \cdot (600 + 3 \cdot 6,835) \cdot 12240 \cdot 1,17 = 12,26$ млн. грн.

Капіталовкладення по флоту:

$$K_{\phi} = \frac{K_c \cdot G_n \cdot (t_g + t_{оч})}{G_c \cdot T_{нав}} , \quad (7)$$

де K_c – вартість судна;

Q_p – реєстрова вантажопідйомність судна;

G_c – завантаженість судна вантажем;

t_g – час вантажної обробки судна;

$T_{нав}$ – тривалість навігації;

$t_{оч}$ – час очікування судном вантажної обробки.

Результати розрахунку капіталовкладень для різних технологічних схем використання кранів наведені в табл. 1.

Таблиця 1 Обсяги капіталовкладень для різних технологічних схем роботи кранів

Обсяги капіталовкладень	Назва об'єкта	
	Причальний кран	Тиловий кран
В криті склади, млн. грн.	$K_2 = 1 \cdot 2900000 = 2,9$	$K_2 = 1 \cdot 1100000 + 3000000 = 4,1$
По порту, млн. грн.	$K_{II} = 72 + 2,9 + 12 + 1200 + 12,26 = 1299,16$	$K_{II} = 72 + 4,1 + 12 + 1200 + 12,26 = 1300,36$
По флоту, тис. грн.	$K_{\phi} = 839348 \cdot 80000 \times (0,098 + 0,05) = 441683,56$	$K_{\phi} = 839348 \cdot 80000 \times (0,116 + 0,08) = 584932,29$

Тривалість вантажної обробки судна:

$$t_g = \frac{Q_s}{n_y \cdot k_{сн} \cdot P_k} \quad (8)$$

1) Причальний кран:

$$t_g = 150 / 3 \cdot 1 \cdot 1 \cdot 510,2 = 0,098 \text{ доб.}$$

2) Тиловий кран:

$$t_g = 150 / 3 \cdot 1 \cdot 1 \cdot 431 = 0,116 \text{ доб.}$$

Тривалість очікування судном вантажної обробки залежить від кількості наявних у порту взаємозамінних причалів для обробки суден з даним вантажем:

$$t_{оч} = \frac{\lambda \cdot t_g^2}{1 - \lambda \cdot t_g}, \quad (9)$$

де λ – середнє число суден, які заходять у порт на обробку за добу.

$$\lambda = G_H / T_H \cdot Q_e, \quad (10)$$

$$\lambda = 80000 / 150 \cdot 150 = 3,5 \text{ суден/доб.}$$

1) Причальний кран:

$$t_{оч} = 3,5(0,098)^2 / 1 - 3,5 \cdot 0,098 = 0,05 \text{ доб.}$$

2) Тиловий кран:

$$t_{оч} = 3,5(0,116)^2 / 1 - 3,5 \cdot 0,116 = 0,08 \text{ доб.}$$

Експлуатаційні витрати по флоту:

$$E_{\phi} = \frac{G_n \cdot A_c}{Q_e} \cdot (t_e + t_{oc}), \quad (11)$$

де Q_e – експлуатаційна вантажопідйомність судна, т;

A_c – вартість добового утримання судна на стоянці, грн;

t_e, t_{oc} – час відповідно вантажної обробки і її очікування, доб.

1) Причальний кран:

$$E_{\phi} = (80000 \cdot 1728,82/150) \cdot (0,098 + 0,05) = 136,46 \text{ тис. грн.}$$

2) Тиловий кран:

$$E_{\phi} = (80000 \cdot 1728,82/150) \cdot (0,116 + 0,08) = 180,72 \text{ тис. грн.}$$

Результати проведених розрахунків показують, що капіталовкладення по порту у тилового крану більші ніж у причального по порту на 1,2 млн. грн., а по флоту на 143,25 тис. грн. Експлуатаційні витрати по флоту також у тилового крану більші ніж у причального на 44,26 тис. грн.

Порівняльний аналіз показує, що використання тилового крану є більш витратним. Використання причальних кранів є невід’ємною частиною перевантажувального процесу і є найбільш ефективною моделлю у перевантажувальному процесі. Враховуючи вартість та витрати по флоту тилових кранів та можливість переміщуватись по причалу тільки по смузі, замість цих установок можна рекомендувати використання робочарів, які мають можливість пересуватись по усій ділянці причального фронту.

Перелік джерел посилань

1. Проблеми та перспективи розвитку інфраструктури контейнерних терміналів на прикладі транспортного інвестиційного сервісу «ТІС» / А. М. Пасічник, Є. С. Кущенко // Вісник АМСУ. – № 2 (50). – 2013. – 162 с.

Пасічник А.М.,
д-р фіз.-мат. наук., професор,
професор кафедри
транспортних систем та технологій
Університету митної справи та фінансів
Мірошніченко С.В.,
старший державний інспектор
Енергетичної митниці ДФСУ
Гаврилюк Д.В.,
студент кафедри
транспортних систем та технологій
Університету митної справи та фінансів

АВТОМОБІЛІ НА ЄВРОНОМЕРАХ: ПРОБЛЕМИ МИТНОГО ОФОРМЛЕННЯ ТА НАПРЯМИ ЇХ ВИРІШЕННЯ

На даний час українськими дорогами переміщується значна кількість легкових автомобілів з іноземними номерами. Така ситуація виникла у зв'язку з тим, що такі автомобілі в ряді країн Європи коштують дешевше ніж в Україні. Тому, за експертними оцінками, до України за "сірими схемами" без сплати митних платежів ввезено від 380 тисяч до двох мільйонів автомобілів на іноземних номерах, що створює серйозну проблему для їх легальної та безпечної експлуатації. Використання громадянами України таких автомобілів, ввезених в країну іноземцями, є порушенням ч.4 ст.380 Митного Кодексу України [1]. Крім того, відсутність української реєстрації таких автомобілів є додатковим фактором ризику для безпеки дорожнього руху та призводить до зростання кількості дорожньо-транспортних пригод.

За даними Державної фіскальної служби, найбільша кількість ввезених автомобілів має реєстрацію в Польщі, Литві, Німеччині, Чехії, Болгарії.

Автомобілі на іноземних номерах ввозяться в Україну за трьома схемами: транзиту, тимчасового ввезення та комбінованого використання вказаних режимів. Транзит передбачає перебування авто в країні протягом 5-10 днів, після чого знову має перетнути кордон або бути розмитненим [1, с. 52-57]. Реалізація саме такої схеми постійно створює великі черги на пунктах пропуску з країнами ЄС.

Можливість тимчасового ввезення авто на термін до одного року мають іноземці. Це регламентується Стамбульською конвенцією, до якої Україна приєдналася 2004 року [2]. Саме цією схемою і користуються більшість українських громадян, які проживають далеко від кордону та не мають можливості перетинати його кожні 10 днів. Працює це так: українець купує за кордоном автомобіль, оформлений на місцеве підприємство, отримує довіреність на управління ним та повертається в Україну автомобілем на іноземних номерах.

Останнім часом став використовуватись комбінований метод, коли спершу автомобіль ввозиться в Україну в режимі транзиту з однієї країни і через 5-10 днів вивозиться в іншу, а потім уже використовується тимчасове ввезення на термін до одного року і за довіреністю передається в користування громадянину України.

У 2018 році ставки ввізного мита для нових легкових автомобілів з походженням з країн Євросоюзу встановлені у відповідності до ставок наведених в табл. 1, 2.

Таблиця 1 – Динаміка ставок мита на легкові авто вироблені в ЄС

Об'єм двигуна, см ³	Повна ставка, %	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Нові легкові авто, бензиновий двигун										
<1000	10	6,3	5,0	3,8	2,5	1,3	0	0	0	0
1000-1500	10	7,3	6,4	5,5	4,5	3,6	2,7	1,8	0,9	0
1500-2200	10	6,3	5,0	3,8	2,5	1,3	0	0	0	0
2200-3000	10	6,3	5,0	3,8	2,5	1,3	0	0	0	0
>3000	10	5,0	4,5	3,4	2,3	1,1	0	0	0	0
Нові легкові авто, дизельний двигун										
<1500	10	7,3	6,4	5,5	4,5	3,6	2,7	1,8	0,9	0
1500-2500	10	7,3	6,4	5,5	4,5	3,6	2,7	1,8	0,9	0
>2500	10	6,3	5,0	3,8	2,5	1,3	0	0	0	0
Вживані легкові авто, всі типи двигунів										
.....	10	7,3	6,4	5,5	4,5	3,6	2,7	1,8	0,9	0

Таблиця 2 – Ставки акцизного податку на легкові авто з пробігом, в євро за 1 см³ робочого об'єму двигуна

Робочий об'єм, см ³		Знижена ставка	Повна ставка	
			б/у до 5 років	б/у більше 5 років
Бензинові	<1000	0,102	1,094	1,438
	1000-1500	0,063	1,367	1,761
	1500-2200	0,267	1,643	2,441
	2200-3000	0,276	2,213	4,985
	>3000	2,209	3,329	4,985
Дизелі	< 1500	0,103	1,367	1,761
	1500-2500	0,327	1,923	2,209
	>2500	2,209	2,779	4,715

Враховуючи, що більшість автомобілів, ввезених в Україну з іноземною реєстрацією відповідають вимогам екологічних стандартів Євро 3, Євро 4, а в державі з 1 січня 2016 року діє Євро 5, а з 1 січня 2020 Євро 6, то для проведення перереєстрації таких автомобілів пропонується:

1) за участю Державної служби з безпеки на транспорті, Державної Прикордонної служби України, ДФС та МВС України провести інвентаризацію та створити єдину базу даних тимчасової реєстрації наявних в Україні автомобілів на іноземних номерах;

2) автомобілі з іноземною реєстрацією, що відповідають вимогам екологічних стандартів чинних в Україні, дозволити громадянам України протягом шести місяців розмитнити з можливістю застосування, економічно обґрунтованої, пільгової ставки акцизного податку, за умови надання громадянами довідки про отримання на території України доходу, з якого мають бути сплачені нараховані митні платежі;

3) у разі ненадання довідки про отримання на території України доходу, з якого має бути сплачено нараховані митні платежі, до автомобілів на іноземній реєстрації, що відповідають вимогам чинних екологічних стандартів в Україні застосовуються повні ставки акцизного податку і протягом 1 року вони мають бути розмитнені або вивезені з митної території України;

4) автомобілі з іноземною реєстрацією, що не відповідають вимогам чинних екологічних стандартів України, протягом трьох місяців підлягають вивезенню за межі митної території України.

5) з метою унеможливлення маніпуляцій положеннями Стамбульської конвенції [3], пропонується урегулювати проблему передачі прав користування транспортними засобами іноземних компаній третім особам за довіреністю. Зокрема, право користування транспортним засобом, може передаватись лише працівникам компанії на яку зареєстровано транспортний засіб і з якими укладено трудовий договір, що офіційно зареєстровано на біржі праці країни реєстрації іноземної компанії, з обов'язковим внесенням даної інформації до баз даних ДФС і МВС України.

Реалізація запропонованих заходів дозволить забезпечити врегулювання проблеми використання автомобілів на іноземних номерах та значно зменшити ризики дорожньо-транспортних пригод за їх участю.

Перелік джерел посилань

1. Митний кодекс України: станом на 20 травня 2018 р. [Текст]. / Верховна Рада України. – Офіц. вид. – К.: Парлам. вид-во, 2012. – 552 с. – (Бібліотека офіційних видань).
2. Про приєднання України до конвенції про тимчасове ввезення: Закон України від 24.03.2004 р. №1661 [Текст] // Відом. Верховної Ради України. – 2004. – №29. – Ст.371.
3. Конвенція про тимчасове ввезення від 26.06.1990 р. [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_472 .

Попель С.А.,
канд. екон. наук.,
старший науковий співробітник відділу
дослідження митних зобов'язань
НДЦМС НДФП УДФСУ

ВИКОРИСТАННЯ ІНФОРМАЦІЇ ДОВІДНИКІВ ТА КАТАЛОГІВ ЯК ДОКАЗОВОЇ БАЗИ У СУДОВІЙ ПРАКТИЦІ ЩОДО МИТНОЇ ВАРТОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

В останні роки значно збільшилися обсяги імпорту, як нових так і вживаних транспортних засобів. У ДФС пояснюють зростання показника кількості імпортованих вживаних транспортних засобів набуттям чинності змін до Податкового кодексу у 2016 році, згідно з якими ставки акцизного податку на легкові вживані автомобілі скоротилися у 10-20 разів. Це сприяло зменшенню загального податкового навантаження, яке на сьогодні складає приблизно 35-40% до вартості автомобіля. До набрання чинності закону акцизний податок був настільки високий, що податкове навантаження на вживаний транспортний засіб сягало 90% вартості транспортного засобу [1]. Що стосується зростання попиту на нові автомобілі, то це зумовлено стабілізацією курсу гривні, відродженням автокредитування та посиленням ділової активності в країні.

Зокрема, статистика обсягів імпорту транспортних засобів за 2016 – 2017 рр. наведена на рис. 1.

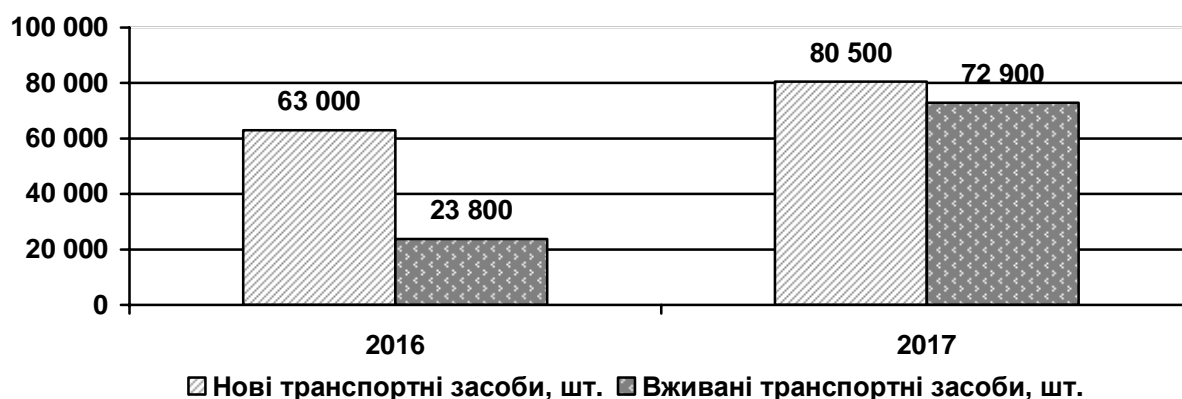


Рисунок 1 – Кількість імпортованих транспортних засобів в Україну протягом 2016 – 2017 років [2]

Як видно з рисунка 2, протягом 2016-2017 року обсяги імпортованих, як нових так і вживаних, транспортних засобів зросли, особливо стрімке зростання спостерігалось кількості імпортованих вживаних транспортних засобів, що становило – 306,3%. Поряд з цим зростання кількості імпортованих нових транспортних засобів становило лише – 127,8 %.

Збільшення кількості імпортованих транспортних засобів сприяло збільшенню обсягів сплачених митних платежів (рис. 2).



Рисунок 2 – Обсяги сплачених митних платежів протягом 2016 – 2017 років [2]

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

Поряд із зазначеними тенденціями зростанням обсягів імпорту транспортних засобів спостерігається й зростання кількості випадків заниження 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 транспортних засобів. Здебільшого судами виносяться рішення на користь декларантів, що спричиняє збільшення витраток державного бюджету, оскільки за його рахунок компенсуються витрати декларанта на: витрати на професійну правничу допомогу, витрати за стоянку автомобіля та судовий збір.

Досить часто посадовими особами органу доходів і зборів, як причина коригування митної вартості товару зазначається, те що 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 чи каталогу-довідника, зокрема:

– періодичного довідника "Red Book" – Kelley Blue Book Auto market 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);

– довідника NADA, використання якого передбачене Методикою товарознавчої експертизи та оцінки дорожніх транспортних засобів, затвердженої наказом Міністерства юстиції України та Фонду державного майна України від 24.11.2003 р. № 142/5/2092 (у редакції наказу Міністерства юстиції України та Фонду державного майна України від 24.07.2009 р. №1335/5/1159) і акту митного огляду № 500650/2017/001955 від 05.12.2017 р. з врахуванням технічного стану автомобіля (справа №803/2010/17).

Проте, вищезазначені причини відмови органу доходів і зборів в митному оформленні транспортних засобів комерційного призначення та коригуванні митної вартості досить рідко стають достатніми для розгляду судових спорів на користь органів доходів і зборів. Інформація, що наводиться у зазначених вище джерелах не приймається адміністративними судами, як офіційна, оскільки, її використання не закріплено законодавчо, що й призводить до прийняття рішення на користь декларанта.

Зазвичай, судами зазначається, що 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 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 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.

Отже, необхідним є внесення змін до митного законодавства України в частині, що стосується визначення джерел інформації, які можуть виступати доказовою базою під час розгляду судових справ.

Перелік джерел посилань

1. Українці купили вдвічі більше імпорتنих авто, аніж минулоріч. Звідки взявся цей автобум [Електронний ресурс]. — Режим доступу: https://espresso.tv/article/2017/11/27/ukrayinci_kupyly_mayzhe_vdvichi_bilshe_importnykh_avto_aniz_h_mynulorich_chomu_takyy_avtobum.

2. ДФС: У 2017 році здійснено митне оформлення 80,5 тис. нових та 72,9 тис. вживаних авто [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://sfs.gov.ua/media-tsentr/novini/326374.html>

Приймаченко Д.В.,
д-р. юрид. наук., професор,
проректор з наукової роботи Університету
митної справи та фінансів

РЕАЛІЗАЦІЯ КОНЦЕПЦІЇ М'ЯКОГО ПРАВА У ПРОЦЕСІ АДАПТАЦІЇ МИТНОГО ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ДО ЗАКОНОДАВСТВА ЄС

Одним із дієвих інструментів поступової адаптації національного митного законодавства до *acquis* ЄС є реалізація концепції м'якого права. Аналіз сучасних наукових розвідок, присвячених досліджуваній проблематиці свідчить про те, що м'яке право як сукупність певних нормативно-правових положень, що мають здебільшого рекомендаційний, не обов'язковий характер, а відтак не передбачають конкретних зобов'язань та заборон для суб'єктів їх реалізації. Невиконання, неналежне виконання або часткова реалізація припису, що міститься в нормі м'якого права не передбачає застосування санкцій. Особливо актуальним це є за умови, коли Україна взяла на себе значний обсяг зобов'язань, які досить важко своєчасно виконати за умови поглиблення політичної та економічної кризи в середині країни, зростання соціальної напруги та існування низки інших негативних факторів, що мають місце на сучасному етапі державотворення.

Переконані, що уніфіковане митне регулювання суспільних відносин в рамках ЄС та в Україні неможливе без використання м'якого права. Передусім, цього результату може бути досягнуто за допомогою застосування таких інструментів м'якого права, як:

а) укладення політичних домовленостей (їх використано як у процесі інтеграції України до ЄС, так і у уніфікації окремих питань щодо митного регулювання). Прикладом може бути підписання Спільної стратегії Європейського Союзу щодо України, схваленої Європейською Радою 11.12.1999 р.

б) дотримання рекомендаційних норм, яких прийнято органами ЄС (способом гармонізації в цьому разі є транспозиція директив ЄС до національного законодавства асоційованих держав через посилення на ці акти, наприклад застосування положень Технічного регламенту TAXUD/2006/1450, яким закріплено *Authorized Economic Operators Guidelines* та *EU Programme for Authorised Economic Operators* або їх внесення до додатків до Угоди про створення зони вільної торгівлі (Додаток III «Список законодавства для адаптації із

зазначенням термінів для його здійснення» Розділу IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею» Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, яку ратифіковано Законом від 16.09.2014 № 1678-VII).

в) дотримання та трансформація норм, які містяться в рішеннях міжнародних митних організацій, наприклад, Рамкових стандартів безпеки та полегшення світової торгівлі, схвалених резолюцію ВМО від 01.06.2005 р.

Норми м'якого права, що є результатом здійснення правотворчої та правозастосовної діяльності публічної адміністрації відіграють значну регулюючу роль в реалізації державної митної справи в Україні та в ЄС. Використання м'якого права є одним з інструментів виконання Угоди про асоціацію України з ЄС.

Теперішній стан правового регулювання митних відносин в Україні відмінний від загальноприйнятих міжнародних стандартів та потребує внесення суттєвих змін у національне законодавство. Для практичної реалізації формально закріплених новел МК України вбачається необхідним використовувати норми м'якого права, які є важливим регулятором митних відносин у ЄС.

Проте, роль та значення норм м'якого права є досить вагомими для гармонізації міжнародного та національного законодавства, незважаючи на рекомендаційний характер норм м'якого права. За їх допомогою усуваються прогалини в національному законодавстві, вже існуючі норми права приводяться у відповідність до вимог міжнародних організацій. Вважається, що основним завданням норм м'якого права є спрощення, полегшення процесу адаптації національного законодавства до міжнародних договорів і угод та приведення їх у відповідність із мінімальними міжнародними стандартами. Вони є невід'ємним інструментом адаптації національного митного законодавства до міжнародного права.

У контексті реалізації Угоди про асоціацію України з ЄС в Україні була здійснена оцінка відповідності власних інституційних спроможностей положенням даного міжнародного акта. У результаті було встановлену певну невідповідність національного митного законодавства міжнародним нормам та стандартам, що вимагає від української влади здійснення невідкладних кроків щодо його гармонізації. За умови складної політичної та економічної ситуації, що склалася в державі, реалізація саме концепції м'якого права є вигідною для України, адже вона дає легальні можливості адаптувати митне законодавства України до законодавства ЄС, міжнародних актів поступово, з визначенням певних пріоритетів на конкретних етапах, дозволить оптимізувати зусилля національних правотворчих та правозастосовних органів у цьому напрямі.

При цьому, реалізація концепції м'якого права дозволить застосовувати прогресивні

міжнародні стандарти при здійсненні митної діяльності; створити найбільш сприятливі умови для розвитку міжнародної торгівлі; підвищити безпеку міжнародного торговельного ланцюга постачання; поліпшити здатність виявляти і контролювати вантажі, які підпадають під критерії ризику; збільшити ефективність управління рухом вантажо- та пасажиропотоків; спростити та скоротити тривалість митних процедур; ефективно співпрацювати з іншими державними органами та митними адміністраціями іноземних держав; налагодити партнерські стосунки з громадянами та суб'єктами господарювання.

Результати, які можна отримати внаслідок адаптації національного митного законодавства до законодавства ЄС повною мірою відповідатимуть тим очікуваним сподіванням, наслідком яких буде інтеграція України до Європейської та світової спільноти.

Прус Л.Р.,
канд. екон. наук., доцент,
завідувач відділу
дослідження проблем адміністрування
митних платежів НДЦМС НДІФП УДФСУ

ДОСВІД ВИЗНАЧЕННЯ МИТНОЇ ВАРТОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ У ЄВРАЗІЙСЬКОМУ ЕКОНОМІЧНОМУ СОЮЗІ

Єдину митну територію Євразійського економічного союзу (ЄАЕС) складають: території Республіки Вірменія, Республіки Білорусь, Республіки Казахстан, Киргизької Республіки та Російської Федерації. Порядок і особливості переміщення товарів для особистого користування регламентовані главою 37 Митного кодексу Євразійського економічного союзу. Є 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), яке 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 року (далі - Угода).

Відповідно до ст. 3 Угоди віднесення товарів, що переміщуються фізичними особами через митний кордон, до товарів для особистого користування здійснюється із застосуванням системи управління ризиками враховуючи:

- відомості із заяви фізичної особи про переміщувані товари (в усній або письмовій формі з використанням пасажирської митної декларації);
- характер і кількість товарів;
- частоту перетину фізичною особою та (або) переміщення нею товарів через митний кордон.

На території РФ відповідно діють норми наднаціонального (Євразійського союзу) та національного регулювання. Це стосується і автотранспортних засобів. Є два основні методи митного очищення автомобілів - ввезення на фізичну особу для особистого користування за єдиною митною сіткою (ЄМС, пільговий режим розмитнення) і ввезення на юридичну особу 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 року № 54.

Однак, є й Рішення від 16.07.2012 року №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 транспортних засобів 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 - пільгового 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 та індивідуальних підприємців з розміщенням таких товарів під митні процедури і застосуванням для цілей митного декларування декларації на товари.

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 роздрібною 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 року «Про визначення митної вартості товарів, що переміщуються через митний кордон Митного союзу», положення якого базуються на принципах і загальних правилах, 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.

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 обґрунтованих 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 нової автотехніки безпосередньо у заводу виробника або у прямого дилера, при цьому вік автотранспорту не повинен перевищувати 3-х років. При покупці за кордоном б/в автотранспорту в основному застосовується 6-тий резервний метод, митна вартість за яким розраховується за довідниками. При розрахунку митної вартості велика увага приділяється комплектації, технічним даним, додатково встановленому устаткуванню, пробігу тощо.

При розрахунку митної вартості особливу увагу слід приділяти комплектації транспортного засобу. Як правило, ціни в каталогах і сайтах вказуються для мінімальної комплектації і для визначення точної вартості транспортного засобу потрібно вносити корекцію: додавати вартість додатково встановлених опцій або обладнання, коригувати вартість залежно від пробігу, а також умов контракту на купівлю.

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 споживання (бензинова (карбюратор, інжектор), дизельна), функціональне призначення (тип кузова).

При незгоді з рішенням митного органу щодо визначення митної вартості, це рішення 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 з врахуванням виходячи з даних автомобільного каталогу. Зокрема, митними органами при визначенні митної (оціночної) вартості для європейського ринку автомобілів застосовується каталог АТ «Евротакс» («Шваак» (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 старих автомобілів.

Для визначення вартості автомобілів американського ринку доцільно використання довідників «Kelley Blue Book» («Blue Book»), які відображають ціни на старі 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 старі 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 його вивезено. Для цього використовуються спеціальні довідники «Калькуляція», «Lackierung» (Eurotax) або програмні засоби, наприклад, «AUDATEX» для автомобілів європейського ринку і довідники «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 по оголошеннях про продаж з урахуванням місця купівлі, 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.

Коригування вартості з урахуванням аварійних пошкоджень проводиться в тому випадку, якщо вони відбулися до перетину кордону.

Пухальський В.В.

канд. екон. наук,

*доцент кафедри міжнародних економічних відносин
Хмельницький національний університет*

МИТНИЙ КОНТРОЛЬ ТИМЧАСОВОГО ВВЕЗЕННЯ ГРОМАДЯНАМИ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ НА МИТНУ ТЕРИТОРІЮ УКРАЇНИ: НЕДОЛІКИ ТА НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ

В останні роки українські дороги заповнили транспортні засоби на іноземних номерах (переважно польських – 110,7 тис. авто, литовських – 51,7 тис. авто, німецьких – 19,8 тис. авто, болгарських – 14,1 тис. авто, чеських – 13,1 тис. авто) [1], якими у 90 % випадках [2] керують громадяни України. Протягом 2017 року в Україну було ввезено понад 958,5 тис. транспортних засобів з іноземною реєстрацією. З них понад 209,6 тис. авто ввезено у режимі «транзиту» та майже 748,9 тис. автомобілів – у режимі «тимчасового ввезення». Станом на 31.12.2017 р. на території України загалом перебуває майже 425,4 тис. транспортних засобів з іноземною

реєстрацією. З них з порушенням терміну – понад 246,4 тис. автомобілів. Крім того, упродовж 2017 р. митницями ДФС стосовно громадян за ст. 470 Митного кодексу України (порушення термінів транзиту) складено 18394 протоколи, за якими стягнуто 109,3 млн грн штрафів, а за ст. 481 Митного кодексу України (порушення термінів тимчасового ввезення) складено 4360 протоколів на загальну суму штрафів – 56,3 млн грн. [1]. Звідси логічно постає питання, а чи законно та легально ввозяться і переміщуються ці транспортні засоби по території України і наскільки дієвим є митний контроль.

Основними законодавчими актами, що регулюють умови та порядок тимчасового ввезення громадянами транспортних засобів на митну територію України, зокрема є: Конвенція про тимчасове ввезення (положення до Додатка С), до якої Україна приєдналася згідно із Законом України «Про приєднання України до Конвенції про тимчасове ввезення» від 24.03.2004 р. № 1661 (Стамбульська конвенція), Митний кодекс України (МКУ) від 13.03.2012 р. № 4495-VI. Саме глава 55 Пропуск та оподаткування товарів, які ввозяться (пересилаються) громадянами на митну територію України (ст. 380) розділу XII МКУ регламентує особливості тимчасового ввезення громадянами транспортних засобів особистого користування на митну територію України.

Відповідно до ст. 380 МКУ громадяни, що ввозять транспортні засоби на митну територію України, за умови їх використання для особистих потреб, поділяються на дві категорії: громадяни-резиденти та громадяни-нерезиденти. Відповідно до пп. «в» пп. 14.1.213 п. 14.1 ст. 14 розділу I Податкового кодексу України [3], фізична особа – резидент – це фізична особа, яка має місце проживання в Україні. Своєю чергою відповідно до пунктів 33, 45 ст. 4 МКУ (зі змінами) громадяни України, які мають постійне місце проживання за межами України, у тому числі ті, які тимчасово перебувають на території України, належать до нерезидентів [4].

Таке розмежування досить суттєве, оскільки стосується сплати митних платежів та податків (рис. 1).

Отже, якщо громадянин України бажає тимчасово ввезти транспортний засіб, то він може це зробити, але терміном до одного року. При цьому, повинен сплатити всі податки, які сплачуються при ввезенні транспортного засобу у вільний обіг. А після закінченню строку зобов'язаний вивезти цей транспортний засіб, при цьому сплачені кошти йому не повертаються. Тимчасово ввезений транспортний засіб може використовуватися на митній території України виключно громадянином, який ввіз зазначений транспортний засіб в Україну, для його особистих потреб. Такий транспортний засіб не може використовуватися для цілей підприємницької діяльності в Україні, бути розкомплектованим чи переданим у володіння, користування або розпорядження іншим особам. У випадку, коли резидент України купує нерозмитнений транспортний засіб, він порушує законодавство.

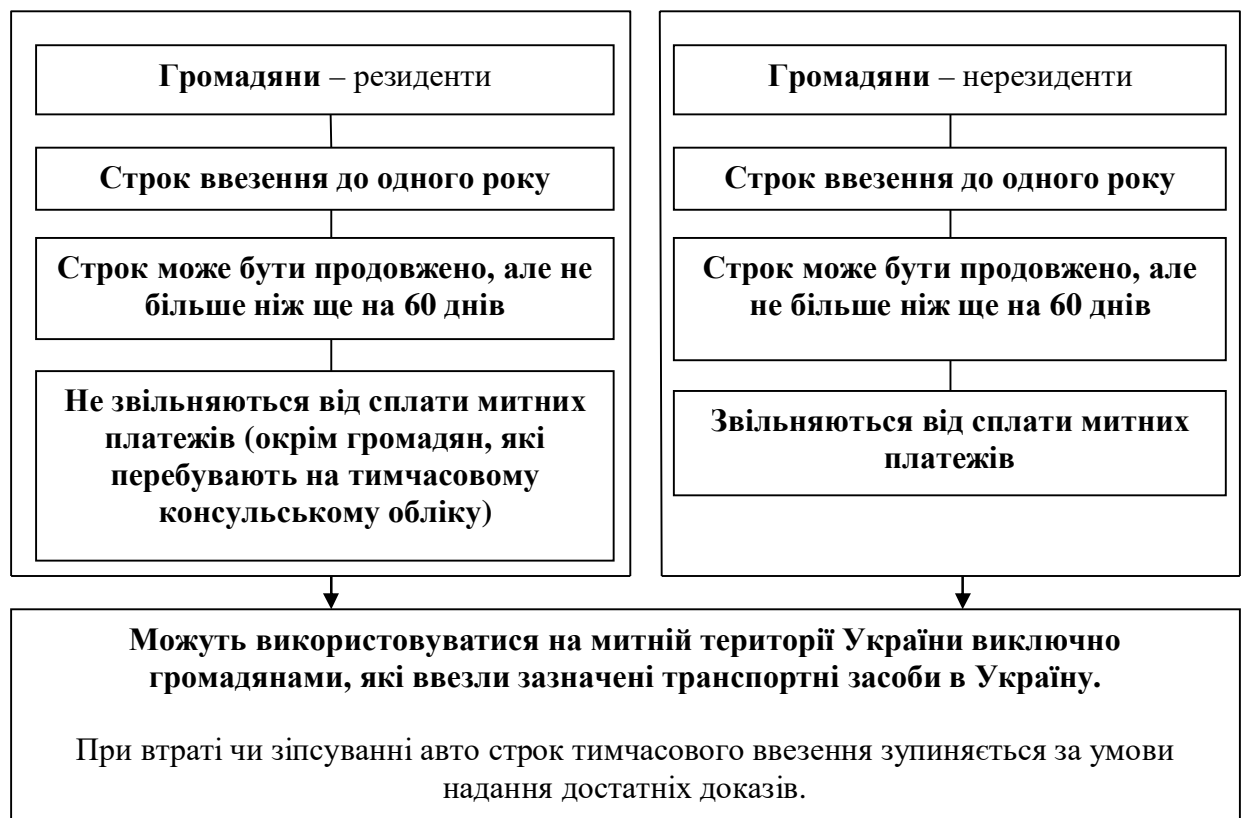


Рисунок 1 – Тимчасове ввезення транспортних засобів на митну територію України

Нерезидент може ввозити також транспортний засіб тимчасово на один рік без сплати податків, але за дотримання таких умов: по-перше, реєстрація цього транспортного засобу повинна здійснитися в уповноваженому органі іноземної держави, що підтверджується відповідним документом; по-друге, він не має права передавати транспортний засіб іншим особам або використовувати його для підприємницької діяльності; по-третє, через рік він повинен виконати зобов'язання про зворотне вивезення транспортного засобу. При бажанні продати транспортний засіб, він повинен оформити транспортний засіб у режим вільного обігу, тобто подати декларацію, сплатити податки і збори. Тільки після цього розмитнений транспортний засіб з дозвільними документами, з проходженням контролю на дотримання екологічних норм, може бути проданий.

Крім вище наведеного ст. 381 «Транзит» МКУ громадянам – резидентам дозволяється ввозити транспортний засіб з метою транзиту через митну територію України за умови його декларування та внесення грошової застави в розмірі митних платежів, які сплачуються при ввезенні транспортного засобу в режим вільного обігу. Зазначені вимоги не поширюються на транспортні засоби з іноземною реєстрацією. Режим «транзит» передбачає ввезення транспортного засобу на строк до 5 діб у межах однієї митниці та на 10 діб – в межах кількох митниць. Якщо, громадянин такий транспортний засіб використовує не для транзиту, а для власного користування, то він грубо порушує митні правила України.

При ввезенні транспортного засобу на митну територію України резидент надає працівнику митниці ДФС, в зоні діяльності якої розташований пункт пропуску через державний митний кордон України, транспортний засіб для проведення митного огляду та подає оригінали та копії документів. Однією з умов ввезення автотранспорту на митну територію України є його декларування. Транспортний засіб з іноземною реєстрацією не підлягає письмовому декларуванню. Пропуск такого транспортного засобу через митний кордон України здійснюється без застосування до нього заходів гарантування.

На перший погляд здається, що законодавець передбачив різні ризики, пов'язані з тимчасовим ввезенням транспортних засобів на митну територію України, але чому наведена вище статистика свідчить про масові порушення? Відповідь на це питання необхідно шукати у прогалинах законодавства.

З метою покращення ситуації відносно тимчасово ввезених транспортних засобів митникам України необхідно досить ретельно перевіряти подані для перевірки документи, а в окремих випадках надсилати запити до нотаріусів держави, де зареєстрований транспортний засіб, що приведе до зменшення потоку транспортних засобів без належних документів.

По-друге, доцільно запровадити знижені ставки податків при розмитненні ввезеного транспортного засобу, що дозволить поповнювати Держбюджет України та зменшити поставку транспортних засобів без сплати податків.

По-третє, обов'язкова постановка транспортного засобу на облік у МВС. Для цього повинна бути чітка електронна злагоджена координація роботи митниць та МВС з метою відслідковування перебування транспортного засобу, який перетнув митний кордон України.

Перелік джерел посилань

1. Прес служба Державної фіскальної служби / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://espresso.tv/news/2018/02/04/u_dfs_nazvaly_kilkist_avto_na_yevronomerakh
2. Соснін Д. Автомобіль з іноземною реєстрацією / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://blog.liga.net/user/dsosnin/article/26192>
3. Податковий кодекс України від 02.12.2010 № 2755-VI (у редакції від 19.04.2018) / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>
4. Митний кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI (у редакції від 25.05.2018) / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>.

Романюк У.В.,
молодший науковий співробітник
відділу дослідження митних зобов'язань
НДЦМС НДІФП УДФСУ
Павлюк М.Ю., адвокат

ПРОБЛЕМИ ТА ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ВИЗНАЧЕННЯ МИТНОЇ ВАРТОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Поняття митної вартості є базовою категорією у системі митного законодавства з питань державної митної справи, оскільки саме на основі митної вартості здійснюється розрахунок митних платежів.

Відповідно до Брюсельської Конвенції про створення уніфікованої методології визначення митної вартості товарів 1950 року, митна вартість була визначена як нормальна ціна товару, за якою товар може бути проданий в країну призначення в момент подання митної декларації (тобто ціна, що укладається між незалежними один від одного продавцем і покупцем за умов повної ринкової конкуренції). Така ціна визначалась на умовах СІФ у місці перетину митного кордону країни призначення [1].

У Генеральній угоді про тарифи і торгівлю (ГАТТ), підписаній 30 жовтня 1947 року [2], зазначено, що оцінка імпортованого товару для митних цілей (митна вартість) повинна ґрунтуватися на дійсній вартості імпортованого товару, на який розраховується мито. Під «дійсною вартістю» розуміється ціна, за яку, під час та в місці, визначеними законодавством імпортуючої країни, такий чи подібний товар продається або пропонується до продажу при звичайному ході торгівлі за умов повної конкуренції. Таке ж визначення міститься і у Генеральній угоді про тарифи і торгівлю 1994 року, до складу якої увійшла Угода 1947 року, а також протоколи та домовленості в рамках даної Угоди (в тому числі і Марракеський протокол).

Згідно з Угодою про застосування статті VII Генеральної угоди про тарифи і торгівлю 1994 року митною вартістю імпортованих товарів є їх контрактна вартість, тобто ціна, фактично сплачена або що підлягає сплаті за товари, якщо вони продаються на експорт до країни імпорту. При чому в цій Угоді «митна вартість імпортованих товарів» означає вартість товарів для цілей стягнення адвалерних мит на імпортовані товари.

Визначення митної вартості як однієї з умов митного обкладення має важливе значення, оскільки саме в його процесі встановлюється база для обчислення митних платежів: мита, податку на додану вартість, акцизного збору.

Питання оскарження рішень органів доходів та зборів щодо коригування митної вартості автомобілів є надзвичайно актуальним питанням. У багатьох випадках органи доходів і зборів

приймають рішення про необхідність коригування митної вартості імпортованих транспортних засобів, що має наслідком стягнення надмірно сплачених митних платежів. Використання адміністративного оскарження із цих питань на практиці не є досить дієвим механізмом, а відтак декларант чи уповноважена особа змушені звертатись в адміністративні суди із позовами щодо визнання протиправним і скасування рішень органів доходів та зборів про коригування митної вартості автомобілів.

Суди часто доходять до висновку про те, що рішення про коригування митної вартості транспортних засобів в більшості випадків приймаються з формальних причин без обґрунтування неможливості застосування методів, що передують резервному. Так, Сумський окружний адміністративний суд за результатами розгляду справи №818/1466/18 зауважив, що органом доходів і зборів при застосуванні методу визначення митної вартості за ціною договору щодо ідентичних товарів за основу була взята митна декларація, згідно з якою вартість операції визначена не за ціною договору (метод №1), а за резервним методом №6. На думку суду, таке визначення відповідачем митної вартості товару за ціною договору щодо ідентичних товарів суперечить змісту статті 59 Митного кодексу [3].

Разом із тим, непоодинокі випадки, коли органи доходів і зборів правомірно приймають такі рішення внаслідок ненадання інформації. Так, у справі №809/316/18 Івано-Франківський окружний адміністративний суд констатував наступне: "Застосуванню другорядних методів передують процедура консультацій між органом доходів і зборів та декларантом з метою визначення основи вартості згідно з положеннями статей 59 і 60 цього Кодексу. Під час таких консультацій орган доходів і зборів та декларант можуть здійснити обмін наявною у кожного з них інформацією за умови додержання вимог щодо її конфіденційності (частина 4). Відповідно до частини 8 статті 57 Митного кодексу України у разі, якщо неможливо застосувати жоден із зазначених методів, митна вартість визначається за резервним методом відповідно до вимог, встановлених статтею 64 цього Кодексу [4].

Таким чином, питання визначення та підтвердження митної вартості транспортних засобів при імпорті є одним з найактуальніших у сфері взаємин суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності з органами доходів і зборів України. Удосконалення митного законодавства з питань митної вартості дозволить уникнути різних підходів в його застосуванні при вирішенні спорів даної категорії.

Крім того, нагального вирішення у сфері регулювання визначення митної вартості потребують наступні проблеми:

- відсутність у органів доходів та зборів довіри до вартості товару, зазначеної в договорі, і, як наслідок – часте ігнорування основного методу визначення митної вартості та необґрунтоване використання шостого (резервного методу). Частково вирішити цю проблему

зможє запровадження обміну даними та відкриття доступу до бази даних з оформлення експортних декларацій для контролю вартості товару, який експортується в Україну;

- якість додаткових документів, які декларант відповідно до Кодексу має надати для доведення правильності визначення митної вартості. Необхідно законодавчо визначити критерії до експертних організацій, які уповноважені надавати висновки про якісні та вартісні характеристики товарів, а також вимоги до оформлення зазначених висновків.

Перелік джерел посилань

1. Брюсельська Конвенція про створення уніфікованої методології визначення митної вартості товарів (1950 р.). - [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http://www.wcoomd.org/en/about-us/legal-](http://www.wcoomd.org/en/about-us/legal-%20instruments/~media/7E31EB9C9DC24D7984C217508F05D9E8.ashx)

[%20instruments/~media/7E31EB9C9DC24D7984C217508F05D9E8.ashx](http://www.wcoomd.org/en/about-us/legal-%20instruments/~media/7E31EB9C9DC24D7984C217508F05D9E8.ashx)

2. Генеральна угода з тарифів і торгівлі (ГАТТ 1947). - [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_264.

3. Постанова Сумського окружного адміністративного суду від 08.05.2018 (№ в ЄДРСР 818/1466/18).

4. Постанова Івано-Франківського окружного адміністративного суду від 08.05.2018 (№ в ЄДРСР 809/316/18).

Руда Т.В.,
канд. екон. наук, старш. наук. співроб.
*провідний науковий співробітник відділу
дослідження митних зобов'язань
НДЦ МС НДФП УДФСУ*

НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПИТАНЬ МИТНОГО КОНТРОЛЮ ТА МИТНОГО ОФОРМЛЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

На сьогодні основні аспекти визначення вартості транспортних засобів регламентуються 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, а особливості пропуску та оподаткування товарів, що переміщуються через митний кордон України громадянами – Митним кодексом України (далі – МКУ) і 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 із Статтею VII ГАТТ оцінка товару для митних цілей має бути заснована на «дійсній вартості», під якою розуміють ціну, за якою в місці та у час, визначені законодавством країни імпортера, такий або аналогічний товар продається чи пропонується до продажу при нормальному ході торгівлі в умовах вільної конкуренції. Якщо дійсна вартість товару не може бути визначена за наведеним вище правилом, оцінка для митних цілей має бути заснована на найближчому еквіваленті вартості, який може бути встановлено. Відповідно до 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.

Враховуючи основні положення визначені Правилами митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, що переміщуються громадянами через митний кордон України, які затверджені наказом Державної митної служби України від 17.11.2005 №1118 (далі – Правила) доцільно відмітити, що їх дія поширюється на транспортні засоби, що переміщуються через митний кордон України громадянами, які не є суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності, для вільного обігу (у тому числі з метою розукомплектування на запасні частини) на митну територію України (за її межі) або з метою транзиту, а також тимчасово вивозяться за межі митної території України. Їх вимоги не застосовуються за умови документального підтвердження, що транспортні засоби ввозяться для особистого користування особами, зазначеними в статтях 287-290, 292-294 Митного кодексу України. Основним критерієм оцінювання вартості транспортних засобів за використання Правил є рік виготовлення транспортного засобу.

Його визначення здійснюється на основі даних виробника, що містяться в ідентифікаційному номері транспортного засобу. Варто зазначити, що Міжнародною організацією стандартизації (ISO) запроваджено з 1976 року міжнародний стандарт ідентифікаційних позначень автомобіля - ISO 3779-1983, гармонізований з державним стандартом України ДСТУ 3525-97 та є обов'язковим для застосування в Україні, які складаються з міжнародного коду виробника транспортного засобу (перші три символи), описової частини (подальші шість символів) і розпізнавальної частини (останні вісім символів), за яким визначається ідентифікаційний номер транспортного засобу, що є індивідуальним для кожного з них.

Стандартом ISO 3779-1983 для кодування модельних років виготовлення ТЗ рекомендовано використання 10-го символу в 17-значному ідентифікаційному номері та символів, наведених у табл. 4.4 додатка 4 до Методики товарознавчої експертизи та оцінки дорожніх транспортних засобів, затвердженої наказом Міністерства юстиції України, Фонду

державного майна України від 24.11.2003 N 142/5/2092, зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 24.11.2003 за N 1074/8395.

За наявності обґрунтованих сумнівів щодо визначення року виготовлення ТЗ 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.

Окрім того, як уже зазначалось, контроль правильності визначення митної вартості нових транспортних засобів здійснюється відповідно до норм МКУ, згідно з якими заявлена декларантом митна вартість транспортного засобу і подані ним відомості про її визначення повинні базуватися на об'єктивних, документально підтверджених даних, що піддаються обчисленню. Для підтвердження її числового значення декларант зобов'язаний подати документи, визначені у статтею 53 МКУ.

Згідно із статтею 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.

При цьому, контроль за правильністю визначення митної вартості вживаних транспортних засобів здійснюється у відповідності до вимог МКУ та спільного наказу Міністерства юстиції України та Фонду державного майна України від 24.11.03 № 142/5/2092 «Про затвердження Методика товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів» (далі - Методика).

Методика встановлює механізм оцінки (визначення вартості) колісних транспортних засобів (далі - КТЗ), а також вимоги до оформлення результатів оцінки, оціночні процедури визначення вартості КТЗ. Окреслені нею методи оцінки, можуть використовуватися для оцінювання 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 ринкової вартості КТЗ, їх складників у разі відчуження; визначення стартової ціни КТЗ для їх продажу на аукціоні чи за конкурсом; визначення вартості КТЗ як об'єкта застави; визначення вартості КТЗ у складі майна фізичних осіб для його декларування; визначення вартості КТЗ для страхування фізичними та юридичними особами; визначення матеріальних збитків, завданих власнику в разі пошкодження КТЗ; визначення вартості відновлювального ремонту КТЗ; визначення вартості КТЗ для розв'язання майнових суперечок; визначення вартості арештованих, конфіскованих або визнаних безхазяйними КТЗ, їх складників у разі вимушеного продажу; визначення вартості КТЗ, його складників, що ввозяться на митну територію України; визначення вартості відокремленого КТЗ в складі основних засобів юридичних осіб; в інших випадках у разі визначення вартості відокремленого КТЗ для встановлення розміру обов'язкових платежів до бюджету.

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; встановлення 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 N 1 «Загальні засади оцінки майна і майнових прав», затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 10.09.2003 N 1440.

Основним підходом до визначення ринкової вартості КТЗ є порівняльний підхід, що 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.

З метою оцінювання спеціальних, спеціалізованих КТЗ у разі неможливості застосування порівняльного підходу застосовується комбінований 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.

Окрім того, Методикою визначено особливості застосування комбінованого витратно-порівняльного підходу, що використовується для визначення вартості КТЗ, які 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.

Аналізуючи Методику визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів, варто зазначити, що вона визначає механізм формування середньоринкової вартості легкових автомобілів (далі - автомобілі) для цілей їх віднесення до об'єктів оподаткування транспортним податком.

Джерелом інформації для визначення ціни нового автомобіля у даному випадку є офіційні прайс-листи виробників (дилерів). Інформація про ціни нового автомобіля з урахуванням марки, моделі, об'єму циліндрів двигуна, типу пального подається до 10 січня базового податкового (звітного) періоду (року) державним підприємством «Держзовнішінформ» до Мінекономрозвитку.

У випадку, коли неможливо визначити ціну ідентичного нового автомобіля в Україні (немає необхідних довідкових даних) допускається використання даних щодо аналогічних автомобілів.

У разі, коли неможливо визначити ціну нового автомобіля в Україні, використовується інформація про його ціну в країнах-виробниках (експортерах).

Ціна нового автомобіля в Україні визначається на рівні ціни країн-виробників (експортерів) без урахування податку на додану вартість у таких країнах, збільшеної на суму податків, зборів та інших обов'язкових платежів, що відповідно до законодавства сплачуються під час митного оформлення автомобіля.

У випадку, коли неможливо визначити ціну нового автомобіля в Україні відповідно до аналізованої Методики, допускається використання інформації про ціни нових автомобілів, зазначені у спеціалізованих періодичних виданнях для продажу автомобілів, комп'ютерних програмах, Інтернеті тощо. Варто відмітити, що доступ до таких інформаційних джерел є платним, а тому, митниці фактично не мають можливості їх застосовувати.

Таким чином, узагальнюючи здійснений аналіз нормативно-правової бази з питань визначення та контролю митної вартості транспортних засобів, варто зазначити, що вона потребує суттєвого доопрацювання. Зокрема, як уже зазначалось, на сьогодні відсутня сформована цінова база для оцінювання їх вартості. Відсутній, як такий, методичний інструментарій, який на практиці міг бути використаний митницями. Окрім того, хоча декларативно визначено, що основним методом визначення митної вартості транспортних засобів є вартості угоди, тоді як фактично застосовується порівняльний метод. До того ж,

суттєвого доопрацювання потребує механізм попереднього (експертного) оцінювання вартості транспортних засобів, враховуючи те, що на сьогодні непоодинокими є випадки її заниження.

Сідляр В.В.,

канд. екон. наук,

доцент кафедри податків та фіскальної політики Тернопільського національного економічного університету

МИТНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ІМПОРТУ ВЖИВАНИХ АВТОМОБІЛІВ

Державне регулювання переміщення транспортних засобів через митний кордон спрямоване на забезпечення дотримання митно-тарифних і нетарифних заходів, які держава застосовує для захисту життя і здоров'я населення, навколишнього середовища, а також у цілях захисту її економічних інтересів. Разом з тим, інструменти митного регулювання є потужними засобами стимулювання розвитку торгівельних відносин та економічного співробітництва. Тому формування митної політики держави у сфері регулювання імпорту автомобілів повинно бути науково-обґрунтованим, відповідати викликам сучасності та оптимально враховувати соціально-економічні інтереси як держави, так і населення, а також сприяти захисту довкілля.

Кожна країна світу використовує арсенал митних інструментів для обмеження чи стимулювання імпорту товарів, у тому числі і транспортних засобів, залежно від обраного соціально-економічного курсу розвитку держави. Для прикладу, сьогодні у США розглядають питання введення мита на імпортні автомобілі до 25 % на основі ініційованої перевірки щодо загрози національній безпеці. Відмітимо, що у США введення тарифів, що базуються на міркуваннях національної безпеки, як правило, займають тривалий час, оскільки влада повинна проводити детальні дослідження, які забезпечують обґрунтування таких кроків. Застосування митних тарифів або іншого засобу правового захисту потребує тривалого розслідування і звіту Департаменту торгівлі США [1]. Зазначимо, що такі ініціативи є предметом торговельних протистоянь між країнами-партнерами, оскільки мають значний вплив на економіки держав та зачіпають інтереси споживачів через цінові механізми.

У сучасних умовах особливої актуальності набуває питання державної політики регулювання ввезення вживаних автомобілів з огляду на важливість обмеження впливу шкідливих викидів забруднюючих речовин на навколишнє середовище внаслідок експлуатації старих автомобілів. За прогнозами міжнародних експертів, у світовому автопарку зараз близько 1,2 мільярда транспортних засобів, а до 2050 року це число може зрости до 2,5 мільярдів [2].

Очевидно, що основна частка такого зростання відбудеться за рахунок вживаних авто і припаде саме на країни, що розвиваються, та країни з перехідною економікою. З однієї сторони, вживані транспортні засоби дають можливість населенню збільшити особистий добробут за меншу ціну, а з іншої – не всі вживані автомобілі мають однаковий вплив на навколишнє середовище.

Варто зазначити, що впродовж останніх років глобальний пошук шляхів зниження викидів забруднюючих речовин і мінімізація негативного впливу на природні комплекси при виробництві, експлуатації та утилізації (переробці) автомобілів швидко прогресував, що сприяло вирішенню завдань, які стоять перед людством у XXI ст. у сфері боротьби зі зміною клімату та поліпшення екологічної ситуації. Разом з тим, застарілі технології транспортних засобів продовжують переходити з ринків розвинутих країн на ринки, що розвиваються, через світовий ринок вживаних автомобілів, адже, більшість країн, що розвиваються, та країн з перехідними економіками є імпортерами, а не виробниками транспортних засобів. Наприклад, за підсумками 2017 року на український ринок прибуло 59 тис. вживаних легкових автомобілів, що майже в 3 рази більше, ніж роком раніше. У 2017 році вперше за багато років була зафіксована ситуація, коли імпорт вживаного автотранспорту практично наздогнав показник ринку нових автомобілів [3]. Дана тенденція спостерігається і сьогодні: у першому кварталі 2018 року в Україну в режимі імпорту було ввезено 51,2 тис. автотранспортних засобів, що на 31% більше ніж за аналогічний період минулого року. При цьому, більше половини (57%) імпортованих з січня по березень 2018 року легкових автомобілів були вживаними [4].

Загалом, більшість країн, що розвиваються та країн з трансформаційними економіками встановлюють певні правила, що регулюють імпорт та експлуатацію транспортних засобів, включаючи базові стандарти щодо шкідливих викидів, що сприяють ввезенню екологічно чистих та економічно вигідних авто. Дослідження розвитку ринку транспортних засобів свідчить, що в країнах, де існують хоча б мінімальні обмеження імпорту (вік транспортного засобу, вміст шкідливих речовин у вихлопних газах), автопарк має менший вік. Наприклад, в Уганді, де не існує обмежень на імпорт, середній вік легкових автомобілів у 2014 році становив 16,4 років. У Маврикії, де існує 3-річна вікова межа для імпорту автомобілів, у 2015 році 50% імпортованих авто були абсолютно новими. У Коста-Ріці, де імпортні автомобілі повинні пройти перевірку Агентства охорони навколишнього середовища, а всі імпортні автомобілі повинні мати каталітичні конвертери, 80% імпорту – нові транспортні засоби [5].

Згідно із статистичними даними, автотранспорт в Україні має середній вік близько 20 років. Якщо кількість нових автомобілів і ввезення не критично старих вживаних авто не буде збільшуватися, автопарк буде продовжувати старіти, оскільки коефіцієнт старіння вищий за коефіцієнт оновлення [6].

Наразі не існує регіональних або глобальних угод, що дозволяють раціоналізувати та регулювати імпортні потоки автотранспорту. Тому не існує гармонізованого способу гарантувати, що продають лише якісні транспортні засоби. Міжнародне співтовариство, міжнародні організації та галузеві групи наразі належно не розглядають питання про наслідки використання вживаних транспортних засобів.

Світовий досвід регулювання імпорту транспортних засобів у країнах, що розвиваються, та країнах з перехідною економікою зводиться до наступних заходів:

- повна заборона вживаних транспортних засобів (наприклад, Індонезія, Чилі, Туреччина, Південна Африка);
- вікові обмеження (більшість країн Латинської Америки та Африки);
- оподаткування під час першої реєстрації (більшість країн Східної Європи);
- інспекція з технічного огляду (Японія, Сінгапур, Об'єднані Арабські Емірати, Південна Африка тощо).

Зважаючи на важливість проблеми насичення внутрішнього ринку України вживаними автомобілями, необхідно сформулювати послідовну державну політику регулювання імпорту транспортних засобів, застосовуючи весь можливий спектр митно-тарифних та нетарифних інструментів, що не тільки відповідатиме світовим тенденціям та євроінтеграційним процесам, а й забезпечить національну безпеку держави.

Перелік джерел посилань

1. Mauldin W., Puko T., O’Keeffe K. Trump Administration Looks Into New Tariffs on Imported Vehicles [Electronic resource] / The Wall Street Journal. – Mode of access: <https://www.wsj.com/articles/trump-administration-weighs-new-tariffs-on-imported-vehicles-1527106235> (viewed on May 23, 2018). – Title from the screen.
2. Energy Technology Perspectives 2012. Pathways to a Clean Energy System. [Electronic resource] / International Energy Agency. – Mode of access: <http://www.iea.org/Textbase/npsum/ETP2012SUM.pdf>
3. Ринок легкових автомобілів України 2017 – 2018. [Електронний ресурс] / Інвестиційний портал In Venture. – Режим доступу: <https://inventure.com.ua/analytics/investments/rynok-legkovykh-avtomobilej-ukrainy-or-2017-2018> (дата звернення 09.06.2018). – Назва з екрана.
4. У I кварталі імпорту автотранспорту коштував Україні 665 млн доларів. [Електронний ресурс] / Сайт асоціації автовиробників України «Укравтопром» – Режим доступу: <http://ukrautoprom.com.ua/uk/v-i-kvartale-import-avtotransporta-oboshelsya-ukraine-v-665-millionov-dollarov> (дата звернення 09.06.18). – Назва з екрана.

5. Used Vehicles: A Global Overview. [Electronic resource] / UNECE. – Mode of access: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/itc/UNEP-ITC_Background_Paper-Used_Vehicle_Global_Overview.pdf

6. Який середній вік автопарку буде в Україні через 5 і 10 років? [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://auto.ria.com/uk/news/autolaw/232129/kakoj-srednij-vozrast-avtoparka-budet-v-ukraine-cherez-5-i-10-let.html> (дата звернення 09.06.18). – Назва з екрана.

Сластьоненко О. О.

канд. юрид. наук, доцент, старш. наук. співроб.

*доцент кафедри фінансового права
Університет державної фіскальної служби
України*

Якимчук Л.Л.,

студентка групи ПМФз-17-1

*Навчально-наукового інституту права
Університет державної фіскальної служби
України*

ОСОБЛИВОСТІ ТИМЧАСОВОГО ВВЕЗЕННЯ ГРОМАДЯНАМИ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ОСОБИСТОГО КОРИСТУВАННЯ НА МИТНУ ТЕРИТОРІЮ УКРАЇНИ

На сучасному етапі особливо актуальним є розгляд питань, що стосуються застосування митного режиму тимчасового ввезення громадянами транспортних засобів особистого користування на митну територію України. Хоча зазначений митний режим регулюється низкою нормативно-правових актів, якими регламентовано правила тимчасового ввезення транспортних засобів для особистого користування, їх використання на митній території України, а також санкції, які застосовуються за порушення зазначених митних правил, використання автомобілів з іноземною реєстрацією із порушенням митних правил залишається звичним явищем на українських дорогах.

Відповідно до ст. 380 Митного кодексу України тимчасове ввезення на митну територію України транспортних засобів особистого користування дозволяється громадянам-нерезидентам 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 [1].

Обов'язковою умовою допуску зазначених транспортних засобів до тимчасового ввезення на митну територію України є реєстрація цих транспортних засобів в уповноважених органах іноземних держав, що підтверджується відповідним документом. Крім цього, транспортні засоби 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, що регламентовані ст. 319 Митного кодексу України.

При тимчасовому ввезенні транспортних засобів особистого користування на митну територію України громадянами-нерезидентами на термін, що не перевищує одного року за умови реєстрації таких транспортних засобів в уповноважених органах іноземних держав, митні платежі не нараховуються та грошова застава не вноситься, а пальне, що міститься у звичайних (встановлених заводом-виробником) баках зазначених транспортних засобів, не підлягає письмовому декларуванню та не є об'єктом оподаткування митними платежами [2].

Разом із цим, тимчасове ввезення громадянами-резидентами транспортних засобів особистого користування, що класифікуються за товарними позиціями 8702, 8703, 8704 (загальною масою до 3,5 тонни), 8711 згідно з УКТ ЗЕД та причепів до них товарної позиції 8716 згідно з УКТ ЗЕД дозволяється також на строк до одного року.

Однак, для громадян-резидентів діє вимога митного законодавства про письмове зобов'язання про зворотне вивезення такого транспортного засобу 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 транспортних засобів [2].

Тимчасове ввезення громадянами-резидентами на митну територію України інших транспортних засобів 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 Митним кодексом України.

Строк тимчасового ввезення транспортних засобів громадянами-резидентами може бути продовжений 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.

Митним кодексом України передбачені деякі особливості тимчасового ввезення ТЗ громадянами-резидентами, які перебувають на тимчасовому консульському обліку в консульській установі України за кордоном. Такі громадяни мають право тимчасово ввозити на митну територію України під письмове зобов'язання про зворотне вивезення за умови

письмового декларування в порядку, передбаченому законодавством України для громадян, один транспортний засіб особистого користування, що класифікується за товарною позицією 8703 (крім товарної підпозиції 8703 10) згідно з УКТ ЗЕД, та причіп до нього, що класифікується за товарною підпозицією 8716 10 згідно з УКТ ЗЕД (за умови ввезення разом із транспортним засобом), на строк, що не перевищує 60 днів протягом одного календарного року (який може бути як безперервним, так і з перервами), без сплати митних платежів, які відповідно до закону підлягають сплаті при імпорті таких транспортних засобів [1; 2].

Зазначені транспортні засоби можуть бути тимчасово ввезені на митну територію України за умови подання органу доходів і зборів документів, що підтверджують право власності громадянина на такі транспортні засоби та їх реєстрацію на території відповідної країни.

Тимчасово ввезені транспортні засоби особистого користування можуть використовуватися на митній території України виключно громадянами, які ввезли зазначені транспортні засоби в Україну, для їхніх особистих потреб.

Транспортні засоби особистого користування, що класифікуються за товарною позицією 8903 згідно з УКТ ЗЕД, можуть використовуватися громадянами, які ввезли їх в Україну, а також громадянами-резидентами та громадянами-нерезидентами, які мають належний дозвіл користувача права на тимчасове ввезення, за умови використання транспортного засобу від імені і згідно з інструкціями користувача права на тимчасове ввезення [1]. Такі транспортні засоби не можуть використовуватися для цілей підприємницької діяльності в Україні, бути розкомплектовані чи передані у володіння, користування або розпорядження іншим особам.

Тимчасово ввезені транспортні засоби особистого користування повинні бути вивезені за межі митної території України з дотриманням строків, установлених відповідно до вимог Митного кодексу, або поміщені у митні режими 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 транспортних засобів.

Однак, значна кількість автомобілів з іноземною реєстрацією наразі перебуває в Україні з порушенням митних правил, а тому, 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 [3]. Станом на сьогодні, із 324,5 тис. транспортних засобів, ввезених в режимі «тимчасового ввезення», понад 164,2 тис. перебувають на митній території України з порушенням терміну [4].

Загалом, упродовж 2017 року митницями ДФС України у відношенні громадян за статтею 481 Митного кодексу України (порушення термінів тимчасового ввезення) складено 4 360 протоколів про порушення митних правил із сумою штрафів на 56,3 млн. гривень.

У результаті проведеного дослідження можемо зробити висновок, що положення щодо тимчасового ввезення транспортних засобів, які прописані у Митному кодексі України, повністю відповідають Стамбульській конвенції про тимчасове ввезення. Тобто, Україна зобов'язалась привести своє законодавство у відповідність до міжнародних стандартів і виконує це зобов'язання. Міжнародні стандарти передбачають можливість тимчасового ввезення товарів і транспортних засобів для особистого користування тільки нерезидентами. Резидент, який проживає у будь-якій країні та ввозить авто, повинен сплатити податки до бюджету і після цього може користуватися вказаним авто вільно в країні. Однак, в Україні вимоги законодавства виконуються не всіма громадянами. У зв'язку із цим пропонуємо посилити контроль як за громадянами-резидентами, так і за нерезидентами. З метою наповнення дохідної частини бюджету пропонуємо розглянути питання щодо прийняття відповідного нормативно-правового акта, який би встановлював чіткі санкції за порушення митного законодавства в частині тимчасового ввезення громадянами транспортних засобів особистого користування на митну територію України.

Перелік джерел посилань

1. Митний кодекс України: чинне законодавство зі змінами та допов. станом на 1 жовт. 2017 року: (ОФІЦ. ТЕКСТ). – К.: ПАЛИВОДА А.В., 2017. – 372 с. – (Кодекси України).
2. Про затвердження Порядку справляння митних платежів при ввезенні на митну територію України товарів громадянами: Наказ Міністерства фінансів України від 22.05.2012 № 581.
3. Мошинська О.Є. Автомобілі з іноземною реєстрацією, які ввозяться в Україну, мають бути вивезені у встановлені законодавством строки: Офіційний портал ДФС – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://sfs.gov.ua/media-tsentr/novini/305710.html>.
4. Прес-служба Державної фіскальної служби України. Понад 246,4 тис. автомобілів з іноземною реєстрацією знаходяться на території України незаконно: Офіційний портал ДФС – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://sfs.gov.ua/media-tsentr/novini/325532.html>.

Фрадинський О. А.,
канд. екон. наук.,
доцент, ст. наук. співроб.
завідувач відділу дослідження митних
ризиків НДЦ МС НДІ ФП УДФСУ

МІЖНАРОДНІ ПОШТОВІ ВІДПРАВЛЕННЯ ТА МІЖНАРОДНІ ЕКСПРЕС-ВІДПРАВЛЕННЯ ЯК СПОСОБИ ПЕРЕМІЩЕННЯ ТОВАРІВ ЧЕРЕЗ МИТНИЙ КОРДОН УКРАЇНИ

На побутовому рівні громадянами України для позначення способу отримання із-за кордону матеріальних цінностей чи надсилання їх за кордон, при посередництві третьої сторони, використовується збірне поняття «посилка». Проте, відповідно до чинного вітчизняного законодавства таке переміщення може здійснюватися за допомогою 2 способів – міжнародних поштових відправлень (МПВ) та міжнародних експрес-відправлень (МЕВ), які мають між собою суттєві відмінності.

Відповідно до статті 4 Митного кодексу України (МКУ) [1]:

– міжнародні поштові відправлення – упаковані та оформлені відповідно до вимог актів Всесвітнього поштового союзу та Правил надання послуг поштового зв'язку листи, поштові картки, бандеролі, спеціальні мішки з позначкою “М, дрібні пакети, відправлення з оголошеною цінністю, поштові посилки, згруповані поштові відправлення з позначкою “Консигнація, відправлення міжнародної прискореної пошти “EMS, які приймаються для пересилання за межі України, доставляються в Україну або переміщуються через територію України транзитом операторами поштового зв'язку [2];

– міжнародні експрес-відправлення – належним чином упаковані міжнародні відправлення з документами чи товарним вкладенням, які приймаються, обробляються, перевозяться будь-яким видом транспорту за міжнародним транспортним документом з метою доставки одержувачу прискореним способом у визначений строк [1].

Для того, щоб зрозуміти в чому полягає відмінність між вищезазначеними видами відправлень, проаналізуємо їх, враховуючи із ряду ознак:

1. Посередник (перевізник) між відправником та одержувачем. Для МПВ ним виступає оператор поштового зв'язку (оператор) – суб'єкт підприємницької діяльності, який в установленому законодавством порядку надає послуги поштового зв'язку, пов'язані із прийманням, обробкою, перевезенням та доставкою (врученням) поштових відправлень, виконання доручень користувачів щодо поштових переказів, банківських операцій, спрямований на задоволення потреб користувачів. У свою чергу, для МЕВ ним буде експрес-перевізник –

перевізник, який з використанням будь-якого виду транспорту здійснює прискорене перевезення міжнародних експрес-відправлень за єдиним транспортним документом (загальні авіанакладні (AWB - airwaybill, MAWB - master airwaybill), CMR, bill of lading (коносамент) тощо), а також забезпечує приймання, обробку, пред'явлення таких відправлень органам доходів і зборів для митного контролю та митного оформлення в місцях їх митного оформлення та видачу одержувачам (повернення відправникам). Як бачимо, між посередниками (перевізниками) є ряд принципових відмінностей, якщо для експрес-перевізника видом діяльності є прискорене перевезення вантажу будь-яким видом транспорту, то оператор поштового зв'язку здійснює і ряд додаткових послуг, направлених на задоволення потреб споживачів.

2. Нормативно-правове врегулювання діяльності у сфері МПВ та МЕВ. Якщо діяльність експрес-перевізників в Україні врегульовується МКУ та Інструкцією організації митного контролю та митного оформлення міжнародних експрес-відправлень, що переміщуються (пересилаються) через митний кордон України, то на оператора поштового зв'язку поширюються норми міжнародних нормативно-правових актів (Всесвітньої поштової конвенції, Регламенту письмової кореспонденції, Регламенту поштових посилок) та вітчизняного правового поля (МКУ, Закон «Про поштовий зв'язок», Правила надання послуг поштового зв'язку, Положення про митний контроль та митне оформлення міжнародних поштових відправлень тощо).

3. Класифікація відправлень. Для МПВ дана при визначенні самого терміна - листи, поштові картки, бандеролі, спеціальні мішки з позначкою "М, дрібні пакети, відправлення з оголошеною цінністю, поштові посилки, згруповані поштові відправлення з позначкою "Консигнація, відправлення міжнародної прискореної пошти "EMS. У МЕВ відправлення поділяються на два типи – документального характеру та недokumentального характеру.

4. Товаросупровідні документи. Для МПВ застосовуються усі типи документів, передбачені актами Всесвітнього поштового союзу, проте найчастіше – заповнена відправником митна декларація типів CN23, CN22. Для МЕВ використовуються загальні авіанакладні (AWB - airwaybill, MAWB - master airwaybill), CMR, bill of lading (коносамент) тощо [3].

5. Місце виконання митних формальностей. Для МПВ ним виступає місце міжнародного поштового обміну (ММПО) – виробничий підрозділ підприємства поштового зв'язку, який здійснює: оброблення МПВ; пред'явлення їх митному органу для здійснення митного контролю та митного оформлення; відправлення за призначенням. ММПО поділяються на ММПО з повною обробкою пошти (письмової кореспонденції, періодичних друкованих видань, посилок) та спеціалізовані ММПО, які обробляють та відправляють за призначенням один із видів МПВ (письмову кореспонденцію чи посилки) [5]. Експрес-перевізниками створюється власна локальна мережа – складова всесвітньої мережі відстеження доставки МЕВ

від відправника до одержувача, яка є сукупністю підрозділів експрес-перевізника: центральних сортувальних станцій (ЦСС) і регіональних сортувальних станцій (РСС), а також повірених, і створена в Україні для надання послуг з прискореного транспортування МЕВ. Відповідно місцем здійснення митних процедур для МПВ буде ММПО, або за місцем розташування (проживання) одержувача або відправника; а для МЕВ – ЦСС (РСС) або за місцем розташування (проживання) одержувача або відправника [3].

6. Декларування. Для МПВ – в усній формі оператором поштового зв'язку на підставі товаросупровідних документів; у письмовій формі – із використанням митної декларації типів CN23, CN22, або ж митної декларації на бланку єдиного адміністративного документа. Для МЕВ - в усній формі експрес-перевізником на підставі товаросупровідних документів; у письмовій формі – із використанням митної декларації М-16, або ж митної декларації на бланку єдиного адміністративного документа, або письмової заяви.

7. Строки зберігання під митним контролем. МПВ, на вкладення яких нараховані податки і збори (обов'язкові платежі), вручаються одержувачу лише після сплати ним таких платежів і плати за їх пересилання (у разі пересилання таких платежів поштовим переказом). Одержувач може звернутися до митного органу із заявою про коригування сум нарахованих податків і зборів (обов'язкових платежів) відповідно до законодавства. У такому разі міжнародне поштове відправлення зберігається об'єктом поштового зв'язку протягом строку, що не перевищує двох місяців з дня його надходження. Для МЕВ – не можуть перевищувати 30 днів та можуть бути продовжені за письмовою заявою декларанта не більше ніж на 15 днів.

8. Заборони та обмеження щодо окремих видів товарів, їх маси та граничної ваги. Щодо МПВ застосовуються обмеження, передбачені актами Всесвітнього поштового союзу, МКУ, нормативно-правовими актами з питань надання послуг поштового зв'язку в Україні; по вазі – обмеження максимальної величини у 30 кг. Експрес-перевізники, у своїй діяльності керуються нормами МКУ та іншого законодавства Україна, при цьому обмеження по граничних розмірах та масі МЕВ можуть встановлювати індивідуально.

Таким чином, аналіз особливостей МПВ та МЕВ дав змогу виокремити ряд принципових відмінностей між ними, які полягають у: посередниках процесу міжнародного поштового обміну; нормативно-правовому забезпеченні їх діяльності; класифікації відправлень; товаросупровідних документах; місці виконання митних формальностей; декларуванні; строках зберігання під митним контролем; заборонах та обмеження щодо окремих видів товарів, їх маси та граничної ваги.

Перелік джерел посилань

1. Митний кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>
2. Про поштовий зв'язок: закон України від 04.10.2001 № 2759-III [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2759-14>
3. Про затвердження Інструкції з організації митного контролю та митного оформлення міжнародних експрес-відправлень, що переміщуються (пересилаються) через митний кордон України: наказ Держмитслужби України № 728 від 03.09.2007 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1081-07>
4. Про затвердження Положення про митний контроль та митне оформлення міжнародних поштових відправлень: наказ Держмитслужби України, Держкомзв'язку та інформатизації № 680/108 від 27.10.1999 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0791-99/print1511332510142357>
5. Про затвердження Правил обробки та відправки міжнародної пошти в місцях міжнародного поштового обміну України: наказ Держмитслужби України, Держкомзв'язку та інформатизації № 165/626 від 07.11.2000 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0791-99/print1511332510142357>

Хмелевський О.В.,

канд. екон. наук,

доцент кафедри міжнародних економічних відносин Хмельницького національного університету

АСПЕКТИ НЕВРЕГУЛЬОВАНОСТІ ПИТАНЬ МИТНОГО КОНТРОЛЮ АВТОМОБІЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ, ЯКІ ВВОЗЯТЬСЯ ГРОМАДЯНАМИ НА МИТНУ ТЕРИТОРІЮ УКРАЇНИ ДЛЯ ВІЛЬНОГО ОБІГУ

Питання організації та проведення митного контролю автомобільних транспортних засобів, які ввозяться громадянами на митну територію України для вільного обігу – вільного використання та розпорядження такими транспортними засобами залишаються актуальними в умовах збільшення світовим автомобільним ринком обсягів своїх продажів в Україні.

Традиційно митний контроль сприймається як один із видів фінансового контролю діяльності суб'єктів господарювання, які ввозять, вивозять, здійснюють транзит, передають, зберігають і використовують товари, що переміщуються між митними територіями. Проте розуміння його сутності щодо ввезення автомобільних транспортних засобів громадянами на

митну територію України для вільного обігу досі залишається не до кінця розкритим, адже суб'єктом виступає власник транспортного засобу – громадянин, що відповідно до законів України має право власності на транспортний засоб, яке підтверджується документально. Крім того, транспортний засоб для здійснення митного контролю та митного оформлення може бути пред'явлений митному органу як власником, так і вповноваженою особою. Залежить таке ввезення безпосередньо від технічних можливостей дорожнього транспортного засобу за його експлуатаційними характеристиками, які спрямовано на подолання певної відстані автомобільними дорогами державного значення при перетині митного кордону України.

Тому, на нашу думку, сприйняття митного контролю автомобільних транспортних засобів доцільно обґрунтовувати на основі визначення митного контролю, даного у Митному кодексі ЄС [1] – як певних дій митних органів з метою забезпечення правильного застосування митного та іншого законодавства, що регулює ввезення, вивезення, транзит, передачу, зберігання і кінцеве використання товарів (у нашому випадку – автомобільних транспортних засобів), що переміщуються між митною територією Співтовариства та іншими територіями, наявність і пересування в межах митної території товарів, що не походять з Співтовариства, та товарів, поміщених під режим випуску для внутрішнього споживання. Доцільність такого сприйняття змісту митного контролю автомобільних транспортних засобів підтверджується дефініцією „митний контроль” у п. 24 ст. 4 Митного кодексу України, де він формулюється як „сукупність заходів, що здійснюються митними органами в межах своїх повноважень з метою забезпечення додержання норм Митного кодексу, законів та інших нормативно-правових актів з питань державної митної справи, міжнародних договорів України, укладених в установленому законом порядку” [2].

Залишається актуальною основна мета митного контролю – забезпечення законного переміщення автомобільних транспортних засобів через митний кордон, в тому числі повне та своєчасне адміністрування митних платежів.

Важливим є диференціювання терміну перебування транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України громадянами, під митним контролем у залежності від мети ввезення [3]. При ідентичній відправній нагоді початку контролю при ввезенні – моменту перетину митного кордону України – кінцевою точкою митного контролю тут є:

- для вільного обігу – завершення митного оформлення та видача посвідчення про реєстрацію транспортного засобу;
- з метою транзиту – вивезення транспортного засобу за межі митної території України;
- для вільного обігу або тимчасово – завершення митного оформлення та вивезення транспортного засобу за межі митної території України.

Елементом митного контролю є й те, що законодавством України з питань державної

митної справи встановлено відповідальність та відповідне накладення штрафу за недоставлення автомобільних транспортних засобів, які ввозяться громадянами на митну територію України для вільного обігу, а також документів до митниці-призначення, видачу їх без дозволу митниці ДФС України або втрату.

Посилення митного контролю автомобільних транспортних засобів досягається тим, що митні декларації, уніфіковані митні квитанції МД-1, акти про проведення огляду моторного транспортного засобу, а також копії документів, що подавалися для митного оформлення моторного транспортного засобу (наприклад, договори купівлі-продажу, рахунки, чеки, рахунки-фактури, інвойси, реєстраційні свідоцтва, страхові поліси тощо), зберігаються у справах митниці ДФС протягом 3 років відповідно до положень наказу Державної митної служби України «Про введення в дію Переліку документів, що утворюються в митних органах України, спеціалізованих митних установах та організаціях, із зазначенням строків зберігання» [4].

Разом з тим, низка питань митного контролю автомобільних транспортних засобів, які ввозяться громадянами на митну територію України для вільного обігу, потребують подальшого регулювання. Серед них:

1. Відсутність в законодавчих та нормативних документах єдиного трактування поняття «автомобільний транспортний засіб». Так, відповідно до Митного кодексу України поняття «транспортний засіб» та «автомобільний транспорт» об'єднано одним терміном – «товар» (за деякими винятками), а термін «моторний транспортний засіб» використовується виключно у коментарях до УКТ ЗЕД. Існує думка щодо доречності використання термінів «моторний транспортний засіб» або «дорожній транспортний засіб», включаючи їх номерні вузли (кузова (включаючи кабіни) та шасі), однак з певними обмеженнями [5].

2. Відсутність в нормативно-правових актах вичерпного вирішення питань, які повно регулювали б порядок митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, що надходять на митну територію України на адресу громадян у несупроводжуваному багажі або вантажних відправленнях для вільного обігу.

3. Наявність різнонаправленого вектору додаткового обтяження вартості автомобільного транспортного засобу податковим навантаженням у вигляді податків – митних платежів. Зокрема, оподаткування дорожніх транспортних засобів здійснюється ввізним митом (за ставкою 10 відсотків від митної вартості товару, відповідно до Закону України «Про митний тариф України»), акцизним податком (залежно від об'єму циліндрів двигуна та віку транспортного засобу за ставками, визначеними ст. 215 Податкового кодексу України) та податком на додану вартість (за ставкою 20 відсотків відповідно до ст. 193 Податкового кодексу України [6]). У цьому зв'язку відзначається значне дорожчання автомобільних транспортних засобів, як товару, на внутрішньому національному ринку України.

4. Невідповідність змісту Порядку розрахунково-касового обслуговування через органи Державної казначейської служби України митних та інших платежів, які вносяться до/ або під час митного оформлення [7] сучасним потребам та реаліям щодо сплати митних платежів із застосуванням авансованих платежів (передоплати), унесених власником-громадянином або уповноваженою ним особою на рахунки, відкриті на ім'я митниці ДФС за місцем постійного проживання власника в територіальних органах Державної казначейської служби України.

5. Наявність законодавчої невизначеності щодо питання сертифікації дорожніх транспортних засобів, їх складових частин та приладдя. Хоча офіційно розтлумачено позицію Державної фіскальної служби України щодо відсутності підстав у працівників митниць ДФС вимагати від фізичних осіб сертифікати відповідності стандартам та/або сертифікати відповідності, видані згідно з порядком затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання при митному оформленні, має місце наявність непорозумінь у переліку документів, що подаються до митниці ДФС України під час митного оформлення автомобільних транспортних засобів, які ввозяться громадянами на митну територію України для вільного обігу. Такі непорозуміння обумовлені безсистемністю нормативного матеріалу щодо урегулювання питань обов'язкової сертифікації автомобільних транспортних за окремими товарними позиціями.

Вирішення як викладених, так і інших наявних питань для підвищення ефективності митного контролю автомобільних транспортних засобів та усунення протиріч, які вони викликають в процедурах ввезення автомобільних транспортних засобів громадянами на митну територію України для вільного обігу, потребує відповідного приведення нормативно-правових актів до рівня відповідності умовам ефективного здійснення міжнародної торгівлі шляхом внесення в них належних змін.

Перелік джерел посилань

1. Митний кодекс Співтовариства: Регламент (ЄС) № 450/2008 Європейського парламенту та Ради : від 23 квітня 2008 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://kompmp.rada.gov.ua/>.

2. Митний кодекс України : від 13 березня 2012 року № 4495-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>.

3. Про затвердження Правил митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, які переміщуються громадянами через митний кордон України : наказ Державної митної служби України від 17.11.2005 р. № 1118 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/z1428-05>

4. Про введення в дію Переліку документів, що утворюються в митних органах України,

спеціалізованих митних установах та організаціях, із зазначенням строків зберігання [Електронний ресурс] : наказ Державної митної служби України від 13.01.2006 р. № 14 (зі змінами, внесеними наказом Державної митної служби України від 19.12.2007 р. № 1080). – Режим доступу : http://www.uazakon.com/documents/date_bx/pg_gxgoxh.htm.

5. Герман О.О. Митний контроль та митне оформлення товарів за товарними позиціями 8701 – 8707, 8711, 8716 згідно УКТ ЗЕД, що ввозяться громадянами на митну територію України для вільного обігу/ О.О. Герман // Проблеми законності. – 2016. – Вип. 133. – С. 111–125.

6. Податковий кодекс України : Закон України від 02.12.2010 р. № 2756-VI // Офіційний вісник України. – 2010. – № 92. – Ст. 3248.

7. Про затвердження Порядку розрахунково-касового обслуговування через органи Державної казначейської служби України митних та інших платежів, які вносяться до/або під час митного оформлення : наказ Міністерства фінансів, Державної митної служби України від 24.01.2006 р. № 25/44 // Офіційний вісник України. – 2006. – № 4. – Ст. 195.

Чернявська О.М.

*заступник начальника управління протидії
митним правопорушенням
Одеської митниці ДФС*

ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ ЯК ОБ'ЄКТИ МИТНОГО КОНТРОЛЮ ПРИ ПРОВЕДЕННІ ОГЛЯДІВ (ПЕРЕОГЛЯДІВ), ІНІЦІЙОВАНИХ ПРАВООХОРОННИМИ ОРГАНАМИ

Питанням проведення оглядів (переоглядів) товарів та транспортних засобів комерційного призначення, ініційованих правоохоронними органами останнім часом приділяється підвищена увага, що пояснюється наявними випадками зловживання правами, наданими суб'єктам звернень та відсутністю за результатами проведення таких заходів показників фактів виявлення порушень митного та податкового законодавства.

Внесені в лютому цього року[1] зміни в Постанову Кабінету Міністрів України «Про затвердження вичерпного переліку підстав, за наявності яких може проводитись огляд (переогляд) товарів, транспортних засобів комерційного призначення органами доходів і зборів України» від 23.05.2012 р. № 467 (далі – Постанова КМУ від 23.05.2012 р.) [2] не змогли повною мірою вирішити теоретичні та практичні проблеми щодо процедури проведення органами

доходів і зборів оглядів (переоглядів) товарів та транспортних засобів комерційного призначення на підставі отриманих від правоохоронних органів письмових доручень.

Зокрема, неоднозначно врегульованим у митному законодавстві залишилось визначення транспортного засобу комерційного призначення, як об'єкта митного контролю при проведенні оглядів (переоглядів), ініційованих правоохоронними органами, яке, як правило, ототожнюється з контейнером, що зумовлено наступним.

Форма письмових доручень правоохоронного органу на проведення огляду (переогляду) товарів, транспортних засобів комерційного призначення (далі – форма доручення), встановлена додатком 2 Постанови КМУ від 23.05.2012 р., передбачає обов'язкову наявність інформації про підстави їх надсилання, номер відповідного провадження (справи), строк виконання, відомості про товари, осіб, які їх переміщують, та/або про транспортні засоби комерційного призначення, з використанням яких можуть бути вчинені порушення законодавства з питань державної митної справи [2].

Разом з цим, в графі форми письмового доручення, де повинна зазначатись інформація про транспортний засіб комерційного призначення, з використанням якого можуть бути вчинені порушення законодавства з питань державної митної справи, в дужках зазначено ще й слово «контейнер», а нижче, дані які можуть в цій графі вноситись, зокрема: марка, модель та номерний знак/номер.

У розумінні Митного кодексу України контейнером є транспортне обладнання (клітка, знімна цистерна або подібний засіб), що: а) являє собою повністю або частково закриту ємність, призначену для поміщення в неї вантажів; б) має постійний характер і завдяки цьому є достатньо міцним, щоб слугувати для багаторазового використання; в) спеціально сконструйоване для полегшення перевезення вантажів одним або кількома видами транспорту без проміжного перевантаження; г) сконструйоване таким чином, щоб полегшити його перевантаження, зокрема з одного виду транспорту на інший; г) сконструйоване таким чином, щоб його можна було легко завантажувати та розвантажувати; д) що має внутрішній об'єм не менше одного метра кубічного. Термін "контейнер" включає приладдя та обладнання, необхідні для цього типу контейнера, за умови, що вони перевозяться разом із контейнером. Знімні кузови прирівнюються до контейнерів [3].

Під транспортними засобами розуміються транспортні засоби комерційного призначення, транспортні засоби особистого користування, трубопроводи та лінії електропередачі.

Транспортні засоби за призначенням поділяються на 2 групи: особистого користування та комерційного.

Транспортними засобами комерційного призначення є 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, причепа, напівпричепа) 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.

Транспортними засобами особистого призначення є наземні транспортні засоби товарних позицій 8702, 8703, 8704 (загальною масою до 3,5 тонни), 8711 згідно з [УКТ ЗЕД](#) та причепа 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 кожен товарну позицію виключно для особистого користування, а не для промислового або комерційного транспортування товарів чи пасажирів за плату або безоплатно.

При цьому, з аналізу п. 57 ст. 4 Митного кодексу України вбачається, що тільки транспортні засоби особистого користування є товаром [3].

Тому, якщо митному огляду підлягає транспортний засіб особистого користування, то дані про нього зазначаються в графі «товар» форми доручення, а якщо об'єктом митного контролю є транспортний засіб комерційного призначення з використанням якого можуть бути вчинені порушення законодавства з питань державної митної справи – то у графі «інформація про транспортний засіб комерційного призначення» (із зазначенням марки, моделі та номерного знаку/номеру).

Вважаємо, що контейнер не можна ототожнювати з транспортним засобом комерційного призначення, оскільки він є транспортним обладнанням, а не транспортним засобом. У зв'язку з чим, у форму доручення необхідно внести зміни, розмежувавши чітко графу для внесення даних про контейнер і транспортний засіб комерційного призначення, та передбачити у формі доручення обов'язкову наявність інформації про контейнер, що дозволить оперативніше ідентифікувати об'єкт здійснення митного огляду (переогляду) при опрацюванні письмових доручень та прискорить вжиття необхідних заходів, покликаних на недопущення та виявлення порушень митного законодавства.

Перелік джерел посилань

1. Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 23 травня 2012 р. № 467: Постанова Кабінету Міністрів України від 21 лютого 2018 р. № 109 // Урядовий кур'єр. – 2018. - № 41. – стор. 34.
2. Про затвердження вичерпного переліку підстав, за наявності яких може проводитись огляд (переогляд) товарів, транспортних засобів комерційного призначення органами доходів і зборів України: Постанова Кабінету Міністрів України від 23 травня 2012 р. № 467 // Офіційний вісник України. – 2012. - № 41. - стор. 33.
3. Митний кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>.

Южаніна Н.П.,

Голова комітету Верховної Ради з питань податкової та митної політики

Луцишин З.О., д-р екон. наук,

професор кафедри світового господарства і міжнародних економічних наук Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка

ПРОБЛЕМИ Й ОСОБЛИВОСТІ РЕЄСТРАЦІЇ ТА МИТНОГО ОФОРМЛЕННЯ АВТОМОБІЛІВ НА ЄВРОНОМЕРАХ

Питання легалізації автомобілів на єврономерах набуло на нинішній день особливої гостроти, і не лише щодо їх митного оформлення, видів та розмірів платежів, але й у площині безпеки руху, страхування, відшкодування витрат у разі вчинення ДТП власниками таких автомобілів. Починається усе із відсутності належної реєстрації таких автомобілів, їх узаконення на території України. Традиційно автомобілі з іноземною реєстрацією були здебільшого у Південно-західних прикордонних областях (Закарпатській, Львівській, Чернівецькій, Одеській). При частих перетинах кордону це дешевше та простіше, однак останнім часом ввезення автомобілів на єврономерах без належної реєстрації, митного оформлення (розмитнення), належного страхування на території України набуло масштабів добре налагодженого бізнесу із різноманітними додатковими схемами, наприклад, реєстрацією на підставних осіб.

Елегантні, комфортабельні автомобілі західних автовиробників завжди були у пріоритеті українців. Вітчизняне автомобілебудування, як не намагається самотужки чи з допомогою усіх

доступних важелів впливу¹, не може вийти на конкурентні позиції. Чинна система ставок акцизного податку – це частина комплексу захисних заходів на підтримку вітчизняного автовиробника. Однак, автовиробники цим захистом не скористалися. Будучи захищеними від імпорту уживаних авто, ними не було вжито жодних заходів щодо інвестування в нові розробки. Місцеві моделі авто з роками морально застаріли і залишились малоцікавими для споживачів. Легкові автомобілі українського виробництва стали напіввимерлим видом. Слушним є порівняння 4 тис вироблених в Україні авто з 1 млн. авто, які продукує Словаччина, та з 1,3 млн. чеських авто. Очевидно, що система стимулювання високими акцизами на вживані авто виявилася неефективною² [Див.1, с.5].

Купити вживаний автомобіль у деяких країнах ЄС дешевше ніж в Україні, але потрібно враховувати, що в ЄС є дуже різні ставки та підходи до плати за реєстрацію авто [2] та сплати щорічного податку на авто [3] (рис. 1).

Окрім того, між країнами ЄС скасовані імпорتنі мита та ПДВ, але кожна країна має право самостійно встановлювати плату за реєстрацію авто та щорічний податок на нього. Одні країни роблять акцент на значному зборі при реєстрації авто, інші — збирають основні податки під час їх використання. Деякі країни не застосовують ні те, ні інше. Наприклад, Словаччина (33; 0), Чехія (32; 0), Литва (14; 0). І, насправді, переважна більшість авто в Україні з іноземною реєстрацією походять із Литви, Чехії та Словаччини – країни з мінімальною вартістю реєстрації та відсутністю щорічного податку за користування автомобілем. В Україні існує аналог податку за реєстрацію авто — акциз, але відсутній щорічний податок на авто. Крім того, при імпорті з ЄС доведеться заплатити ПДВ та імпортне мито, оскільки Україна не є членом ЄС. В Україні є два критерії для розміру акцизів: об'єм двигуна та вік авто. В українських ставках акцизного податку є екстремальні перепади, пов'язані якраз із цими двома параметрами [6]. Поряд із розмірами акцизів в Україні також діє інше обмеження. За Законом «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів» з 1 січня 2016 року заборонено ввозити на територію України автомобілі нижчі за стандарт євро-5, тобто не старіші 2010 року. Тож навіть, якщо хтось захоче сплатити акциз за описане вище авто стандарту Євро-4, поставити його на реєстрацію в Україні є не можливим.

Значні розбіжності у підходах до оподаткування та реєстрації авто між країнами ЄС та Україною сприяють ситуації, при яких певні марки авто в деяких країнах ЄС суттєво дешевші та

¹ Україна відмовилася від заборони на ввезення авто старше восьми років при вступі в СОТ, замінивши її зборами на вживані авто. Для машин, що були в користуванні, розмір акцизу в 7-28 разів більший за акциз для нових авто. Таким чином, Україна стимулює придбання нових авто, що повинно було допомогти вітчизняним виробникам.

² Вочевидь, необхідним є у новій стратегії розвитку українського автомобілебудування на найближчі п'ять років, яку готує Мінекономіки, знайти шляхи розвитку галузі, стимулюванням залучення іноземних інвестицій чи ефективної форми співпраці, спрямованих на параметри якості, конкурентоспроможності, енергоощадності та екологічності з урахуванням досвіду неефективності поточних податкових заходів та штучних преференцій адміністративно-регуляторного характеру.

є більш доступніші, ніж в Україні. Уживані автомобілі на територію України потрапляють, двома основними шляхами: резидент України, використовуючи прогаліни Митного кодексу, ввозить авто на транзитних умовах³ і другий шлях — знайти резидента європейської країни, оформити авто на нього, за певну плату він ввезе авто на територію України. Ця схема складніша, але зручніша, адже термін довший, незважаючи на загрозу штрафу за нецільове використання авто. Правда, тут є чимало проблем для самих громадян.

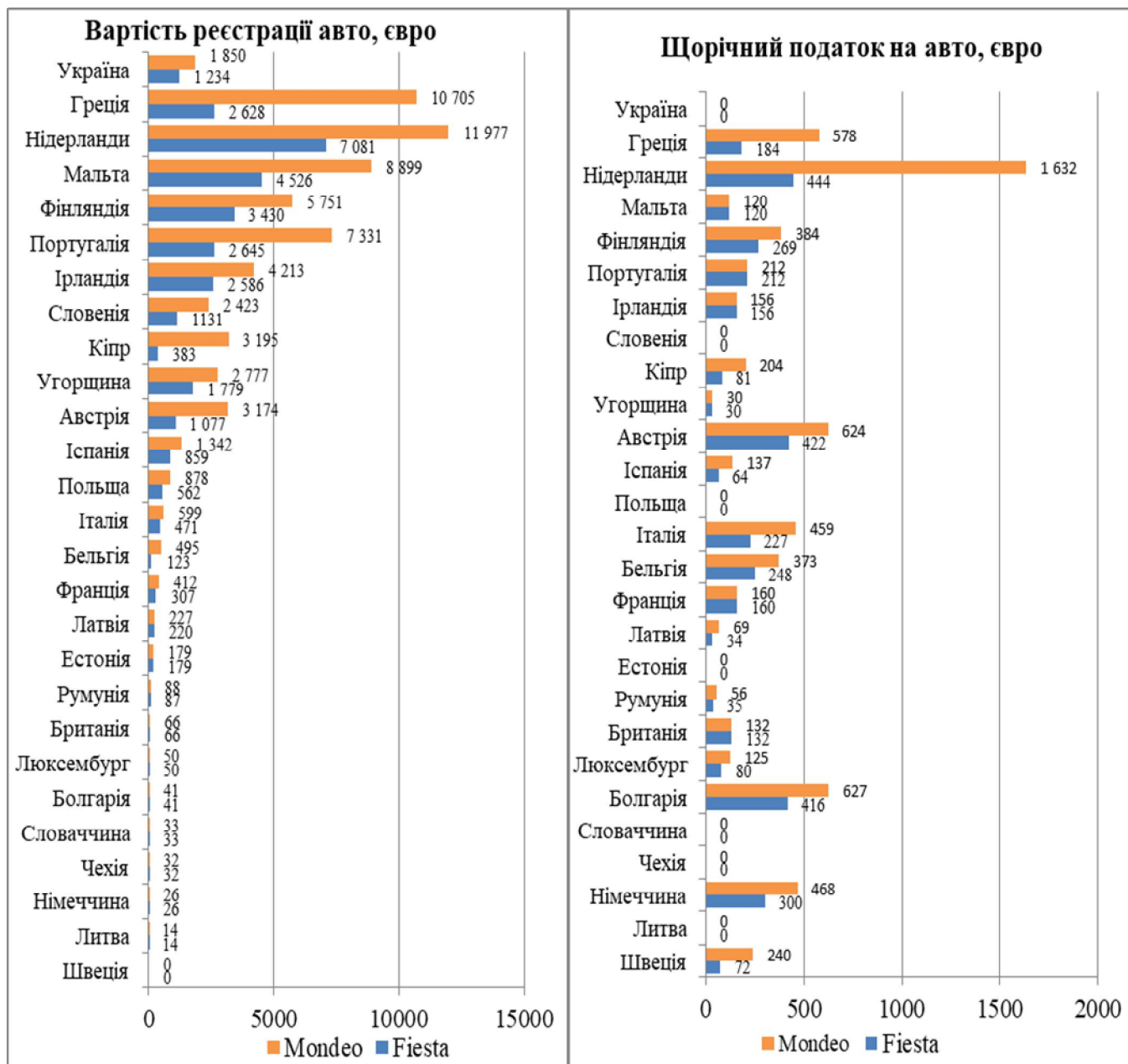


Рисунок 1 – Плата за реєстрацію автомобілів та щорічний податок

Джерело: побудовано на основі [3, с. 790 - 791]

Надзвичайно легко, не розібравшись, потрапити у безвихідь. Також існує варіант

³ Для жителів прикордонних територій, які часто працюють за кордоном, це вихід, адже вони кожні п'ять-десять днів повинні перетинати кордон для виконання вимог законодавства. Проте статистика свідчить, що термін перебування такого авто на території України значно довший. Тоді починають діяти підробні документи про хворобу водія чи несправність автомобіля.

оформлення авто на юридичну особу, ці автомобілі офіційно перебувають «у комерційному використанні».

За офіційною інформацією митних органів на території України перебуває понад 65 тис. авто з іноземною реєстрацією з використанням прогалин у митних процедурах або з їх порушенням.

Усе це створює проблеми та потребує пошуку практичних шляхів їх вирішення. Так, *першою* і основною проблемою є безпека на дорогах (за даними Світового банку Україна є однією з найнебезпечніших країн для пішоходів). *Друга* похідна проблема — здоров'я громадян. Забруднене повітря шкодить населенню, особливо в містах⁴. *Третя* проблема — правова захищеність власності на авто, в тому числі придбаних за описаними схемами. *Четверта* — наповнення держбюджету шляхом надходження коштів від реєстрації авто; сума невелика, проте суттєва для загального бюджету. *П'ята* — доступність авто. Автомобіль зараз не лише засіб пересування чи комфорту, це також інструмент для щоденного заробітку для низки громадян. *Шоста* – в Україні з'явилося дві групи власників автомобілів: ті, що завезли іноземні авто і їх розмитнили, сплатили усі податки та ті, що уникають цього⁵.

З метою вирішення цих проблем у 2016 році парламент ухвалив Закон «Про внесення змін до підрозділу 5 розділу XX "Перехідні положення» Податкового кодексу щодо стимулювання розвитку ринку вживаних транспортних засобів", №1389-VIII. Документ дозволив ввозити авто за пільговими ставками акцизу. Однак, за Законом ці авто не можуть бути вироблені раніше 2010 року. У 2017 році Верховна Рада ухвалила зміни до статті 2 Закону «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів». Цей документ на два роки відтермінував введення стандарту Євро-6. Крім того, ухвалення цього закону дозволило застосовувати до 31 грудня 2018 року пільгові ставки акцизного податку на легкові транспортні засоби (стандарту Євро-5), що були у використанні, залежно від коду з УКТ ЗЕД та потужності двигуна. При цьому, Законом передбачено, що знижені ставки акцизного податку не застосовуються для легкових автомобілів, якщо вони: 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; вироблені до 1 січня 2010 року; ввозяться на митну територію України особою для

⁴ Україна є 74 країною за кількістю машин на душу населення. У США насиченість авто вчетверо більша і країна прекрасно функціонує. Та й стандарти від Євро-3 і Євро-4 — це вже продукти та вимоги нинішнього століття. Тому на певну лібералізацію можна буде піти.

⁵ З одного боку, є українські громадяни, які прагнуть купувати автомобілі за більш низькими цінами, з іншого — громадяни, які не хочуть сплачувати великі акцизні податки за ввезення. Є й така група, яким не підходить навіть рішення скасувати всі акцизи на авто. Як уже зазначалося, бізнес ввезення авто з іноземними номерами в Україну набрав індустріальних масштабів. Цей приватний бізнес зацікавлений у збільшенні термінів ввезення авто в Україну та в інших схемах легалізації ввезення авто з єврономерами. Зменшення самих податків, що цілком влаштує власників авто, їм не підходить, бо це убіє їх бізнес.

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.

До набрання чинності Законом у період з 01.01.2016 по 31.07.2016 на митну територію України протягом місяця ввозилося близько 1 тис. вживаних авто та було сплачено до держбюджету близько 125 млн. грн. митних платежів. Після набрання чинності Законом у період з 01.08.2016 по 31.07.2017 на митну територію України було ввезено 48,6 тис. вживаних авто і сплачено до держбюджету 3,8 млрд. грн. При цьому, якщо за 5 місяців 2016 року ввезено 15 тисяч авто, то за 7 місяців 2017 року – вже 33,5 тис. (вдвічі більше). Були сподівання, що ці заходи дозволять знизити рівень проблеми. Але, очевидним є те, що потрібно зробити більше.

Як бачимо, єдиного та універсального вирішення проблеми немає. Однак, проблему, яка склалася, слід вирішувати не лише адміністративними заходами чи на законодавчому рівні, а шукати компромісні рішення та поступки з обох сторін, зокрема:

- власники авто на єврономерах повинні прийняти те, що задля безпеки на дорогах необхідно вжити жорстких заходів щодо закриття схем ввезення. Власникам бізнесів із ввезення цих авто доведеться шукати нові способи заробітку;

- необхідно реформувати систему ставок акцизного податку на авто. Вона повинна бути більш збалансованою, мати менші перепади у ставках та зробити авто більш доступними;

- доцільно запровадити систему, при якій базові ставки акцизів будуть встановлюватися залежно від виду транспортного засобу та типу двигуна. До них можна застосовувати підвищені коефіцієнти залежно від об'єму двигуна та віку транспортного засобу. Така система повинна привести до зниження ставок акцизного податку;

- дещо лібералізувати вимоги щодо заборони реєстрації транспортних засобів, які не відповідають екологічним стандартам, зберігши їх лише для нових авто;

- Кабінету Міністрів України та автомобілебудівній галузі слід напрацювати нові підходи щодо розвитку вітчизняного автомобілебудування. Старі, очевидно, не працюють;

- вдосконалення митного контролю; посилення митного аудиту та активізація митного постаудиту;

- більш тісна та ефективна співпраця зі страховими компаніями щодо страхування автомобілів. Окрім того, в Україні відсутні страхові збори/внески, які були б диференційовані з урахуванням стану та віку авто (за винятком раритетних автомобілів, для яких має бути розроблена своя схема). Чим старший автомобіль, тим і сума страхування має бути більшою.

На превеликий жаль, в Україні відсутня як фінансова і податкова культура, так і страхова

культура чи радше культура страхування авто, життя, здоров'я і т.д. Дотримання цих принципів, виховання культури є тривалою та копіткою роботою, яка зачіпає не лише статистичні цифри у вигляді розміру акцизу, ПДВ, сплати мита, але і зміни психології. Сплачені податки, мито мають бути індикаторами успішності та платоспроможності особи, показником успішного бізнесу, кредитоспроможності, а не навпаки, показником невміння сховати доходи чи скористатися офшорними схемами, нічками тощо.

Перелік джерел посилань

1. Єврономери: коли простого виходу немає / Ніна Южаніна, проект «Наші податки». – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/publications/2017/10/4/629737/>.
2. CO2 based motor vehicle taxes in the EU / European Automobile Manufacturers Association. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.acea.be/uploads/publications/CO2_tax_overview_2017.pdf
3. Siamak Zahedi. Lázaro V Cremades. Vehicle taxes in EU countries. How fair is their Calculation? // XVI Congreso Internacional de Ingeniería de Proyectos Valencia, 11-13 de julio de 2012. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/18150/vehicles.pdf?sequence=1>
4. Правила митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, що переміщуються громадянами через митний кордон України / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.infocar.com.ua/law_ukr/law_144.html.
5. Особливості митного оформлення транспортних засобів, що ввозяться громадянами на митну територію України для вільного обігу / Вісник. Офіційно про податки. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.visnuk.com.ua/ua/pubs/id/5866>
6. Механізм та розрахунок вартості розмитнення автомобіля детально див. Єврономери: коли простого виходу немає / Ніна Южаніна, проект «Наші податки». – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/publications/2017/10/4/629737/>

Яременко О.Ф.

канд. екон. наук. доцент

доцент кафедри міжнародних економічних відносин Хмельницький національний університет

ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРОЦЕСІВ МИТНОГО ОФОРМЛЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ПРИ ПЕРЕТИНІ МИТНОГО КОРДОНУ УКРАЇНИ

Проблеми функціонування митної системи завжди перебували у центрі уваги науковців, практиків, органів державного управління. Насамперед це обумовлюється необхідністю захищеності національних інтересів України, серед яких варто виділити: переміщення через митний кордон товарів і транспортних засобів; здійснення митного регулювання, пов'язаного із встановленням та справлянням митних податків і зборів; застосування процедур митного контролю та митного оформлення товарів із застосуванням заходів із тарифного й нетарифного регулювання; проведення боротьби з контрабандою та порушенням митних правил, а також виконання інших, покладених на органи доходів і зборів завдань, шляхом ефективної реалізації митної справи [2]. Як кінцевий результат – спрощення ведення бізнесу при веденні зовнішньоекономічних операцій для легального бізнесу та іноземних інвесторів.

Однією із складових елементів розробленої «Дорожньої карти: реформи митної системи» є запровадження створення моніторингової служби, метою якої є здійснення моніторингу зовнішньоекономічних операцій та аналітичного забезпечення роботи митних служб.

Діяльність зазначеної служби передбачає наявність і ефективне функціонування системи моніторингу, яка є комплексною системою і дозволяє збирати, накопичувати, оцінювати та виявляти значимі фактори впливу, потенційні та реальні проблеми, загрози і небезпеки щодо функціонування митних органів, встановлювати здобутки, позитивні результати, а також забезпечувати відповідальність як окремих посадових осіб, так і структурних елементів.

Спираючись на класичні функції, які виконує моніторинг, можна виділити його наступні основні завдання щодо митних органів залежно від їх рівнів:

1) моніторинг митних формальностей (мікрорівень):

— змін законів, правил, процедур, угод;

— товаропотоку на мікрорівні;

— визначення митної вартості;

— митних платежів;

— документів з метою встановлення їх відповідності встановленим вимогам;

виявлення недостовірних даних;

— узагальнення даних щодо суб'єктів підприємництва (якість ЗЕД (добросовісність/недобросовісність));

— безпечні/небезпечні торговельні потоки тощо.

2) моніторинг внутрішньої безпеки (дотримання (належного виконання) функцій митними органами):

— рівня кваліфікації працівників;

— кількість професійних помилок;

— дотримання законів, правил, процедур, угод тощо;

— інвестиції в модернізацію митниці та їх цілеспрямоване використання;

— виявлення факторів, які мають дестабілізуючий і стимулюючий вплив;

— контроль дотримання заборон та обмежень щодо переміщення товарів, транспортних засобів через митний кордон тощо

3) моніторинг інтегральний (макрорівень) – характеризує динаміку показників ЗЕД країни, в тому числі розвитку торгівлі, стану митної безпеки, виявлення дестабілізуючих чинників, вивчення міжнародного досвіду проведення митних процедур, підготовка рекомендацій, спрямованих на подолання негативних і підтримку позитивних дій, заходів, з метою підтримання належного рівня безпеки митного кордону України, вплив на економічний розвиток.

Основними джерелами інформації митного моніторингу можуть бути: аналіз документів, спостереження, опитування, міжнародні джерела інформації (Thomson Reuters, Amadeus, Orbis Bureau Van Dijk, Zepol, Transfer Pricing One Source, Platts, Metal Bulletin, Metal-Pages, Mysteel, Метал Експерт, Argus, ICIS Pricing, CRU Fertilizer Week, Industrial Minerals, Global Tax Surveys, IBDF, Новини ринків вугілля, Щомісячний огляд ринків феросплавів Європи, Новини міжнародних ринків сталі і сировини, Новини ринків сталі і сировини СНД, Eurofish, emeat, «Зерно Причорномор'я», ТМ карта тощо); митні бази інших держав та інші бази даних, наявні у відкритому доступі або на умовах передплати; програми супутникового моніторингу; дані органів статистики та профільних видань; рішення українських та іноземних судових інстанцій у сфері ціноутворення.

Методичне забезпечення моніторингу індикаторами полягає в тому, що перш за все повинна бути дотримана порівнянність даних показників, що є основою подальшої роботи з формування заходів щодо нейтралізації загроз, небезпек і прогнозування подальшого розвитку митних процедур, митного контролю. Загальносвітовий тренд функціонування державних органів, на який орієнтується Україна, - KPI (Key Performance Indicators). Запроваджені ним ключові індикатори результативності дозволяють встановлювати орієнтири функціонування державних органів і контролювати їх розвиток. Щодо митних органів, то тут використовуються

інтегровані показники (індикатори) ефективності їх роботи. А саме: САТТ (Customs Assessment Trade Toolkit) – інструмент оцінки митних органів; LPI (Logistics Performance Index) – індекс ефективності логістики; DB (Doing Business) – оцінка бізнес-регулювання.

На думку вітчизняних науковців [1], показники оцінки ефективності процедур митного контролю доцільно поділити на три групи.

За допомогою показників першої групи здійснюється оцінка ефективності процедур митного контролю на мікрорівні. До цієї групи належать такі показники: оцінка процедур митного оформлення однієї поставки (час проходження митних формальностей; відсоток товарів, відібраних для фізичного огляду; відсоток товарів, класифікаційний код яких було змінено); середня кількість документів для митного оформлення однієї поставки; - кількість та тривалість планових, позапланових перевірок та зустрічних звірок; середня кількість днів, витрачених на комплекс митних процедур для однієї поставки; кількість відправлень товарів до митниць призначення у розрізі видів транспорту та напрямків переміщення; кількість суб'єктів ЗЕД, які зазнали перевірки після митного оформлення.

Друга група показників оцінює рівень професійності посадових осіб митних органів, що здійснюють митний контроль, а саме: обсяг імпортованих товарів у розрахунку на одну посадову особу митних органів; середній обсяг імпорту в кількісному вираженні у розрахунку на одну посадову особу митних органів; середня кількість декларацій, оформлених однією посадовою особою за рік; обсяги оформлених вантажів оформлених однією посадовою особою за зміну (місяць, рік); середньоденне перерахування митних платежів митним органом тощо.

За допомогою показників третьої групи є можливим розрахувати вплив ефективності процедур митного контролю на макроекономічні показники держави. До цієї групи увійшли такі показники: відсоток митних платежів в загальній сумі доходів державного бюджету; кількість донарахованих платежів до державного бюджету; номінальний рівень митного навантаження на економіку; виконання плану надходжень митних платежів до бюджету; рівень використання електронних систем і технологій, які дозволяють скоротити час проходження товарів через митницю; рівень корумпованості; кількість зафіксованих випадків контрабанди та порушення митних правил.

Таким чином, запровадження моніторингової служби у митній системі є важливим фактором у забезпеченні економічної безпеки держави, адже від збалансованого, злагодженого функціонування всіх її елементів значною мірою залежить стан державних фінансової системи, макроекономічна рівновага та подальше зростання національної економіки.

Перелік джерел посилань

1. Мартинюк В. П. Аналіз стану митної складової фінансової безпеки України / В. П. Мартинюк // Економічний аналіз : зб. наук. праць / Тернопільський національний економічний університет; редкол. : В. А. Дерій (голов. ред.) та ін. – Тернопіль : Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету “Економічна думка”, 2014. – Том 16. – № 1. – С. 212-218.
2. Пашко П. В. Понятійний апарат системи забезпечення митної безпекоспроможності / П. В. Пашко // Актуальні проблеми економіки. – 2009. – № 4 (94). – С. 62–68.

АВТОРИ

- Артеменко Андрій Володимирович** – в. о. начальника митного поста «Чорноморський» Одеської митниці ДФС
- Білак Наталія Ігорівна** – заступник начальника відділу взаємодії з митними органами іноземних держав Управління боротьби з митними правопорушеннями та міжнародної взаємодії Одеської митниці ДФС, слухач Одеського регіонального інституту державного управління національної академії державного управління при Президентові України
- Васильківський Дмитро Миколайович** – д-р. екон. наук, доцент, завідувач кафедри міжнародних економічних відносин Хмельницького національного університету
- Гаврилюк Дмитро Володимирович** – студент Університету митної справи та фінансів
- Грицина Леся Анатоліївна** – канд. екон. наук, доцент, доцент кафедри міжнародних економічних відносин Хмельницького національного університету
- Дорофєєва Лілія Максимівна** – канд. юрид. наук, доцент, доцент кафедри адміністративного, фінансового та інформаційного права ДВНЗ «Ужгородський національний університет», начальник юридичного відділу Закарпатської митниці ДФС
- Запорожець Олена Федорівна** – канд. екон. наук, старший державний інспектор відділу митного оформлення № 4 митного поста «Одеса-порт» Одеської митниці ДФС
- Комаров Олег Вікторович** – канд. наук з держ. упр., заступник директора Департаменту з митних технологій ПАТ КБ «Приватбанк
- Коновалов Юрій Олександрович** – науковий співробітник відділу дослідження митних зобов'язань Науково-дослідного центру митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України
- Кувакін Сергій В'ячеславович** – канд. юрид. наук, доцент, доцент кафедри адміністративного та митного права Університету митної справи та фінансів
- Кушнір Анна Олегівна** – студент 4-го курсу, юридичного факультету Університету митної справи та фінансів
- Кущенко Євген Сергійович** – аспірант Університету митної справи та фінансів
- Легеца Євген Олександрович** – канд. юрид. наук, доцент, доцент кафедри адміністративного та митного права Університету митної справи та фінансів
- Мазур Анатолій Васильович** – канд. юрид. наук, доцент, доцент кафедри адміністративного та митного права Університету митної справи та фінансів
- Марчуков Андрій Сергійович** – заступник начальника Управління – начальник відділу митної вартості та адміністрування митних платежів Управління адміністрування митних платежів Одеської митниці ДФС
- Матюх Сергій Анатолійович** – канд. екон. наук, доцент, доцент кафедри міжнародних економічних відносин Хмельницького національного університету
- Мірошніченко Сергій Васильович** – старший державний інспектор Енергетичної митниці ДФС
- Остапенко Ірина Рудольфівна** – начальник управління адміністрування митних платежів Рівненської митниці ДФС
- Пасічник Анатолій Миколайович** – д-р фіз.-мат. наук, професор, професор кафедри транспортних систем та технологій Університету митної справи та фінансів
- Попель Сергій Анатолійович** – канд. екон. наук, старший науковий співробітник відділу дослідження митних зобов'язань Науково-дослідного центру митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України
- Приймаченко Дмитро Володимирович** – д-р. юрид. наук., професор, проректор з наукової роботи Університету митної справи та фінансів
- Пухальська Яна Петрівна** – канд. екон. наук, доцент, доцент кафедри міжнародних економічних відносин Хмельницького національного університету
- Пухальський Вадим Валентинович** – канд. екон. наук, доцент, доцент кафедри міжнародних економічних відносин Хмельницького національного університету

- Прус Людмила Романівна** – канд. екон. наук, доцент, завідувач відділу дослідження митних зобов'язань Науково-дослідного центру митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України
- Романюк Уляна Василівна** – молодший науковий співробітник відділу дослідження митних зобов'язань Науково-дослідного центру митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України
- Руда Тетяна Василівна** – канд. екон. наук, стари. наук. співроб., провідний науковий співробітник відділу дослідження митних зобов'язань Науково-дослідного центру митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України
- Сідляр Вікторія Володимирівна** – канд. екон. наук, доцент кафедри податків та фіскальної політики Тернопільського національного економічного університету
- Сластьоненко Оксана Олександрівна** – канд. юрид. наук, доцент, стари. наук. співроб., доцент кафедри фінансового права Університету державної фіскальної служби України
- Соломаха Діана Андріївна** – студент 3 курсу, юридичного факультету Університету митної справи та фінансів
- Фрадинський Олександр Анатолійович** – канд. екон. наук, доцент, стари. наук. співроб., завідувач відділу дослідження митних ризиків Науково-дослідного центру митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики Університету державної фіскальної служби України
- Хмелевський Олег Васильович** – канд. екон. наук, доцент, доцент кафедри міжнародних економічних відносин Хмельницького національного університету
- Чернявська Оксана Михайлівна** – заступник начальника Управління боротьби з митними правопорушеннями Одеської митниці ДФС, аспірант НУ «Національна юридична академія»
- Южаніна Ніна Петрівна** – голова комітету Верховної Ради України з питань податкової та митної політики
- Луцишин Зоряна Орестівна** – д-р. екон. наук, професор, професор кафедри світового господарства і міжнародних економічних відносин Інституту міжнародних економічних відносин
- Якимчук Людмила Леонтіївна** - студент Університету державної фіскальної служби України
- Яременко Оксана Федорівна** – канд. екон. наук, доцент, доцент кафедри міжнародних економічних відносин Хмельницького національного університету

Мережеве електронне наукове видання

**АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ МИТНОГО КОНТРОЛЮ
ТА МИТНОГО ОФОРМЛЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ
ЗАСОБІВ ПРИ ПЕРЕМІЩЕННІ ЧЕРЕЗ МИТНИЙ
КОРДОН УКРАЇНИ**

**Збірник тез
науково-практичної інтернет-конференції
(м. Ірпінь – м. Хмельницький, 28 травня – 11 червня 2018 року)**

**Відповідальний редактор
Прус Л.Р.**

**Технічне редагування
Попель С.А.**