

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Західноукраїнський національний університет
Навчально-науковий інститут новітніх освітніх технологій
Кафедра фінансів ім. С.І. Юрія

СЛАБЕНКО Вадим Олександрович

**Митне регулювання автомобільного ринку в
Україні / Customs Regulation of the automobile
market in Ukraine**

спеціальність: 072 - Фінанси, банківська справа та страхування
освітньо-професійна програма - Митна справа

Кваліфікаційна робота

Виконав студент групи
ФМСзм-21
В. О. Слабенко

Науковий керівник:
к.е.н., доцент, А. І. Луцик

Кваліфікаційну роботу допущено
до захисту:

"__" _____ 20__ р.

Завідувач кафедри
_____ **О. П. Кириленко**

ТЕРНОПІЛЬ - 2022

АНОТАЦІЯ

Слабенко Вадим Олександрович. Митне регулювання автомобільного ринку в Україні. – Рукопис.

Дослідження на здобуття освітнього ступеня «магістр» за спеціальністю 072 «Фінанси, банківська справа та страхування» – Західноукраїнський національний університет, Тернопіль, 2022.

У кваліфікаційній роботі проведено аналіз правових норм, які регулюють переміщення автомобілів через митний кордон, наведені рекомендації по оптимізації регулювання процесу ввезення легкових транспортних засобів.

ANNOTATION

Slabenko Vadym Oleksandrovych. Customs Regulation of the automobile market in Ukraine. - Manuscript.

Research for attaining of the master's degree in speciality 072 – Finance, Banking and Insurance. – West Ukrainian National University, Ternopil, 2022.

In the qualification work, an analysis of the legal norms regulating the movement of cars across the customs border was carried out, recommendations were given to optimize the regulation of the process of importing passenger vehicles.

ВСТУП	4
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ МИТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ	8
1.1. Транспортні засоби як об'єкт митного регулювання.....	8
1.2. Сутність та особливості митного регулювання ввезення транспортних засобів	11
Висновки до розділу 1	16
РОЗДІЛ 2 ПРАГМАТИКА МИТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕМІЩЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ	18
2.1. Аналіз практик митного регулювання імпорту автомобілів в Україну	18
2.2. Оцінка фіскальних ефектів від імпорту легкових автомобілів в Україну ...	27
Висновки до розділу 2	30
РОЗДІЛ 3 ПЕРСПЕКТИВИ МИТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕМІЩЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ЧЕРЕЗ МИТНИЙ КОРДОН УКРАЇНИ	32
Висновки до розділу 3	37
ВИСНОВКИ.....	39
ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	43

ВСТУП

Актуальність теми. Ввезення легкових транспортних засобів, їх митний контроль і митне оформлення, а також шляхи мінімізації обсягів належних до сплати митних платежів набули особливої актуальності в Україні. Застосування тарифних і нетарифних інструментів забезпечує захист економіки держави від негативного впливу іноземних виробників, збереження стану навколишнього середовища, а також може виступати стимулюючим або дестимулюючим чинником розвитку міжнародного співробітництва та торгівлі. Ці тарифні і нетарифні інструменти складають основу заходів регулювання міжнародної економічної діяльності.

Під час переміщення автомобіля через митний кордон України, постає питання щодо його декларування суб'єктом ЗЕД, при чому останній має право обрати відповідний сприятливий митний режим в залежності від мети переміщення. Обираючи той чи інший митний режим, суб'єкт визначає які саме інструменти регулювання зовнішньоекономічної діяльності будуть застосовуватись до його операції. Якщо виходити з напрямку переміщення «імпорт», то згідно з Митним кодексом транспортний засіб реально ввезти у 3 митних режимах: імпорту, транзиту, тимчасового ввезення. Відповідно, кожен з них призначений для конкретної мети ввезення і тягне за собою або, навпаки, звільняє від виконання певних обов'язків.

Через значну різницю між цінами на вживані авто в Європі порівняно з українськими, поширеною донедавна практикою було ввезення транспортних засобів з іноземними номерними знаками без зняття його з обліку в країні реєстрації та без сплати обов'язкових митних платежів. Більше того, тривалий час при застосуванні митного режиму транзиту і тимчасового ввезення (в деяких випадках) вимога гарантій сплати митних платежів не застосовувалась, через що не один «імпортований» автомобіль заїхав до України фактично легально, уникнувши заходів тарифного і нетарифного регулювання.

В основу науково-методологічного підґрунтя даної роботи лягли праці значної кількості українських вчених, зокрема В.М. Білика, Д.М. Васильківського, О.О. Германа, С.Д. Герчаківського, Л.М. Дорофєєва, С.В. Ківалова, О.В. Комарова, С.В. Кравця, А.І. Крисоватого, А.І. Луцика, О.Г. Мельника, А.М. Пасічника, В.В. Сідляр, А.В. Тодошука, Л.Л. Якимчука.

Крім цього, було розглянуто наукові роботи зарубіжних науковців, таких як Дж. Горовіц, Д. Коффін, Д. Несміт, К. Рейнерт, Е. Рут, М. Семанік.

Мета та завдання роботи. Метою даного дослідження є розробка (на основі аналізу та опрацювання нормативно-правових документів і теоретичних надбань стосовно митної справи) ґрунтовних рекомендацій та ініціатив щодо вдосконалення процесу переміщення автомобілів до України і законодавчої бази, зокрема митного законодавства, яке має відношення до регулювання переміщення легкових транспортних засобів через митний кордон.

Для досягнення даної мети було поставлено до виконання наступні завдання:

- провести аналіз правових норм щодо ввезення транспортних засобів до України, які регулюють таке переміщення станом на сьогодні;
- охарактеризувати існуючі законодавчі ініціативи в контексті переміщення (зокрема, у напрямку ввезення) автомобілів через митний кордон України та їх альтернативи;
- розкрити суть найпоширеніших схем ухилення від здійснення митних формальностей при ввезенні транспортних засобів та здійснити оцінку фіскальних втрат від використання цих схем;
- проаналізувати особливості визначення митними органами митної вартості переміщуваних легкових транспортних засобів та висвітлити переваги та недоліки існуючих підходів;
- розробити практичні рекомендації та пропозиції задля оптимізації та вдосконалення процесу ввезення вживаних автомобілів на територію України, їх митного оформлення та контролю за ним, виходячи із умов, що мають місце

на даний момент, і зарубіжного досвіду вирішення проблем, пов'язаних з такими операціями.

Об'єктом дослідження є митне регулювання в Україні.

Предметом дослідження є митне регулювання щодо переміщення автомобільних транспортних засобів через митний кордон України.

Методи дослідження. В роботі автор використав набір загальнонаукових та спеціально-наукових методів пізнання. Основним прийомом, який формував напрямок дослідження був комплексний системний аналіз.

Застосування діалектичного методу дало змогу розкрити сутність поняття «митні формальності», «митне оформлення», «митні процедури», з допомогою спостереження, опису і порівняння було виявлено тенденції щодо врегулювання процесу переміщення авто через митний кордон України та їх динаміку. Методи аналізу, моделювання, синтезу та узагальнення допомогли розробити рекомендації та пропозиції щодо оптимізації процесу ввезення легкових автомобілів на територію України, вдосконалення відповідної законодавчої бази та процедур митного оформлення. Окрім вище перелічених методів, застосовувалися логічний та історичний, які дозволили проаналізувати ефективність нормативно-правових актів, які регулювали переміщення легкових транспортних засобів раніше; абстрактний; статистичні методи, за допомогою яких було встановлено вплив на бюджет від використання схем уникнення митних формальностей при ввезенні легкових авто в Україну; причинно-наслідковий метод та метод аналогії.

Практичне значення одержаних результатів. Автором проведено практичний аналіз та запропоновано рекомендації щодо удосконалення митних формальностей, які виконуються при ввезенні легкових автомобілів на основі українського досвіду минулих років та зарубіжних практик з урахуванням сучасних внутрішніх тенденцій в країні.

Апробація результатів дослідження. Загальні положення та основні аспекти дослідження були висвітлені на XIII та XVII Всеукраїнських науково-

практичних конференцій студентів і молодих вчених «Фіскальна політика України в умовах євроінтеграційних процесів», та «Актуальні питання фінансової теорії та практики».

Структура випускної кваліфікаційної роботи. Кваліфікаційна робота, складається з вступу, трьох розділів, висновків до кожного розділу, загальних висновків та переліку використаних джерел. Робота містить рисунки та таблиці.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ МИТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ

1.1. Транспортні засоби як об'єкт митного регулювання

Розглядаючи поняття «легковий автомобіль» доцільно звернутись до чинних нормативно-правових актів, які врегульовують правила експлуатації таких транспортних засобів, зважаючи на те, що даний термін не використовується в митному законодавстві України. Натомість, в МКУ можна знайти використання таких категорій, як моторний транспортний засіб, ТЗОК, ТЗКП. Така позиція є цілком виправданою з точки зору митного права, так як дані поняття застосовуються при виконанні митних процедур, і застосування таких понять дозволяє уніфікувати підходи митних органів щодо всіх видів транспорту, зберігаючи при цьому диференціацію ТЗ за метою використання (ТЗОК чи ТЗКП), а за допомогою УКТ ЗЕД – і за безпосереднім видом ТЗ.

Транспортний засіб – це пристрій, створений для пасажирських та/або вантажних перевезень, перевезень встановленого на його конструкції обладнання. Таке тлумачення наводиться у чинних Правилах дорожнього руху і його доцільно використовувати у подальшому дослідженні, оскільки, відповідного визначення даного поняття митним законодавством не передбачено [51].

Згідно з ЗУ «Про автомобільний транспорт», автомобілем є ТЗ, обладнаний двигуном, призначений для пасажирських перевезень, вантажних перевезень, виконання певних робіт, та який обладнано щонайменше чотирма колесами. В свою чергу, у даному нормативно-правовому акті наводиться і визначення легкового автомобіля, під яким розуміють автомобіль, обладнаний для пасажирських перевезень, кількість сидячих місць у якому не перевищує дев'яти, включаючи водійське місце [37].

Вище наведеному терміну можна знайти відповідність згідно з УКТ ЗЕД, яка є основним документом при ідентифікації товарів, що переміщуються через кордон. Відповідно до класифікації, легкові автомобілі відносяться до товарної позиції 8703. Проте, варто відзначити, що дана товарна позиція окрім легкових автомобілів також передбачає автомобілі-амфібії, триколісні ТЗ (які мають ознаки автомобіля), а також снігомобілі та будинки на колесах (самохідні) [46]. В зв'язку з тим, що чітко виокремити та розмежувати саме легкові автомобілі (у тому розумінні, яке пропонується ЗУ «Про автомобільний транспорт») від інших механізмів, передбачених товарною позицією 8703 досить проблематично, так як УКТ ЗЕД пропонує подальший поділ на товарні підпозиції на основі технічних характеристик двигуна, то в цілях даного наукового дослідження під терміном «легковий автомобіль» будемо вважати товари, які відповідають товарній позиції 8703 (за виключенням товарної підпозиції 8703 10, опис товарів з-під якої не передбачає легкових автомобілів).

При дослідженні процедур переміщення авто через митний кордон України доцільно також визначити суть таких понять як транспортні засоби «комерційного призначення» та «некомерційного призначення». ТЗ комерційного призначення (ТЗКП) – транспорт, який здійснює в даний момент комерційне транспортування пасажирів (міжнародні перевезення) або товарів (включаючи їх устаткування, запчастини, паливо в баках). ТЗ особистого користування (ТЗОК) – транспорт, зареєстрований у відповідній країні, перебуває у користуванні відповідного громадянина та переміщується ним виключно у особистих цілях (у кількості не більше 1 одиниці на кожен товарну позицію), а не для комерційного перевезення пасажирів чи товарів [18, с. 51].

Існування такого типу класифікації транспортних засобів зумовлено необхідністю застосування різних наборів митних формальностей в залежності від того, чи ТЗ переміщується в цілях комерційного використання чи для особистих потреб. Наприклад, ст. 105 МКУ передбачає умовне повне звільнення від митних платежів при переміщенні ТЗКП (зазначених у ст.189

МКУ та додатках до Конвенції про тимчасове ввезення) у митному режимі тимчасового ввезення [25]. Щодо ТЗОК, то вище згаданою Конвенцією дозволено тимчасово ввозити такі ТЗ на умовах загального умовного звільнення від митних платежів та заходів нетарифного регулювання. Варто додати, що дана процедура відповідно до українського Митного кодексу піддалась змінам згідно із Законом № 2612-VIII від 08.11.2018 р. і можливість тимчасового ввезення була дещо обмежена, про що ітиметься у наступному підрозділі. Також, при переміщенні автомобіля через митний кордон важливим є ідентифікація самого суб'єкта, який здійснює таку операцію. Якщо ввезення/вивезення здійснює резидент, то деякі умови поміщення в митний режим будуть суттєво відрізнятися від тих, які б мали місце при здійсненні аналогічної операції нерезидентом.

Якщо детальніше вивчити юридичні аспекти переміщення та, взагалі, експлуатації ТЗ у некомерційних цілях, то можна помітити деякі недосконалості та колізії нормативно-правової бази України щодо таких дій.

Цивільним кодексом встановлено три важливих критерії власності, які мають виконуватись для визнання товару/ТЗ чиеюсь власністю – права щодо володіння, використання та розпорядження [59]. Якщо говорити про автомобілі особистого користування, то нерідко трапляються випадки, коли ТЗ перебуває у володінні того, хто не є власником з юридичної точки зору. Таким чином, виконується лише критерій користування, а майно не визнається власністю того, хто користується ним де-факто. У зв'язку із такою прогалиною, митні та інші компетентні органи не вправі застосовувати більш жорсткіші види покарань, які передбачені митним (чи іншим) законодавством за ті чи інші правопорушення.

Ще одним доказом ігнорування норм Цивільного кодексу є випадки, пов'язані із вивезенням ТЗОК відповідно до договорів оренди. Кодексом передбачено, що укладення таких договорів має закріплюватись у нотаріальному порядку, натомість нерідко трапляються ситуації, коли договори укладаються лише із проставлянням підписів зацікавлених сторін. В

свою чергу, при переміщенні ТЗ за таким договором, працівники митних органів піддаються абсолютно виправданим сумнівам щодо того, чи орендодавець справді по своїй волі передав своє майно орендарю, уклавши цей контракт. В решті-решт, описаний підхід дає можливість вивезти практично будь-який автомобіль за межі нашої держави.

Таким чином, важливим напрямком подальшого вдосконалення української митної справи є розвиток теоретичної та практичної складових операцій із виконання митних формальностей та здійснення митного оформлення при переміщенні товарів та транспортних засобів. В процесі імплементації міжнародних норм щодо переміщення товарів та ТЗ зберігається необхідність у гармонізації їх із вітчизняною системою митного законодавства, в той час як різні галузі права в Україні потребують уніфікації, задля встановлення відповідності конкретних норм із однієї сфери нормам із іншої.

1.2. Сутність та особливості митного регулювання ввезення транспортних засобів

Важливим моментом у здійсненні митного регулювання є митне оформлення всіх товарів, транспортних засобів, які переміщуються через митний кордон України. Будучи одним із важелів впливу на митне регулювання зовнішньої торгівлі та іншої економічної діяльності, митне оформлення носить імперативний, тобто наказовий характер. Це означає, що суб'єкти, які здійснюють ті чи інші операції з переміщення товарів через кордон, повинні виконати передбачені законодавством дії щодо надання об'єкту переміщення певного правового статусу.

Класичним шляхом ввезення авто на митну територію країни є поміщення його у митний режим «імпорт». Для такої операції суб'єкт зобов'язаний виконати кілька пунктів, встановлених Митним кодексом:

1. Задекларувати об'єкт переміщення, подати необхідні документи митному органу.
2. Сплатити встановлені законодавством митні платежі.
3. Виконати вимоги, встановлені в зв'язку із застосуванням заходів нетарифного регулювання.

Переміщення автомобілів (код 8703 за УКТЗЕД) в режимі імпорту передбачає сплату таких митних платежів як мито (ввізне), податок на додану вартість та акцизний податок з товарів, які імпортуються на митну територію України (далі – ПДВ і акцизний податок). Крім самих авто, митному оформленню та оподаткуванню підлягають і кузови (кабіни) для них, і шасі з встановленими двигунами. Обов'язковою умовою митного оформлення таких товарів є зняття їх з обліку в країні реєстрації.

Документи, які необхідні для митного оформлення імпортованого авто, можна розділити на такі групи:

- Реєстраційні або технічні документи;
- Документи про право на власність чи на розпорядження;
- Документи, що визначають вартість товару;
- Митна декларація.

Основним реєстраційним документом для транспортного засобу є технічний паспорт. Крім нього можуть застосовуватись технічні талони, сервісні книжки та інші документи, видані відповідними органами країни, де ТЗ було придбано. Обов'язковим моментом є наявність у них ім'я власника та відмітки про зняття авто з обліку в країні реєстрації.

Документи, які засвідчують право на власність можна в свою чергу поділити на такі категорії [47, ст. 2]:

- отримані в громадян/підприємств – договори купівлі-продажу (дарування чи обміну), які є нотаріально засвідченими у відповідних органах;
- отримані в підприємств – належно оформлені оригінали таких документів як інвойси, чеки, рахунки-фактури і т.д. Для їх дійсності

необхідними є наявність дати продажу ТЗ, номерів кузова та двигуна, ім'я покупця;

– доручення – документ, який засвідчує передачу права на розпорядження ТЗ від власника до іншої особи.

Документи, які визначають вартість товару застосовуються при митному оформленні задля визначення митної вартості, відповідно до якої будуть нараховані митні платежі. Такими документами можуть слугувати вище згадані рахунки-фактури, інвойси і т.д.

Крім цього, при наявності пільг в оподаткуванні суб'єкт переміщення повинен подати документи, які підтверджують правомірність застосування таких пільг. Для прикладу, у випадку імпорту канадського авто може застосовуватись преференційна ставка мита 0%, проте лише при наявності належних підтверджуючих документів про країну-виробника товару [57].

Також суб'єкт ЗЕД зобов'язується надати свої паспортні документи чи інші прирівняні до них папери, які дають право на перетин державного кордону України (у випадку його перетину). За наявності, може вимагатись довідка про ідентифікаційний податковий номер громадянина.

Оскільки надзвичайно поширеними явищами є заниження митної вартості транспортного засобу, знищення засобів його ідентифікації і т.д., працівники органу доходів і зборів можуть вимагати для митного оформлення додатковий набір інформації. Її джерелами можуть виступати:

- Документація щодо країни придбання/походження автомобіля;
- Сервісна книжка;
- Висновок експертів;
- Фотокартки;
- Документи технічного характеру.

Для визначення року виробництва автомобіля використовується інформація, яка міститься у його ідентифікаційному номері, який є індивідуальним для кожного авто і складається з 17 символів. Перші три символи позначають міжнародний код виробника, наступні шість – описова

частина, а останні вісім – розпізнавальна частина. Цікавим моментом є те, що виробники можуть вказувати у ідентифікаційному номері як календарний рік виготовлення, так і модельний (наступний починається з 1 липня відповідного календарного року). Рік виготовлення зазвичай вказується як десятий символ номеру. Якщо рік визначити таким чином не вдається, то здійснюється його визначення по інформації, які вказана у технічних документах виробника.

Згідно законодавства, забороняється ввозити на територію України наступні транспортні засоби:

- які імпортуються, але не були зняті з обліку в країні реєстрації;
- ідентифікаційні номери (на кузові та двигуні) яких були знищені/підроблені, чи їх значення не співпадає з відповідними записами в технічних документах;
- які заборонено ввозити згідно вимог законодавства чи які ввозяться без необхідних для цього документів (про право власності, розпорядження);
- які ввозяться на митну територію країни в режимі транзиту без сплачених фінансових гарантій доставки до кінцевого митного органу;
- за якими не сплачені встановлені митні платежі.

Якщо по одній з цих причин автомобіль не було пропущено через митний кордон України, то його необхідно вивезти за межі митної території або оформити для зберігання на склад митниці.

Автомобільні пункти пропуску відіграють важливу роль у здійсненні пропускового режиму у місцях перетину митного кордону України. З їх допомогою стає можливим здійснення прикордонного, митного та інших видів контролю за транспортними засобами, товарами, що у них перевозяться, а також особами, які здійснюють переміщення через кордон.

Щодо легкових автомобілів в пункті пропуску проводяться різні види контролю, включаючи митний, прикордонний контроль, різні види санітарного контролю. Так само як і час митного оформлення (до 4 год), час на проведення таких процедур є чітко регламентованим, і повинен не

перевищувати показників із Табл. 1.2. (за виключенням випадків, коли є достатні підстави вважати, що скоєно митне правопорушення).

Таблиця 1.2

Види контролю, яким піддається легковий автомобіль в пункті пропуску

Види контролю	Часові нормативи		
	Особа	Автомобіль	Товар
Прикордонний	< 2 хв	≤ 10 хв (із перевіркою по базі крадених авто)	< 5 хв
Митний	< 2 хв	< 10 хв	< 2 год
Санітарно-епідеміологічний	при потребі, < 30 хв	при потребі, < 30 хв	-
Фітосанітарний	-	при потребі, < 30 хв	при потребі, < 30 хв
Ветеринарний	-	при потребі, < 30 хв	при потребі, < 30 хв
Екологічний (радіологічний)	-	при потребі, < 2 хв	при потребі, < 5 хв

Джерело: [50]

Дані часові межі встановлено спільним наказом Державної митної служби та інших відомств, який було видано у 2005 році. Варто зазначити, що вище наведена таблиця стосується виключно контролю за легковими автомобілями, хоча наказом встановлено часові межі і для автобусів, і для вантажівок, які є дещо відмінними.

В роботі АПП надзвичайно важливою є досконало організована технологічна сторона проведення митного та прикордонного контролю. До 2014 року ця складова була врегульована Технологією прикордонного і митного контролю у пунктах пропуску для автомобільного сполучення, затвердженою ще у червні 2008 року [48].

Проаналізувавши практику застосування даної Технології, можна прийти до висновку, що її скасування було виправданим, так як документ містив чимало недоліків, які значно ускладнювали та уповільнювали процес проходження контролю на АПП. Одним із таких недоліків було виконання одних, і тих же функцій митниками, прикордонниками та іншими працівниками, які мали б відповідати за той чи інший вид контролю. Як наслідок – значне стримування пропускнуої здатності в пункті пропуску як зі сторони України, так і зі сторони сусідньої країни. Також, Технологією

дозволялося, у випадку, якщо особливості місцевості чи обмеженість території не дозволяють створити розмежовані смуги руху для проходження «червоним» та «зеленим» коридорами (а також окрему смугу), не створювати дані смуги. Тому, на багатьох пунктах пропуску було відсутнє розмежування цих трьох смуг і часто громадяни були змушені обирати смугу, яка не відповідає статусу їх переміщення. Оскільки, червоним коридором проходять ТЗ, товари в яких вимагають декларування і сплати митних платежів, процес митного оформлення на даній смузі проходить повільніше. Враховуючи те, що до такого потоку добавлявся ще й потік ТЗ, які мали б проходити кордон через зелений коридор, то пропускна здатність АПП серйозно знижувалась.

Станом на зараз, проблеми облаштування пунктів пропуску для автомобілів є досі актуальними. В Україні все ще залишаються АПП, які не обладнані необхідними засобами технічного контролю, а червоні коридори в яких не відповідають стандартам. Приймавши той факт, що українська митниця крокує по шляху до європейського рівня якості, варто розуміти, що в частині автомобільних пунктів пропуску все ще залишається багато роботи по їх вдосконаленню та приведенню у відповідність не тільки до українських вимог, а й до європейських норм.

Висновки до розділу 1

Митне регулювання автомобільного ринку передбачає встановлення правил щодо тимчасового ввезення транспортного засобу на територію країни. Виходячи із мети переміщення, авто можуть в'їжджати в Україну у ролі транспортного засобу особистого користування в митному режимі тимчасового ввезення резидентом або нерезидентом, в ролі транспортних засобів комерційного призначення, які можуть тимчасово заїжджати до України без сплати митних платежів, в митному режимі транзиту та шляхом вільного обігу. Відповідно до мети ввезення, суб'єкт поміщає своє авто у

відповідний митний режим і зобов'язується виконувати всі його вимоги. Порухення таких вимог є митним правопорушенням.

Митне оформлення імпортованого автомобіля здійснюється у випадку наявності і валідності документів, які містять реєстраційні та технічні відомості, документів про право на власність чи на розпорядження, документів, що підтверджують вартість товару, митної декларації.

Автомобільні пункти пропуску відіграють важливу роль при здійсненні митного регулювання автомобільного ринку, прикордонного та інших видів контролю при перетині кордону транспортними засобами. Проте, технічне забезпечення та поточний стан інфраструктури на значній частині АПП з українського боку є незадовільними, в деяких пунктах пропуску відсутнє або несправне обладнання, необхідне для проведення огляду товарів і ТЗ, та інші засоби технічного контролю.

РОЗДІЛ 2

ПРАГМАТИКА МИТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕМІЩЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

2.1. Аналіз практик митного регулювання імпорту автомобілів в Україну

Протягом останніх п'яти років питання митного регулювання імпорту вживаних автомобілів набуло особливої актуальності в Україні. При цьому дана тематика стала розглядатись не тільки зі сторони митного оформлення транспортних засобів, розмірів та переліку митних платежів, а й у контексті впливу на безпеку руху, притягнення до відповідальності в разі порушень ПДР, страхування і, відповідно, компенсації за завдані збитки у ДТП за участі таких машин.

Досліджуючи причини появи схем уникнення оподаткування при переміщенні автомобілів можна зіткнутись із проблемами на макрорівні, які спонукають українських споживачів вдаватись до таких нелегальних чи напівлегальних дій. У зв'язку із відносною бідністю населення, тривалою політичною та економічною нестабільністю формувався певний несприятливий для споживачів клімат, через що національний споживчий авторинок досі залишається недостатньо насиченим. Такі висновки можна зробити проаналізувавши коефіцієнти кількості авто на 1000 жителів в Україні та світі (Рис. 2.1).

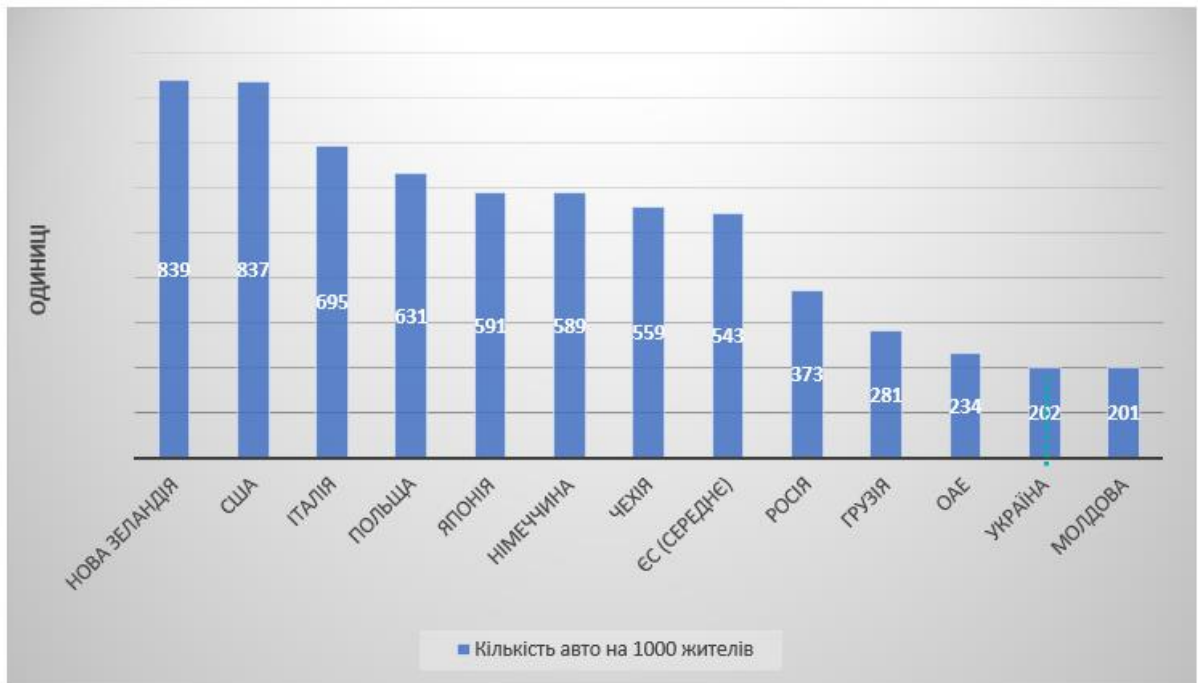


Рис. 2.1. Кількість легкових авто на 1000 жителів в Україні та світі

Джерело: складено автором на основі [15]

Виходячи з інформації, поданої на рисунку, можна побачити, що кількість авто на 1000 жителів в Україні ледь перевищує 200, що відповідає 77 позиції у світовому рейтингу. Аналогічний показник у європейських країнах в середньому становить більше 540 ТЗ. Лідерами є Нова Зеландія і США, де кількість авто на 1000 жителів становить 839 і 837 відповідно. Причини низького значення цього коефіцієнта в Україні можна розділити на дві основні категорії – низькі доходи населення та відсутність доступних для них авто на ринку.

Важливим фактором, який впливає на вибір легкового автомобіля є рік його виробництва. Як правило, транспортні засоби віком понад 5 років уступають більш новим по екологічності. У зв'язку з цим, європейські країни провадять політику рестрикції експлуатації старих вживаних авто, цим самим підвищуючи середній вік європейського автопарку та покращуючи екологічну ситуацію в ЄС. Щодо України, то на вітчизняному ринку склалася ситуація, коли середній вік автомобіля українця суттєво перевищує європейський (Рис. 2.2).

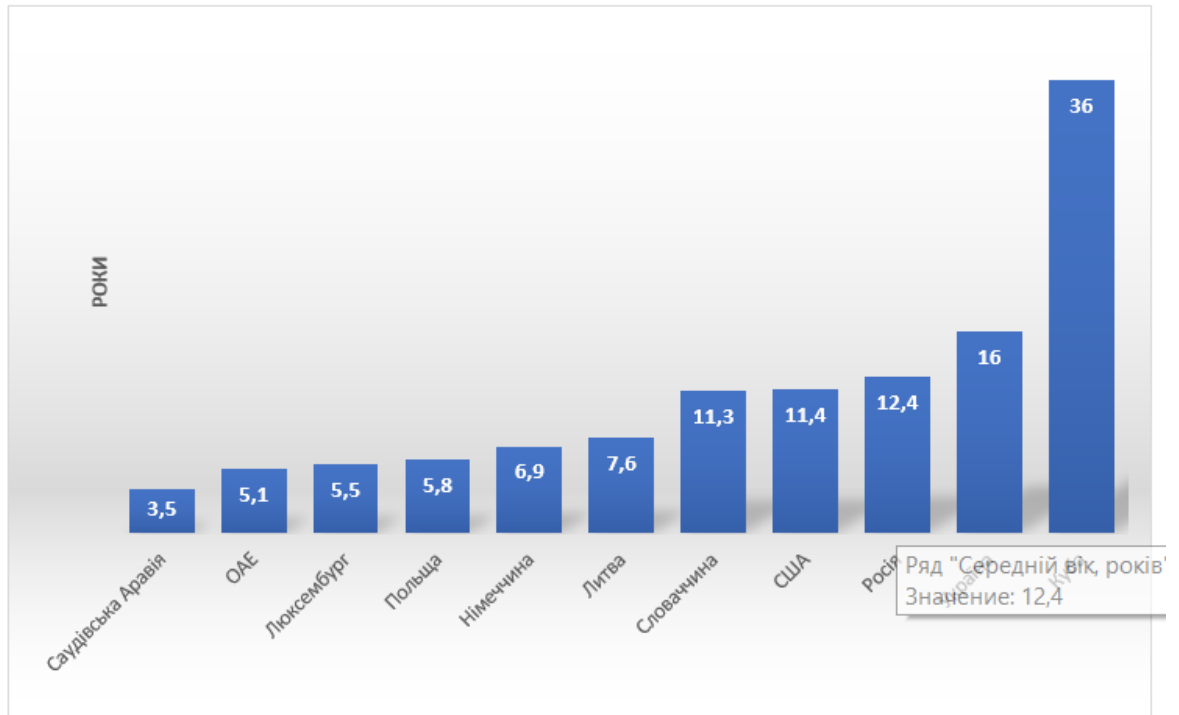


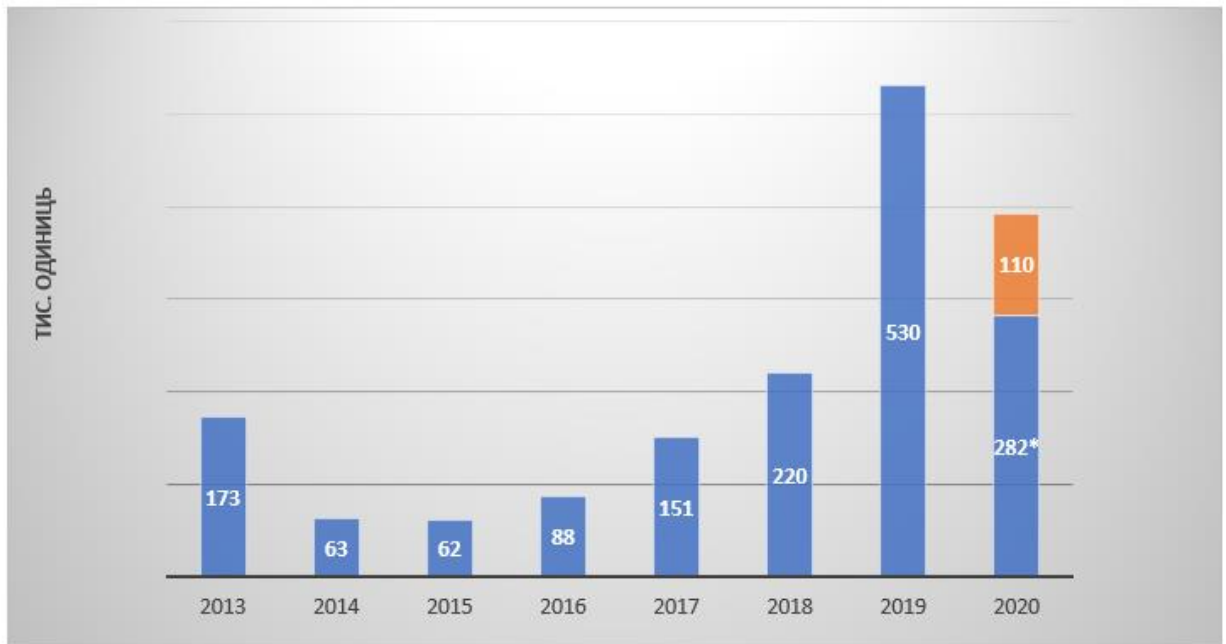
Рис. 2.2. Середній вік автомобілів у світі

Джерело: складено автором на основі [33]

Видно, що автопарк України з середнім віком авто 16 років є значно старшим ніж європейський, зокрема польський з віком 5,8 років чи німецький з віком 6,9 років. Менша різниця є з Росією, де середній вік транспортних засобів 12,4 років. Варто розуміти, що європейські країни змогли оновити автопарк через заборону експлуатації авто, які не відповідають певним стандартам «Євро». Наразі зробити таке в Україні не вдасться та і не буде доцільно, оскільки дані обмеження вже раніше діяли на імпорт і не принесли бажаних результатів.

Низька купівельна спроможність населення та, водночас, досить висока вартість нових транспортних засобів змушують громадян шукати всі можливі шляхи мінімізації митних платежів при переміщенні автомобілів через митний кордон. В більшій мірі, такі шляхи спрямовані на переміщення ТЗ з-за кордону з метою вільного обігу в Україні.

Досліджуючи першопричини появи тіньових схем ввезення, для початку розглянемо статистику імпорту легкових автомобілів (тут і надалі – товарна позиція по УКТЗЕД – 8703, окрім 8703 10), які поміщались у відповідний митний режим протягом 2013-2020 рр. (Рис. 2.3).



* – обсяг імпорту за I, II та III квартали 2020 р.

Рис. 2.3. Імпорт легкових автомобілів в Україну в період 2013–2020 рр.

Джерело: складено автором на основі даних Державної служби статистики та [36]

Бачимо, що починаючи з 2014 року обсяг імпорту авто поступово зростає. Позитивна динаміка цього показника спостерігалась починаючи з 2016 року, оскільки тоді в серпні було прийнято закон №1389-VIII, який знизив ставки акцизного податку на імпортні авто. У 2019 році було зафіксовано максимальне значення за весь аналізований період – 530 тис. автомобілів. Таке поживлення пояснюється введенням пільгового періоду розмитнення, протягом якого надавалася знижка 50% на акцизний податок при розмитненні ТЗ.

Аналізуючи обсяги експорту легкових ТЗ, можна прийти до висновку, що такі автомобілі за межі України практично не вивозяться. Так, протягом останніх трьох років в митний режим експорту було поміщено всього 3 597 легкових автомобіля, з яких у 2017 році – 51 од., у 2018 році – 52 од., у 2019 році – 3 494 од. Зважаючи на такі несуттєві об'єми поставок, в аналітичній частині дослідження розглядатиметься рух транспортних засобів у напрямку переміщення «імпорт».

На Рис. 2.4 видно, що ціни на нові імпортовані авто слабо мінялися упродовж досліджуваного періоду, тоді як середня вартість вживаних падала з 10 до 4 тис. дол. США протягом 2014-2015 рр.

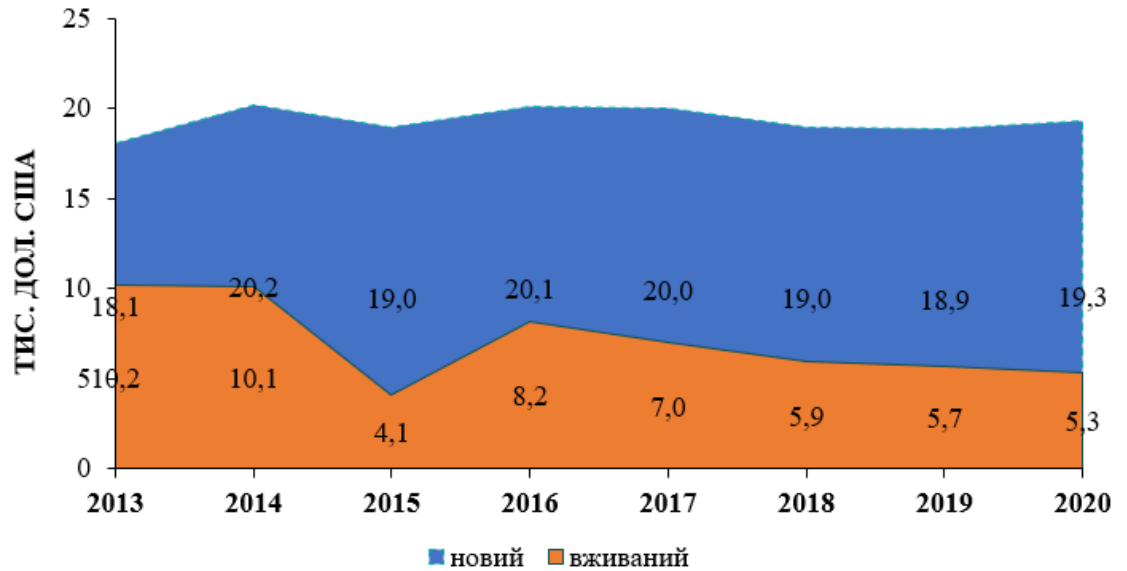


Рис. 2.4. Динаміка середніх цін на імпортовані легкові автомобілі

Джерело: [34, с. 9]

Така картина формується на основі митних вартостей транспортних засобів, які переміщуються. Таким чином, зниження середньої митної вартості на легковий автомобіль, що показано на Рис. 2.4, не є показником збільшення доступності іноземних вживаних авто для українця, а, радше, збільшення віку, зниження класу та якості автомобілів, які ввозяться із-за кордону.

У 2021 році порівняно з 2020 роком імпорт нових автомобілів зріс на 19,3%. Найбільші продажі в 2021 році припадали на квітень, липень і грудень (див. рис.2.5.). Найгірший результат був у січні. В результаті глобальний дефіцит нових автомобілів мінімально впливає на український ринок.

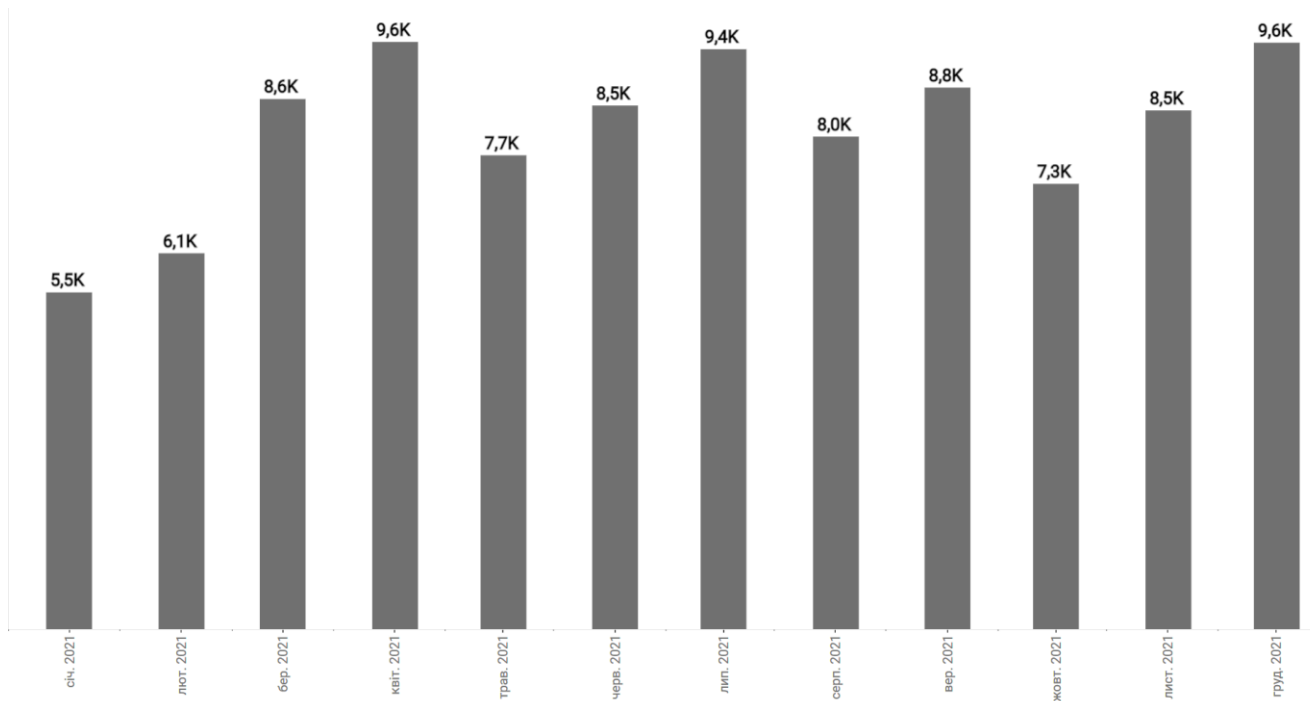


Рис.2.5. Динаміка імпорту нових авто у 2021 році, тис.шт.

У 2021 році 31,6% новоімпортованих автомобілів (30,8 тис. одиниць) придбали юридичні особи (приватні та державні організації). Решту 68,4% придбали фізичні особи. Порівняно з 2020 роком частка юридичних осіб у структурі продажів дещо зростає з 29,6%.

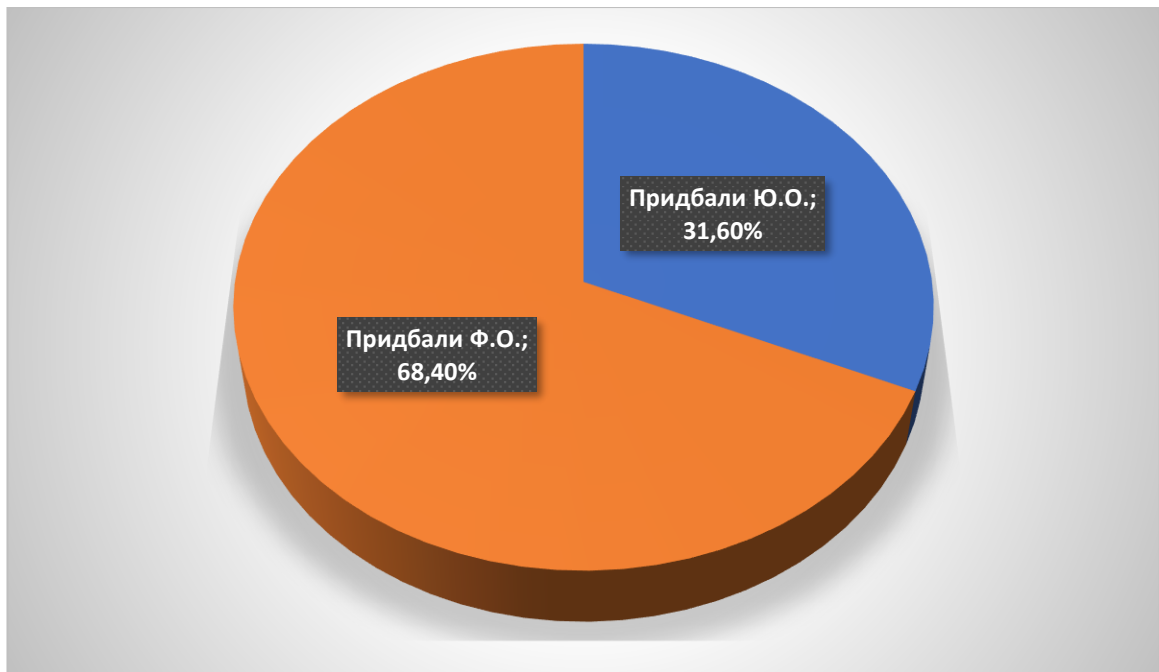


Рис.2.6. Структура імпортованих авто у 2021 в розрізі власників.

Джерело: побудовано на підставі даних Інституту досліджень авторинку

Найбільш продаваним автомобілем у 2021 році є Kia Sportage (продано майже 7 тисяч). На другому місці опинилася Toyota RAV-4 (продано близько 6 тис.), на третьому – Renault Duster (продано понад 5 тис.). Тому трійку лідерів серед нових автомобілів займають кросовери.

Крім того, в списку 10 найпопулярніших моделей кросовери займають 7 місць, а позашляховики - 1 місце. Цим українські топи сильно відрізняються від європейських. Таке захоплення кросоверами в Україні пояснюється їх практичністю, універсальністю та доступністю – адже продаються вони в більшості випадків за ціною звичайних легкових автомобілів.

У 2022 році загалом з початку 2022 року до червня українці придбали 18,5 тисячі нових авто. Це на 64% менше, ніж за аналогічний період минулого 2021 року.

Абсолютну більшість (90,1%, 16,6 тис. шт.) привезли з-за кордону, лише 9,9% (1,8 тис. шт.) були легковиками, виготовленими в Україні (рис.2.7).

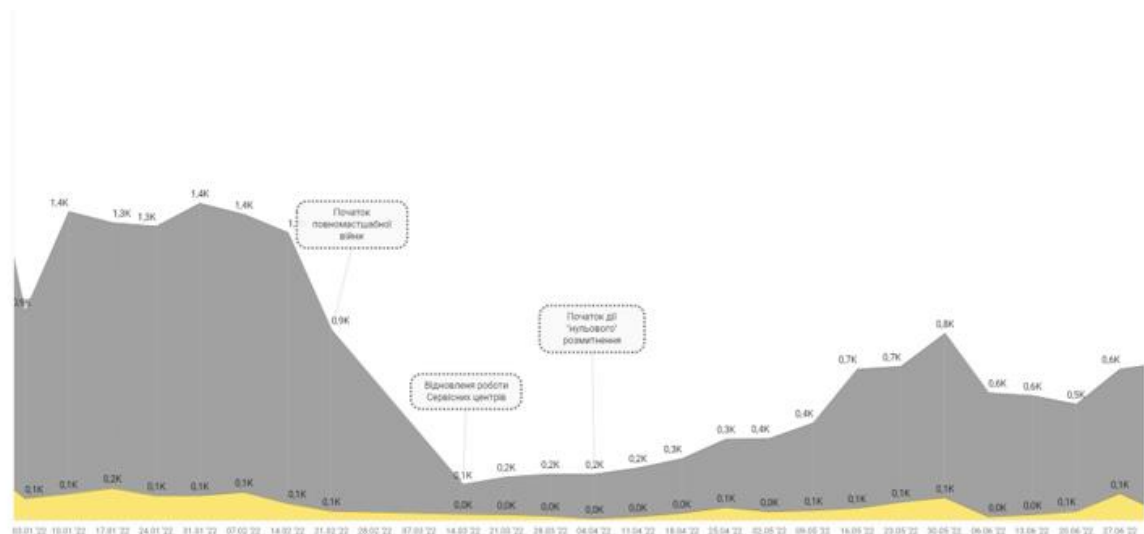


Рис.2.7 Динаміка внутрішніх перепродажів та імпорту вживаних авто протягом січня – липня 2022 року

У січні та лютому українці купували близько 1,5 тис. нових автомобілів на тиждень. Після початку повномасштабного вторгнення продажі впали вдесятеро. У березні в Україні було зареєстровано лише 563 нових автомобіля проти 1278 у квітні. Продажі почали поступово відновлюватися на початку травня, за місяць було продано 2700 машин, у червні – майже 3000.

Варто відзначити, що в той час як ринок нових автомобілів у квітні зростав, ринок вживаних автомобілів також активізувався. В результаті пік продажів нових автомобілів з початку загальновійськової війни припав на кінець травня, коли спостерігався один з піків «нульового» розмитнення ввезених з-за кордону вживаних авто. Іншими словами, сегменти нових і вживаних автомобілів на ринку не конкурують, а доповнюють один одного.

Під час дії так званого «нульового розмитнення» свого часу було оновлено чимало записів про ввезення вживаних авто за кордон. Головне – кількість автомобілів з пробігом, які привезли українці. Після скасування безмитного імпорту автомобілів імпорту істотно «загальмувався», і експерти прогнозують подальше зниження показників.

У серпні розмитнили близько 18 800 нових і вживаних авто. З них використовується близько 15 тис. Для порівняння, у липні 2022 року, тобто в перший місяць після скасування нульового розмитнення, загальна кількість ввезених легкових транспортних засобів становитиме 13,6 тис. одиниць. З них використовується приблизно половина. Тобто загальний приріст імпорту з червня 2022 року по липень 2022 року становить 38%. Однак, якщо порівняти ці показники з іншими місяцями, особливо за обсягом, то картина не така райдужна.

Так, це майже в 7 разів менше, ніж коли було нульове розмитнення в червні цього року (понад 100 тис. ввезених вживаних авто на місяць). Якщо порівнювати з рекордом українського авторинку в серпні 2021 минулого року, то це в 4 рази менше.

У вересні 2022 року українці купили 95,2 тис. вживаних авто. З них 79 тис. продали на внутрішньому ринку, ще 16,2 тис. завезли з-за кордону. Частка імпорту в загальній структурі продажів впала до 17,1%, що є найнижчим значенням з кінця 2018 року, оскільки Україна змінила правила ввезення вживаних автомобілів з-за кордону. Частка внутрішнього перепродажу становить 82,9%, що також є найвищим показником на українському авторинку за останні роки.

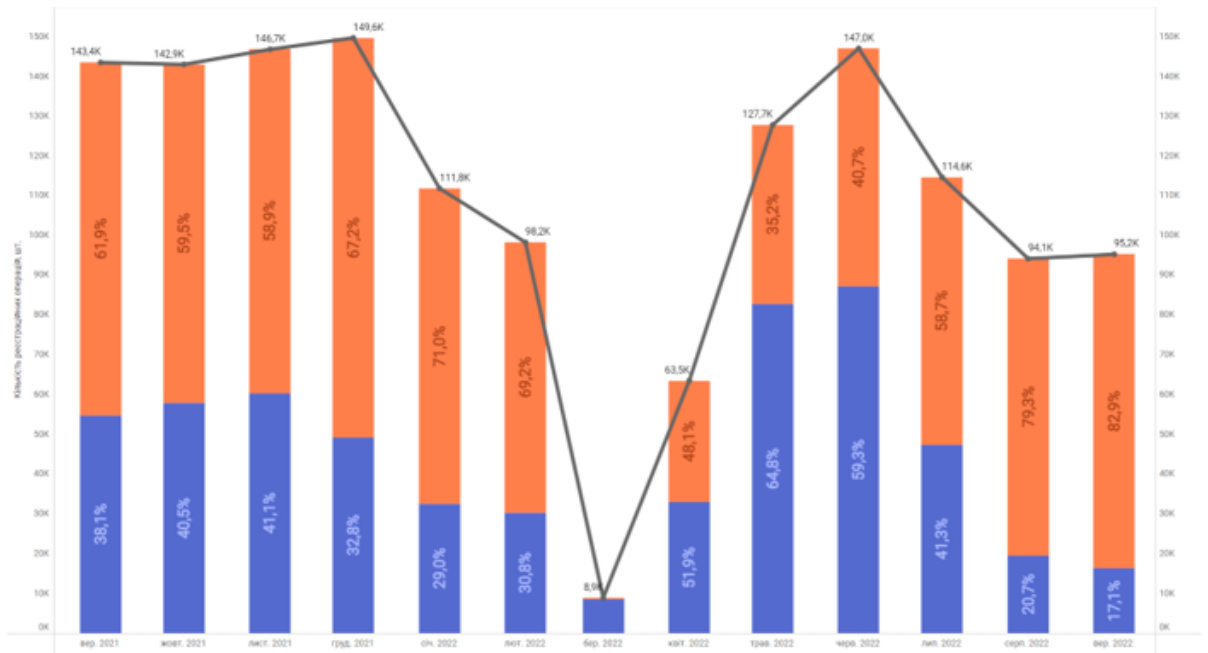


Рис.2.8. Імпорт вживаних легковиків та внутрішніх перепродажів, вересень 2021 – вересень 2022

З моменту скасування так званого «нульового розмитнення» з 1 липня частка імпорту падає, але попит на легкові автомобілі залишається. Загальна кількість придбаних вживаних автомобілів у серпні майже така ж, як і у вересні – 94 тис. Щоправда, українці не везли автомобілі з-за кордону, а воліли купувати їх «на місці». Тим не менш, ринок перерозподілив запаси, і внутрішній сектор перепродажу мав значну перевагу.

Якщо порівнювати кількісно, то у вересні українці купили на 35,6% менше автомобілів, ніж у вересні 2021 року. Порівняно з серпнем 2022 року продажі навіть трохи зростуть – на 1,5%.

Кількість внутрішніх перепродажів зросла на 11% порівняно з вереснем 2021 року минулого року та на 5,8% порівняно із серпнем 2022 року.

Натомість імпорт впав на 70,3% порівняно з вереснем 2021 року. Причини такого різкого падіння імпорту:

- війна в Україні та її наслідки: економічна криза, падіння купівельної спроможності, курсові зміни;
- впровадження та зняття так званого «нульового оформлення»;

- світове автомобілебудування переживає кризу, автомобілів не вистачає, зросли ціни на легкові автомобілі з іноземним пробігом.

Імпорт впав на 16,5% порівняно з серпнем 2022 року. При цьому продовжується тенденція скорочення імпорту вживаних автомобілів з-за кордону.

2.2. Оцінка фіскальних ефектів від імпорту легкових автомобілів в Україну

Оцінюючи фіскальні ефекти від імпорту легкових транспортних засобів, слід проаналізувати структуру надходжень у розрізі митних платежів (Рис. 2.7).



Рис. 2.7. Структура та загальний обсяг митних платежів від імпорту легкових автомобілів, млн. грн.

Джерело: складено автором на основі митної статистики [36]

Загальна структура митних платежів з імпортованих легкових авто не піддавалась значним змінам. Домінуюча частина в них належить податку на додану вартість, частка якого в аналізованому періоді коливалась від 52,7% до 59,6%. Сума акцизного податку коливалась суттєвіше – найменша його частка припала на 2017 рік (16,4%), а найбільша – на 2019 рік (27,5%). Хоча із

моменту впровадження нової формули розрахунку акцизного податку при імпорті авто пройшло не більше 2 років, на основі вищенаведених даних можна говорити про результативність таких змін. Помітним є ріст частки акцизного податку в структурі митних платежів, а це означає, що вік, тип палива та об'єм двигуна відіграють більш суттєву роль при визначенні вартості розмитнення. Окрім цього, спостерігається реальне зниження власне самої вартості розмитнення, що є чи не основним завданням реформування митних формальностей щодо імпорту транспортних засобів (Рис. 2.8).

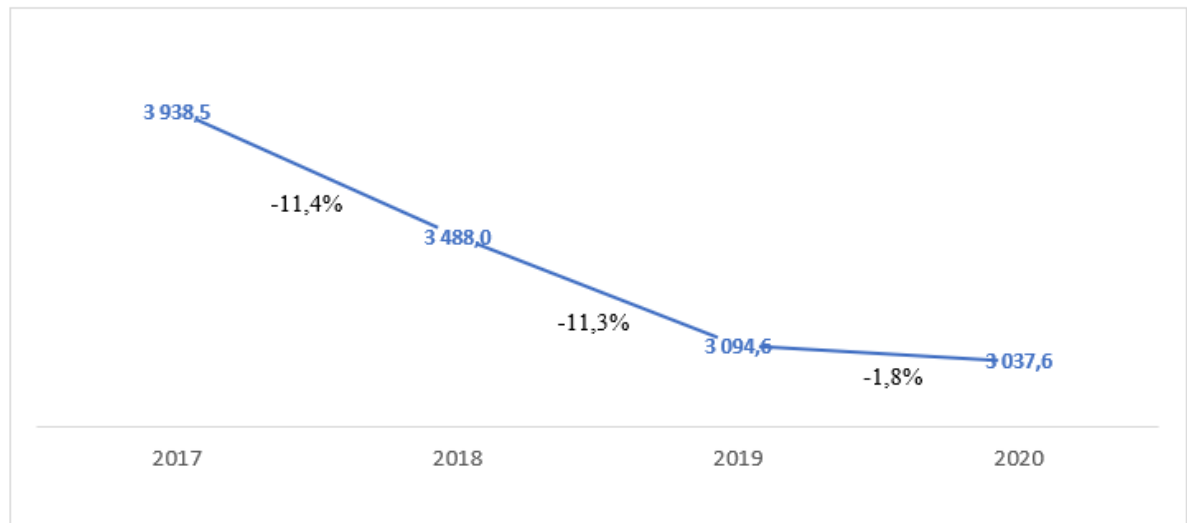


Рис. 2.8. Сума надходжень митних платежів на один автомобіль, дол. США

Джерело: складено автором на основі митної статистики [36]

У липні 2022 року Державна митна служба України спрямувала до державного бюджету України приблизно 22,9 мільярда гривень. +82% за місяць. червень склав 12,6 млрд.грн.

Надходження до бюджету від розмитнення автомобілів: 1,72 млрд грн: 384 млн грн від ввізного мита. Акцизний податок - 263 млн грн, податок на додану вартість - 1,079 млрд грн.

Надходження перевищують приблизно у 2 рази весь той пенсійний збір, який сплатили за весь період дії пільги протягом 3-х місяців.

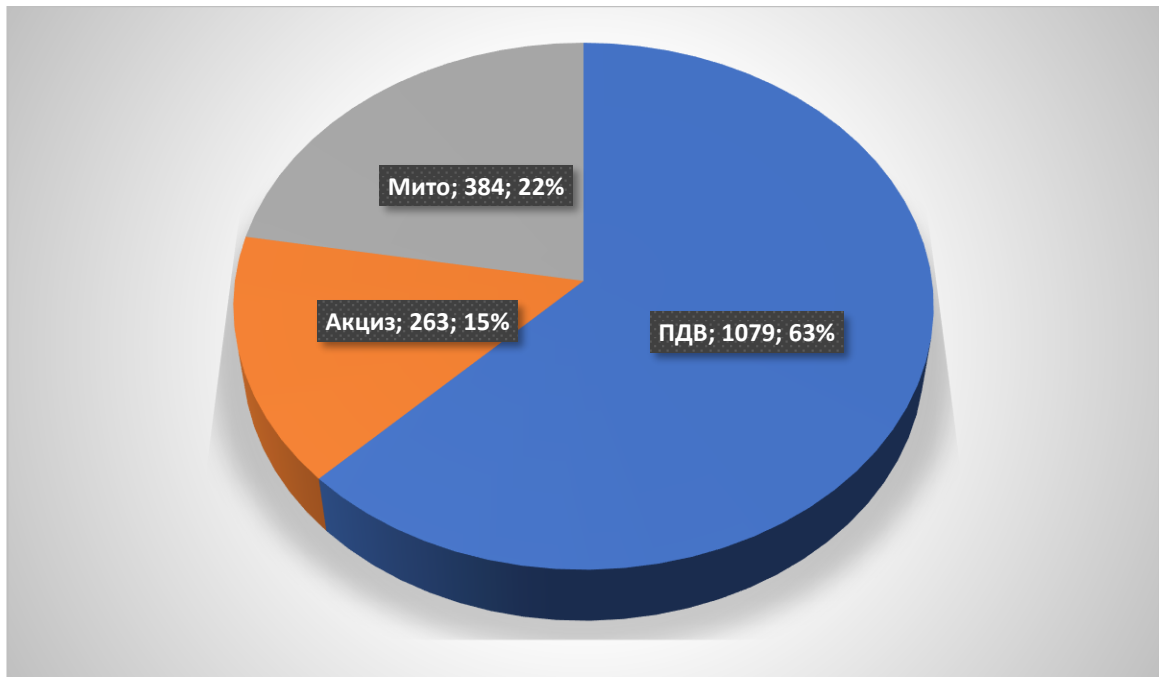


Рис.2. Структура митних платежів від розмитнення автомобілів у липні 2022 року

Після зміни механіки обчислення акцизного податку у 2018 році та впровадження низки інших реформ, спрямованих на вдосконалення процедури імпорту легкових транспортних засобів податкове навантаження на осіб, які здійснюють таке ввезення в деякій мірі понизилося – на 11,3% у 2019 році порівняно з 2018 роком. Станом на початок четвертого кварталу 2020 року, середня сума розмитнення легкового автомобіля складає 3 037,6 дол. США. Якщо розглянути даний показник у розрізі стану переміщуваного транспортного засобу, то щодо нових сплачується в середньому 10 099,76 дол. США митних платежів, а щодо вживаних – 2 760,47 дол. США.

Продовжуючи аналіз податкового навантаження на імпортерів легкових автомобілів, доцільно здійснити ґрунтовне дослідження коефіцієнта обтяження імпорту ТЗ митними платежами. У Таблиці 2.2 наведено необхідні дані для розрахунку такого показника в розрізі нових та вживаних автомобілів.

Таблиця 2.2

Коефіцієнти податкового навантаження імпорту легкових автомобілів
дол. США

	2017	2018	2019	2020
Надходження від імпорту нового авто	10 700,74	11 721,56	9 692,37	10 099,76
Середня митна вартість нового авто	28 908,91	33 338,81	33 821,26	37 851,07
Коефіцієнт податкового навантаження	37,02%	35,16%	28,66%	26,68%
Надходження від імпорту вживаного авто	3 040,58	2 650,59	2 879,82	2 760,47
Середня митна вартість вживаного авто	6 926,13	5 833,64	5 566,87	5 284,52
Коефіцієнт податкового навантаження	43,90%	45,44%	51,73%	52,24%

Джерело: розраховано автором на основі даних митної статистики

Протягом 2019-2020 років спостерігається зміщення податкового навантаження у різних векторах для імпорту нових автомобілів та імпорту вживаних. Якщо у 2018 році сума митних платежів при імпорті нового автомобіля становила в середньому 35,16% його митної вартості, то у 2019 році таке співвідношення зменшилося до 28,66%. Інша ситуація із вживаними авто – із 45,44% у 2018 році коефіцієнт зріс до 51,73% у 2019 році та 52,24% у 2020 році. Зміна розрахунку акцизного податку підвищила податкове навантаження для вживаних автомобілів, при цьому понизивши його для нових ТЗ.

Висновки до розділу 2

В Україні розвивається вторинний ринок автомобілів, що наближає його за структурою до західних ринків, де превалюють продажі вже використовуваних машин. Така тенденція дає свої переваги, оскільки формує ту пропозицію, яку вимагає попит населення. Щодо імпорту вживаних авто, варто створювати оптимальні шляхи їх ввезення, враховуючи при цьому

купівельну спроможність українського покупця, середній вік автопарку України, інтереси національного виробника.

Відносно нещодавньої і, наразі, останньої комплексною реформою митних формальностей при імпорті автомобілів стали Закони №2611-VIII і №2612-VIII, котрі 23 листопада 2018 року було підписано Президентом. Законами запровадилася нова механіка розрахунку акцизного податку при ввезенні автомобілів, пільговий період розмитнення тривалістю 90 днів та чимало інших змін, серед яких посилення штрафів за порушення умов митних режимів, надання поліцейським повноважень щодо зупинки водіїв, які порушують митні правила.

Прийняття вищезгаданих Законів ліквідувало велику частину тіншових схем ввезення автомобілів. Проте, досі актуальними залишаються схеми, пов'язані із шахрайством при визначенні митної вартості, зокрема, втручання у показники одометрів та підробка інвойсів-двійників.

У структурі митних платежів переважає ПДВ, його частка становить – 55,0%. Після нього за обсягами іде акцизний податок – 25,8%, а далі – мито (19,3%).

РОЗДІЛ 3

ПЕРСПЕКТИВИ МИТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕМІЩЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ЧЕРЕЗ МИТНИЙ КОРДОН УКРАЇНИ

Розглянувши наявні проблеми у сфері митного регулювання ввезення транспортних засобів в Україну, а також проаналізувавши їх наслідки, можна прийти до висновку, що процес імпорту легкового автомобіля потребує суттєвого вдосконалення. Прогалини і колізії законодавства дали можливість деяким українцям обійти існуючу ще до недавніх пір процедуру митного оформлення та отримати дешевий транспортний засіб, спочатку з європейською реєстрацією, а потім – повністю розмитнений зі знижкою. Крім того, відсутність належного національного автовиробника продовжує ускладнювати ситуацію.

Україна є далеко не першою країною, яка зіткнулася з проблемами імпорту транспортних засобів. Наприклад, масове ввезення ТЗ з іноземною реєстрацією вже спостерігалось раніше у Молдові. Тому, при пошуку оптимальних інструментів регулювання перетину митного кордону легковими автомобілями, варто звертатись до зарубіжного досвіду.

Латвія і Молдова стали країнами, які також зіткнулись з проблемами масового ввезення ТЗ з іноземною реєстрацією. Зі вступом Латвії до Європейського Союзу було скасовано ПДВ з імпорту вживаних автомобілів, проте при їх реєстрації все ще стягувався реєстраційний внесок. Для того, щоб обійти таку процедуру, громадяни реєстрували свої авто в інших країнах ЄС (де цей внесок менший) і в подальшому користувались ними у Латвії. Щоб припинити використання такої схеми, уряд впровадив податок за експлуатацію латвійцями ТЗ з іноземною реєстрацією. Розмір цього платежу міг становити від 1000 євро в рік до 10 євро на день [22].

В Молдові уряд прийняв рішення запровадити пільговий період розмитнення автомобілів на 3 місяці зі знижкою суми акцизного податку на

70%. При цьому право використовувати не розмитнене авто залишалося лише за умови купівлі віньєтки, а строк користування не мав перевищувати 180 днів. При аналізі митних формальностей щодо імпорту ТЗ до Молдови варто зазначити, що ставки акцизного податку тут є досить високими і зараз (для нових авто – 1,32 євро за 1 см³, для 8-річних – 1,39 євро за 1 см³), з низькою диференціацією їх за віком авто. Більше того, ввезення ТЗ, старших 10 років, забороняється. Вартість реєстрації складає 62 євро, щорічне страхування – 24 євро, техогляд – від 32 до 53 євро. Також сплачується щорічний дорожній податок, сума якого різниться від об'єму двигуна. Проте, важливим нюансом є відсутність оподаткування митом та податком на додану вартість.

До 2017 року в Грузії була досить поширена проблема масового імпорту транспортних засобів з Японії, зокрема легкових автомобілів, адаптованих для лівостороннього руху (із кермом справа). До цього, чимало автомобілів ввозилося з США, проте, японські авто витіснили американські (які часто привозилися битими, піддавалися косметичному ремонту та продавалися далі). Місцеві ринки, повні японських авто, продавали їх за доступними для населення цінами, при чому технічний стан таких автомобілів був напрочуд чудовим. Як наслідок, на дорогах з'явилося чимало вживаних японських авто з кермом, розташованим з правого боку, незважаючи на те, що в Грузії правосторонній рух. Варто зазначити, що в Україні теж де-інде зустрічаються автомобілі, які не переобладнано для правостороннього руху. Очевидно, що водії таких транспортних засобів створюють загрозу для свого життя та життя інших учасників руху, тому імпорт та використання авто, у яких місце для водія розташоване праворуч, має бути заборонено чи обмежено. У січні 2017 року грузинським урядом було прийнято закон, який був спрямований на вирішення даної проблеми. Даним нормативно-правовим актом було внесено чимало змін, у тому числі й до податкового кодексу.

Станом на зараз, розмитнення імпортованого автомобіля у Грузію передбачає сплату таких митних платежів як акцизний податок та мито.

Цікавим є те, що при такому імпорті не нараховується податок на додану вартість, як в Україні.

Акцизний податок справляється за ставкою, вказаною у податковому кодексі, відповідно до віку автомобіля за 1 см³ об'єму двигуна (Табл. 3.1). Схожа методика розрахунку діяла в Україні до 2018 року.

Хоча вартість розмитнення транспортних засобів у Грузії не є високою, автомобілі особистого користування та комерційного призначення обов'язково повинні проходити технічний огляд. Вартість такого техогляду складає близько 20 Євро для легкових авто та 33 Євро для вантажних автомобілів.

Досить жорсткими є митні формальності при імпорті нових і вживаних іномарок, мотоциклів, моторолерів, скутерів та інших некомерційних транспортних засобів в Індію. Уряд країни серйозно ставиться до політики протекціонізму на користь вітчизняних автовиробників, внаслідок чого Індія посідає четверте місце у світі за виробництвом легкових та комерційних автомобілів, а її автопромисловість представлена такими корпораціями як Tata Motors, Mahindra & Mahindra Limited, Maruti Suzuki, Hyundai Motor India та багатьма іншими.

Стосовно заходів тарифного регулювання, митна вартість переміщуваного авто оподатковується низкою митних платежів та додаткових зборів [7]:

- Базове мито (60% митної вартості для нових авто, 105% – для вживаних);
- Компенсаційне мито (12% від суми митної вартості та базового мита);
- Національний збір на випадок стихійних лих (4% від суми митної вартості та базового мита);
- Акцизний збір (16% від суми митної вартості та базового мита);
- Додатковий збір (0,125% від суми митної вартості та базового мита);
- Освітній збір від суми сплаченого акцизу (2%);
- Освітній збір від всієї суми сплачених митних платежів (2%).

Таким чином, випуск імпортованого авто у вільний обіг буде можливим лише після сплати на користь держави приблизно 119% його вартості для нових транспортних засобів або понад 180% для вживаних автомобілів [6].

Окрім методів тарифного регулювання, в Індії добре розвинута система нетарифних обмежень імпорту транспортних засобів. Велика кількість заборон ввезення чи його обмеження у поєднанні з високими ставками мит створюють максимально несприятливий клімат для автомобільних дилерів. Імпортуючи новий легковий автомобіль в Індію, слід брати до уваги чимало критеріїв, яким він має відповідати. Для прикладу, таке авто має бути повністю виготовленим та зібраним за межами Індії, а країною, із якої здійснюється ввезення, має бути країна-виробник. Транспортний засіб повинен бути обладнаний для лівостороннього руху (кермо з правого боку) та мати спідометр із шкалою швидкості у кілометрах за годину. Крім цього, переміщуваний автомобіль дозволено ввезти виключно через митниці у портах Мумбаї, Калькутта або Ченнаї.

Ще одним хорошим прикладом доволі жорсткої митної політики щодо імпорту транспортних засобів (зокрема, вживаних) є Гонконг. Варто зазначити, що такий імпорт не є об'єктом оподаткування, але подальші процедури, такі як реєстрація ТЗ, відіграють роль прихованих бар'єрів, з якими зустрічається власник імпортованого авто вже після митного оформлення. Перший етап ввезення передбачає отримання дозволу Департаменту захисту навколишнього середовища на таку операцію. Цей дозвіл є свідченням того, що автомобіль відповідає встановленим стандартам рівня викидів вуглекислого газу і рівня шуму. З моменту ввезення, суб'єкт має 14 днів для того щоб подати форму «Import Return», в якій потрібно вказати всі відомості про транспортний засіб. Після виконання даних формальностей автомобіль направляється у Центр експертизи ТЗ, де його детально оглядають. У разі успішного проходження даної процедури авто підлягає реєстрації. Для цього необхідно сплатити кілька платежів: податок за першу реєстрацію, реєстраційний збір, ліцензійний платіж. Останній сплачується у Фонд

допомоги жертвам дорожньо-транспортних пригод. Податок за першу реєстрацію є досить високим і може розглядатись як повна компенсація відсутності митних платежів при імпорті. Його ставки залежать від вартості машини. Перші 150 000 дол. США вартості оподатковуються за ставкою 40%, наступні 150 000 дол. США – 75%, наступні 200 000 – 100%, а решта – 115% [5].

Серед вище перелічених зарубіжних практик щодо врегулювання імпорту вживаних транспортних засобів є багато вдало використаних інструментів, які можна застосувати і в Україні.

На рис.3. відображено динаміку імпорту автомобілів під час воєнного стану.

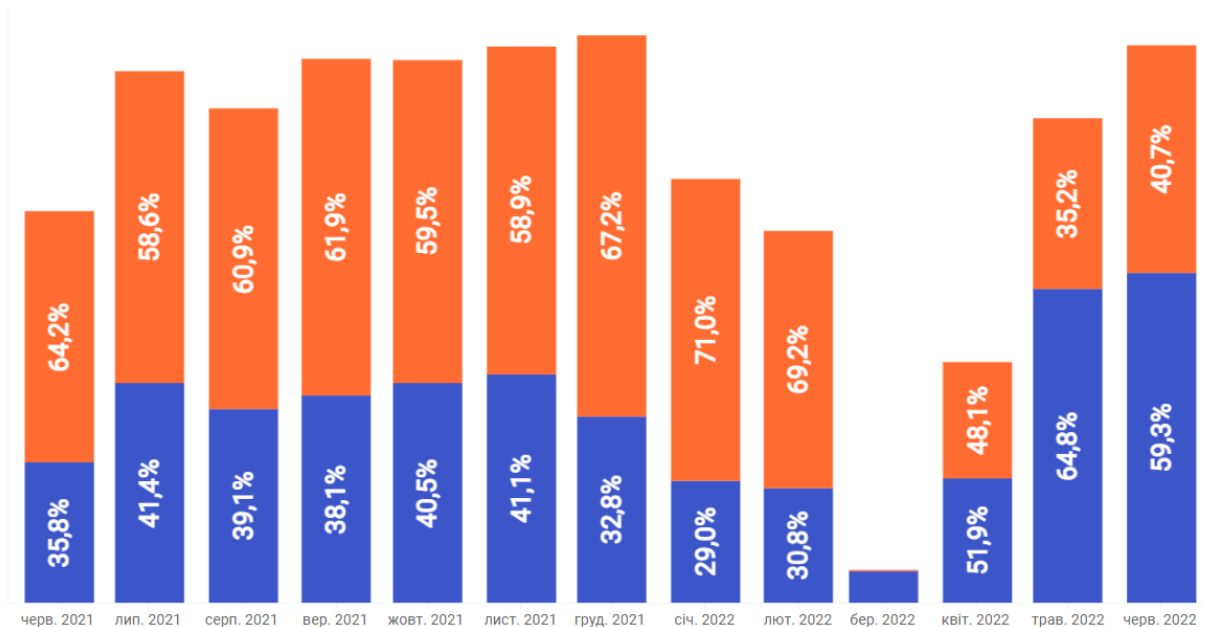


Рис. 3.3. Імпорт легкових автомобілів в Україну у 2021–2022 роках

Джерело: складено автором на основі даних Інституту досліджень авторинку

З рисунку видно різкі зміни імпорту автомобілів, які пов'язуються із запровадженням та скасуванням «нульового» розмитнення. Варто пам'ятати, що дана проблема є особливою на фоні українських реалій і копіювання досвіду іншої країни не вирішить її повністю.

Вдалим кроком до європейських стандартів є запровадження обов'язкового регулярного технічного огляду всіх транспортних засобів, тому що станом на сьогодні його повинні проходити лише авто, які здійснюють

комерційні перевезення пасажирів та небезпечних вантажів. Зважаючи на високий коефіцієнт старіння, встановлення правил, згідно яких авто віком до 5 років проходитиме перевірку раз на 2 роки, а авто старше 5 років – щорічно, буде найбільш оптимальним.

Однозначно позитивним та необхідним кроком у подальшому приведенні механізму ввезення автомобілів до європейських норм є вдосконалення системи страхування. Хоча, як і технічний огляд, страхування не є безпосередньо частиною митних формальностей, які здійснюються при імпорті транспортних засобів, проте, беззаперечним є факт того, що такі заходи впливають на процес ввезення авто загалом. Замість підвищення тарифів на страхування цивільної відповідальності власників автомобілів, потрібно розширити обов'язковий перелік ризиків, які повинні бути передбачені страховим полісом. Таким чином, отримати плавний перехід від страхування лише відповідальності до більш повного «автоКАСКО».

Хоча, звільнення від сплати податків у період воєнного стану у 2022 році на імпортовані ТЗ і вирішило проблему доступності легкового автомобіля для населення, проблема екологічності та оновлення автопарку тільки загострилась. Вдалою ініціативою, спрямованою на її вирішення, має стати запровадження у майбутньому екологічного збору.

Висновки до розділу 3

1. В питанні регулювання імпорту вживаних автомобілів Україні варто опиратись на досвід таких членів Європейського Союзу, як Польща, Угорщина, Словаччина, Литва. Крім того, особливої уваги заслуговує метод нарахування екологічного податку на автомобілі у Німеччині, де при розрахунку використовується обсяг викидів вуглекислого газу.

2. Незважаючи на певну стабілізацію ситуації з авто на іноземній реєстрації, Україні варто бути готовою до повторного росту масового імпорту вживаних ТЗ після вступу до Євросоюзу.

3. Важливим кроком назустріч покращенню ситуації на українському авторинку є посилення контролю з боку Національної поліції за виконанням митного законодавства і вимог інших нормативно-правових актів, що регулюють використання автотранспорту.

4. Виходячи з обрання шляху до євроінтеграції, в Україні повинні бути запроваджені базові європейські стандарти, серед яких обов'язковий технічний огляд авто. Для уникнення тих негативних наслідків існування обов'язкового ТО, які мали місце в Україні раніше, слід побудувати досконалу модель проведення такої процедури, враховуючи досвід передових країн, наприклад, Німеччини.

5. Страхування у галузі автотранспорту на даний момент передбачає лише обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників ТЗ. Рухаючись у напрямку євроінтеграції, абсолютно доцільним буде додаткове впровадження обов'язкового «автоКАСКО». Зважаючи на низькі доходи населення в Україні, слід вводити дану процедуру поступово, розпочинаючи із обов'язкового страхування мінімальної кількості ризиків.

6. Скасування акцизного податку хоч і спричинить певні втрати надходжень до бюджету, проте, очікується, що вони будуть покриті за рахунок зростання попиту на імпортовані ТЗ. Вдалим кроком стане впровадження екологічного податку, який слугуватиме свого роду регулятором при ввезенні неекологічних транспортних засобів.

ВИСНОВКИ

У даному дослідженні зроблено теоретичне узагальнення законодавчої бази, зокрема митного законодавства, яке стосується митного регулювання автомобільного ринку.

На основі аналізу та опрацювання нормативно-правових актів та теоретичних розробок, що стосуються митної справи, розроблено практичні рекомендації щодо вдосконалення процесу ввезення в Україну легкових автомобілів, особливо у сфері митних процедур, здійснення яких регулюється Митний кодекс та інші нормативно-правові документи.

У даній роботі висвітлено сутність та нюанси митного оформлення легкових автомобілів, описано існуючі законодавчі ініціативи та їх альтернативи, спрямовані на вдосконалення існуючих митних формальностей, які необхідно виконувати при переміщенні автомобілів через митний кордон України. Крім того, виявлено роботу найпоширеніших схем ухилення від проходження митних процедур під час ввезення товарів та оцінено фінансові збитки, завдані їх існуванням. За результатами проведених досліджень сформовано висновки та рекомендації щодо оптимізації мобільного пасажирського транспорту та процесу його митного оформлення з урахуванням українських реалій та зарубіжного досвіду, а саме:

Важливим завданням митних органів при переміщенні транспортних засобів через митний кордон є визначення мети їх ввезення. Не менш важливо визначити статус переселенця: резидент чи нерезидент. У митному законодавстві розрізняють поняття «транспортні засоби службового призначення» та «транспортні засоби особистого користування». Перший транзитний пасажир або вантаж. ТЗ для особистого користування може передавати лише окремий власник для своїх власних цілей. Ввезення автомобіля в Україну можливе такими шляхами: в митному режимі тимчасового ввезення ТЗОК резидентом або нерезидентом, ввезення ТЗКП, які можуть тимчасово заїжджати до України без сплати митних платежів, в митному режимі транзиту автотранспорту особистого користування та

шляхом ввезення для вільного обігу. Вибираючи один із вище названих шляхів відповідно до мети ввезення, суб'єкт поміщає своє авто у відповідний митний режим, таким чином зобов'язуючись виконувати всі його вимоги. Недотримання мети переміщення вважається митним правопорушенням.

Для митного оформлення обов'язковими є наявність та дійсність документів, що містять реєстраційну та технічну інформацію, документів на право власності чи права розпорядження, документів, що підтверджують вартість товарів, митних декларацій.

Середня кількість автомобілів на 1000 жителів в Україні становить 202, а середній вік автомобілів – 16 років. Значення обох показників нижчі за середній рівень європейських країн. Серед основних причин цього явища варто виділити низькі доходи населення та відсутність на ринку доступних автомобілів.

Серед причин появи «сірих» планів імпорту автомобілів з Польщі, Литви, Німеччини тощо є низька доступність дешевих автомобілів на внутрішньому ринку та відсутність національних автовиробників. країни ЄС. При напівлегальному ввезенні автомобіль поміщається в митний режим транзиту або тимчасового ввезення. Особливого поширення набули схеми транспортних засобів, які в'їжджають в країну транзитом і потім «зникають» у державі. Крім того, автомобілі були поміщені в режим тимчасового ввезення нерезидентами, перетнули кордон і були передані українцям. Наразі ліквідувати такі схеми та/або зробити їх збитковими можна завдяки законопроектам №8487 та №8488.

Мінімальні втрати бюджету від імпорту автотранспорту за сірою схемою становлять близько 18,5 млрд грн. один рік. Таку цифру можна отримати, порахувавши середній розмір розмитнення автомобіля і помноживши його на кількість автомобілів, які донедавна в Україні порушували терміни (багато з яких досі перебувають на митній території). порушення умов та/або митного режиму).

З метою мінімізації випадків фальсифікації накладних та правильної оцінки автомобілів, що переміщуються, митні органи з жовтня 2018 року відмовилися від первинного методу та визначали вартість під мито за альтернативним методом (згідно з німецьким каталогом «Schwacke»). Каталог містить ціни на вживані автомобілі в Європі з алгоритмом коригування цін залежно від пробігу та комплектації автомобіля. Незважаючи на те, що використання каталогу запровадило єдиний метод визначення митної вартості всіх митниць, їхні офіцери часто завищували вартість автомобілів, що переміщуються, як з корисливих цілей, так і через те, що каталог не міг врахувати фактичний технічний стан транспортний засіб.

Незначна стабілізація ситуації з автомобілями на іноземній реєстрації не повинна бути причиною для припинення впровадження подальших реформ, оскільки після вступу до ЄС Україні варто очікувати значного зростання імпорту вживаних автомобілів. Тому в питанні регулювання імпорту легкових автомобілів Україні варто запозичити досвід Польщі, Латвії, Угорщини, Словаччини та інших молодих країн ЄС. Крім того, особливої уваги заслуговує методика розрахунку німецького автомобільного екологічного податку, для розрахунку якого використовуються викиди вуглекислого газу. Запровадження подібної методики розрахунку екологічного податку зможе замінити акцизний податок, який мають скасувати згідно із існуючим законопроектом.

Важливим кроком у покращенні ситуації з вживаними автомобілями в Україні є запровадження обов'язкового періодичного техогляду на зразок того, що зараз існує в Європі. Щоб уникнути цієї корупції та неефективності технічного обслуговування, система повинна бути побудована за німецькою моделлю, де технічні перевірки проводяться Інститутом технічної перевірки (або "TÜV"). Завдяки мережі станцій технічного обслуговування та передовим системам управління, моніторингу та аудиту ця структура є дуже ефективною та є взірцевою для України.

Розширення обов'язкового переліку ризиків, що покриваються страховими полісами (запровадження обов'язкового авто КАСКО) було б успішним кроком до європейських стандартів. Такі інновації стимулюватимуть людей купувати новіші й, отже, безпечніші автомобілі, що принесе користь як учасникам дорожнього руху, так і навколишньому середовищу.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. 17 мешканців Перемишля є власниками 12500 автомобілів в Україні.
URL:
https://zaxid.net/u_peremishli_17_polyakiv_je_faktichnimi_vlasnikami_125_tis_avtomobiliv_na_yakih_yizdyat_ukrayintsi_n1450037.
2. ACEA Tax Guide. 2019. P. 170-173. URL: https://www.acea.be/uploads/news_documents/ACEA_Tax_Guide_2019.pdf.
3. Car registration documents and formalities – Poland. URL: https://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/registration/formalities/poland/index_en.htm.
4. Glossary Of International Customs Terms. D/2013/0448/20 – Brussels: Word Customs Organization, 2013. 37 P.
5. Guidelines for Importation and Registration of Motor Vehicle. URL: http://www.td.gov.hk/en/public_services/licences_and_permits/vehicle_first_registration/guidelines_for_importation_and_registration_of_mot/index.html.
6. Import of Passengers Cars into India. URL: <https://www.immihelp.com/import-of-passenger-cars-into-india/>.
7. Importing a Vehicle to India. URL: <https://www.angloinfo.com/how-to/india/transport/vehicle-ownership/importing-a-vehicle>.
8. LeasePlan's Car Cost Index. URL: <https://www.leaseplan.com/corporate/news-and-media/newsroom/2018/car%20cost%20index>.
9. Ombudsman. TÜV NORD official website. URL: <https://www.tuev-nord-group.com/en/our-responsibility/ombudsman/>.
10. Periodic Technical Inspection (PTI). TÜV NORD official website. URL: <https://www.tuev-nord.de/en/private/traffic/car-motorcycle-caravan/periodic-technical-inspection-pti/>.
11. Root E. The Impact of Used Car Imports on the Industry and Markets in Eastern Europe: global automotive conference, Milan, 11 may 2006. URL: <http://www.ihsglobalinsight.com/gcpath/AUTO0506Root.pdf>.

12. Są współwłaścicielami nawet kilku tysięcy aut. Nietypowe "partnerstwo" polsko-ukraińskie kwitnie w Przemysłu. URL: <https://nowiny24.pl/sa-wspolwlaszcicielami-nawet-kilku-tysiecy-aut-nietypowe-partnerstwo-polskoukrainskie-kwitnie-w-przemyslu-wideo/ar/12954766>.

13. Tax Code of Georgia. №3591 of 17/09/2010. URL: <https://matsne.gov.ge/en/document/view/1043717?publication=152>.

14. Technischer Überwachungsverein. Wikipedia – The Free Encyclopedia. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Technischer_%C3%9Cberwachungsverein.

15. В Украине вырос уровень автомобилизации. Лидирует Киев. URL: <http://autoconsulting.ua/article.php?sid=35442>.

16. В Україні хочуть ввести транспортний податок на вживані автомобілі. URL: <https://economics.segodnya.ua/ua/economics/avto/v-ukraine-hotyat-vvesti-transportnyu-nalog-na-bu-avtomobili-1174758.html>.

17. Відповіді на актуальні питання, пов'язані з митним оформленням авто на іноземній реєстрації. URL: <http://ch.sfs.gov.ua/media-ark/news-ark/print-359669.html>.

18. Герман О. О. Митні формальності щодо автомобільних транспортних засобів : дис. на здоб. наук. ступ. канд. юр. наук : 12.00.07. Одеса, 2018. 216 с.

19. Денисенко С.І. Міжнародно-правові стандарти спрощення та гармонізації митних процедур у сфері міжнародної торгівлі : дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2015. 287 с.

20. Дорофеєва Л. М. Актуальні питання митного оформлення автомобілів з іноземною реєстрацією. *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 р. Хмельницький, 2018. С. 20-24.

21. Дюмулен И.И. Всемирная торговая организация от А до Я : терминологический справочник. Москва : ВАВТ, 2006. 215 с.

22. Как в Молдове решали вопрос с «евробляхами». URL: https://antikor.com.ua/articles/215476-kak_v_moldove_reshali_vopros_s.

23. Керівник «Ягодина» пояснив, чому черги з вантажівок на кордоні – уже звичне явище. URL: <https://www.volynnews.com/news/all/u-pidsumku-vtrachaye-spozhyvach-kerivnyk-yahodynu-poiasnyv-chomu-cherhy-z-vantazhivok-na-kordoni-uzhe-zvychno-iavyshche/>.

24. Комаров О. В. Проблема транспортних засобів з іноземною реєстрацією в Україні: причини та наслідки. *Інвестиції: практика та досвід*. 2018. № 19. С. 84-88.

25. Конвенція про тимчасове ввезення: Конвенція, Міжнародний документ від 26.06.1990 р. *Офіційний вісник України*. 2004. № 36. Ст. 2445.

26. Кунєв Ю.Д., Баязітов Л.Р. Визначення сутності та змісту основних митно-правових понять: «митні формальності». *Вісник Академії митної служби України*. Сер. : Право. 2014. № 1. С. 7–19.

27. Луцик А. І. Проблематика та перспективи розвитку специфічного акцизного оподаткування в Україні. *Фінансова система України*. 2010. № 15. С. 37-45.

28. Митна енциклопедія : у 2 т. / редкол.: І.Г. Бережнюк (відп. ред.) [та ін.]. Хмельницький : ПП Мельник А.А., 2013. Т. 2. 536 с.

29. Митна справа : підруч. / А. І. Крисоватий, С. Д. Герчаківський, О. Б. Дем'янюк та ін. ; за ред. А. І. Крисоватого. – Тернопіль : ВПЦ «Екон. думка ТНЕУ», 2014. – 540 с.

30. Митний кодекс України: Закон України від 13.03.2012 р. № 4495-VI. *Офіційний вісник України*. 2012. № 32. Ст. 1175.

31. Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур від 26.06.1999 р. *Офіційний вісник України*. 2011. №71. Ст. 2711.

32. Міжнародний пункт пропуску "Ягодин" - найпотужніший на західному кордоні. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-regions/2234453-miznarodnij-punkt-propusku-agodin-najpotuznisij-na-zahidnomu-kordoni.html>.

33. Названа точна кількість автомобілів в Україні та їх середній вік.
URL:

https://auto.24tv.ua/nazvana_tochna_kilkist_avtomobiliv_v_ukraini_ta_yikh_sered_nii_vik_n6262.

34. Особливості оподаткування акцизним податком вживаних транспортних засобів у 2016–2018 рр. URL: <https://feao.org.ua/wp-content/uploads/2018/11/2018-11-05-excise-tax-on-used-vehicles-in-2016-2018.pdf>.

35. Податковий кодекс України: Закон України від 02.12.2010 р. № 2756-VI. *Офіційний вісник України*. 2010. № 92. Ст. 3248.

36. Показники зовнішньої торгівлі України. Офіційний сайт Державної митної служби України. URL: <https://bi.customs.gov.ua/trade/#/>.

37. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III. *Офіційний вісник України*. 2001. № 17. Ст. 719.

38. Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законодавчих актів України щодо ввезення транспортних засобів на митну територію України: Закон України від 08.11.2018 р. № 2612-VIII. *Відомості Верховної Ради*. 2018. № 48. Ст. 380.

39. Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо стимулювання розвитку ринку транспортних засобів: Проект закону від 28.03.2018 р. № 8208. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?id=&pf3511=63753.

40. Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо оподаткування акцизним податком легкових транспортних засобів: Закон України від 08.11.2018 р. № 2611-VIII. *Відомості Верховної Ради*. 2018. № 48. Ст. 379.

41. Про внесення змін до статті 2 Закону України "Про деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів" щодо міжнародних екологічних вимог для

деяких транспортних засобів. Закон України від 03.12.2019 р. №313-IX. *Відомості Верховної Ради*. 2020. №6. Ст. 34.

42. Про внесення зміни до підрозділу 5 розділу XX "Перехідні положення" Податкового кодексу України щодо стимулювання розвитку ринку вживаних транспортних засобів: Закон України від 31.05.2016 р. № 1389-VIII. *Відомості Верховної Ради*. 2016. № 31. Ст. 544.

43. Про деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів. Закон України від 26.08.2005 р. №2739-IV. *Відомості Верховної Ради*. 2005. № 34. Ст. 1335.

44. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-XII. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. №31. ст.338.

45. Про загальний режим акцизних зборів та якою скасовується Директива 92/12/ЄЕС. Директива Ради 2008/118/ЄС від 16.12.2008 р. URL: <https://minjust.gov.ua/files/32684>.

46. Про затвердження Пояснень до Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності: наказ Державної фіскальної служби України від 09.06.2015 р. № 401. URL: <http://sfs.gov.ua/zakonodavstvo/mitne-zakonodavstvo/nakazi/63754.html>.

47. Про затвердження Правил митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, що переміщуються громадянами через митний кордон України: Наказ Державної митної служби України від 17.11.2005 р. № 1118. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1428-05> (дата звернення 20.09.2020).

48. Про затвердження Технології прикордонного та митного контролю у пунктах пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення: наказ Адміністрації Державної прикордонної служби України та Державної митної служби України від 11.06.2008 р. № 505/642. *Офіційний вісник України*. 2008. № 62. Ст. 2101 (втратив чинність).

49. Про затвердження Тимчасового порядку виконання митних формальностей під час здійснення митного оформлення транспортних засобів

для їх вільного обігу на митній території України та внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 7 вересня 1998 р. № 1388 і від 4 червня 2007 р. № 795: Постанова Кабінету Міністрів України від 12.12.2018 р. № 1077. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1077-2018-%D0%BF/> (дата звернення 20.09.2020).

50. Про затвердження Часових нормативів виконання контрольних операцій посадовими особами, які здійснюють контроль осіб, товарів і транспортних засобів у пунктах пропуску через державний кордон України. Спільник наказ Державної митної служби України, Адміністрації Державної прикордонної служби України, Міністерства транспорту та зв'язку України, Міністерства охорони здоров'я України, Міністерства аграрної політики України, Міністерства охорони навколишнього природного середовища України, Міністерства культури і туризму України, Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 28.11.2005 р. № 1167/886/824/643/655/424/858/900. *Офіційний вісник України*. 2005. № 52. Ст. 569.

51. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. *Офіційний вісник України*. 2001. № 41. Ст. 1852.

52. Рішення №80504599 від 13.03.2019. Волинський окружний адміністративний суд. URL: <https://youcontrol.com.ua/catalog/court-document/80504599/>.

53. Розмитнення авто в Європі та СНД: не дешевше ніж в Україні. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2018/07/2/638288/>.

54. Скільки втратив бюджет через "євробляхи"? URL: <http://rivne.media/news/skilki-vtrativ-byudzhet-cherez-evroblyakhi>.

55. У міста Європи заборонили в'їжджати на авто : що відбувається. URL: <https://m.znaj.ua/world/194913-u-mista-yevropi-zaboronili-v-jizhdzhati-na-avto-shcho-vidbuvayetsya>.

56. У пільговий період оформлено понад 218 тис. транспортних засобів з іноземною реєстрацією. URL: <http://sfs.gov.ua/media-tsentr/novini/369412.html>.

57. Угода «Про вільну торгівлю між Україною та Канадою» від 14.03.2017 р. / Верховна Рада України. Офіц. вид. Київ. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/en/124_052-16.

58. Хронологія формування Європейського Союзу. Вікіпедія – вільна енциклопедія. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Європейський_Союз_#Хронологія_формування.

59. Цивільний кодекс України : Закон України від 16.01.2003 р. № 435–IV. *Голос України*. 2003. № 45.

60. Через закон про "євробляхи" бюджет щороку втрачатиме 2 мільярди – Кабмін. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2018/07/19/638846/>.