

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЗАХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЧОРТКІВСЬКИЙ НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ ПІДПРИЄМНИЦТВА
І БІЗНЕСУ
КАФЕДРА ФУНДАМЕНТАЛЬНИХ ТА СПЕЦІАЛЬНИХ ДИСЦИПЛІН ЧННІПБ

КЛІМОВ СЕРГІЙ АНДРІЙОВИЧ

МИТНІ ПЛАТЕЖІ У КОНТЕКСТІ ФОРМУВАННЯ ДОХОДІВ БЮДЖЕТУ

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

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

Виконав студент групи
ФМСзчм-21
С. А.Клімов
науковий керівник:
к.е.н., доцент Кульчицька Н.Є.

ТЕРНОПІЛЬ-2021

Зміст

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ПРИЗНАЧЕННЯ ТА КЛАСИФІКАЦІЯ МИТНИХ ПЛАТЕЖІВ ЯК СУБ'ЄКТІВ МИТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ.....	6
1.1. Генезис та еволюція митних платежів України.....	6
1.2. Характеристика митних платежів.....	9
1.3. Механізм здійснення митного адміністрування зовнішньоекономічної діяльності.....	13
ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 1.....	21
РОЗДІЛ 2. АНАЛІТИЧНА ОЦІНКА СИСТЕМИ РЕГУЛЮВАННЯ МИТНИХ ПЛАТЕЖІВ.....	22
2.1. Фіскальна значимість митних платежів.....	22
2.2. Визначення митної вартості товару як важливий інструмент фіскальної політики держави.....	31
2.3. Розмитнення транспортних засобів в контексті забезпечення доходів Державного бюджету.....	36
ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 1.....	43
РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ АДМІНІСТРУВАННЯ МИТНИХ ПЛАТЕЖІВ В УКРАЇНІ.....	45
3.1. Проблема адміністрування митних платежів України в умовах глобалізації.....	45
3.2. Удосконалення непрямого оподаткування зовнішньоекономічної діяльності в Україні.....	48
Висновки до розділу 3.	44
Висновки	56
Список використаних джерел.....	60

РОЗДІЛ 1

ПРИЗНАЧЕННЯ ТА КЛАСИФІКАЦІЯ МИТНИХ ПЛАТЕЖІВ ЯК СУБ'ЄКТІВ МИТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

1.1. Генезис та еволюція митних платежів України

Історично митні платежі завжди були і залишаються одним із найважливіших атрибутів країни та суспільства в будь-який час, без яких неможливо уявити її успішне функціонування та розвиток. Тому економісти, політики та громадські діячі різного віку приділяли велику увагу цьому логічному (тривіальному) та ефективному методу регулювання міжнародної торгівлі, який є традиційним джерелом наповнення державного бюджету та захисту від конкуренції національної економіки.

З досліджень українських та зарубіжних вчених [13] можна знати, що податкова система Київської Русі складається із системи прямого оподаткування, до якої входять: Данина – податок, що стягується з підсобних земель київським князем, який с. сплачувати звичайні податки. Сільськогосподарська продукція: хутро, віск, мед, хліб, хутра тощо; добровільні дари; розстрочка-оренда за певні наділи та знаряддя праці; та базові знання про грошові надходження від системи княжої скарбниці. (рис. 1.1).

Класифікація торгових мит була більш диференційованою та налічувала



Рис. 1.1 Система оподаткування Київської Русі IX-X ст.

наступні категорії:

- мит – стягнення за перевіз (транзит) товарів через територію держави;
- перевіз – плата за послуги з перевозу товарів через річки;
- гостинне мито – плата за оренду складських приміщень;
- торгове мито – стягнення за здійснення торгівельних операцій;
- вага і міра – плата за послуги зважування і вимірювання товарів

відповідно.

Слід зауважити, що митниці або митні двори в Київській Русі були одним із органів публічної влади держави, так як надання митної грамоти особі, общині, монастирю дозволяло запроваджувати від свого імені торги. Крім цього основними їх функціями стало:

- нанесення клейма на товари, чим держава брала на себе відповідальність за якість товарів, допущених до публічних торгів;
- стягнення плати за допуск товару до продажу на своїй території;
- здійснення митного контролю за транзитними, імпорними та експортними товарами.

Поступово почала з'являтися необхідність у визначенні не лише кількості і об'єму товару, а й його вартості(собівартості), як основи для розрахунку будь-якого виду торгового мита.

Взагалі, поняття тарифної вартості є не лише базовою категорією в системі митного оподаткування, а й базовою категорією в системі митного контролю та митного оформлення, оскільки сплата тарифів та податку на споживання здійснюється на основі тарифної вартості. Розрахувати митні збори та податок на додану вартість.

Визначення митної вартості товарів, які перетинають митний кордон країни, є одним з основних питань для митниці. Інтерпретація митної вартості товарів і метод визначення часто призводять до конфліктів між підприємцями та владою. Важливість умов і порядку визначення митної вартості товарів є особливо важливою, оскільки, з одного боку, цей процес суттєво впливає на ринкові ціни, а з іншого – суттєво негативно впливає на формування національних бюджетів.

Фінансове управління Київської Русі та збирання торгових мит, так зване цло, було державними справами, тому за ці аспекти безпосередньо відповідав сам князь. Для збору мита і данини він призначав особистих чиновників — митників, податківців, які не залежали від князівських поплічників — намісника та селян. Саме ці люди, близькі до князя, віддають частину зборів, які вони збирають, на власне утримання. Загалом, зібрані гроші виплачуються самому князю або особі, яку він призначив для збору, а скарги за їх провину надходили безпосередньо до князя. Історичні пам'ятки іноді зазначають волостителів і, навіть, парафіян збирачами податків, але це, скоріше за все, є винятком.

З початком занепаду Київської Русі, викликаного сімейними війнами (друга половина XI ст.), країна була поділена на Галицько-Волинське князівство на заході, Турів і Чернігів та, безпосередньо, Київ, на півдні, Новгород, Полоцьк і Смоленськ на півночі, Володимир-Суздаль і Рязань у верхів'ї Волги. З того часу починає панувати концепція регулювання системи митних платежів «кожен має тримати своє майно» – принцип, висунутий на Любичських Зборах 1097 р., – кожне з князівств починає проводити особисту митну політику, яка відповідала б їхнім особистим інтересам. На кордонах княжих територій встановлювалася митна застава, де купці повинні були сплачувати митні платежі. Основні з них: проїзний і торговий податок, штраф і мито за різноманітні послуги. Так, на під'їздах до Києва було організовано митні пости у вигляді застав-фортець, де здійснювалось нарахування та сплата мита уповноваженими князем данщиками.

На нашу думку, виходячи з вищезазначеного, тогочасні митні платежі можна кластеризувати на чотири типи, що є більш наглядним та відображає систему справляння митних платежів Київської Русі з сучасної точки зору:

- торгові мита;
- проїзні мита;
- мита за обслуговування;
- митні штрафи.

Торгові мита, в свою чергу, стягувались в наступних випадках:

- за пред'явлення товару на заставі;

- з ціни товару за право виставляти товар до продажу;
- за складські послуги.

Проїзні мита являли собою плату за провезення або переправлення товару через визначену територію під приводом обслуговування торгових шляхів та засобів переміщення товару.

Найпоширенішими видами мита за обслуговування вважалися плата за наступні надавані послуги:

- оренду комори;
- зупинку на гостинному дворі;
- оренду торгового місця;
- послугу із проведення замірів та зважування;
- вантажно-підйомні роботи.

Логічним є припущення, що із збільшенням різновиду послуг та диференціацією митних платежів зростає кількість ухилянь від сплати призвело до наявності практики ухиляння від сплати мита. Саме тому, протягом всього розглянутого періоду штрафи за митні злочини посідали одне з провідних місць у механізмі наповнення казни.

1.2. Характеристика митних платежів

Митним кодексом [17] надається наступне перерахування видів митних платежів:

- мито;
- акцизний податок з підакцизних товарів та продукції, що ввозяться на митну територію України;
- ПДВ з товарів та продукції, що ввозяться на митну територію України.

Згідно Митного кодексу [17], «мито - це загальнодержавний податок, встановлений Податковим кодексом України та цим Кодексом, який нараховується та сплачується відповідно до цього Кодексу, законів України та

міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України».

З іншого боку, «Фінансово-економічний словник» 2018 р. [47, с. 99] дає визначення мита, як непрямого податку, який включається в ціну товару і, фактично, його сплата лягає на споживача.

Варто зауважити, що за своєю природою податок є обов'язковим платежем, а мито - фактично, є дозволом держави на переміщення товарів та продукції митною територією України із можливістю (правом) реалізації на внутрішньому ринку, хоча і мито, і ПДВ, і акциз сплачуються паралельно при перетині кордону.

З іншої сторони, для сплати мита та непрямих податків при імпорتنих операціях існує пільговий статус для певних категорій, наприклад звільнення від нарахування цих платежів благодійним внескам, які здійснюються відповідно до встановленої урядом України процедури, іноземним інвестиціям, що вносяться до статутних фондів вітчизняних суб'єктів підприємницької діяльності, тощо. Порядок обкладання митом та перелік товарів та предметів, які перетинають митний кордон України, встановлено постановами Кабінету Міністрів, законами України, Митним кодексом України та рядом актів Держмитслужби України.

Розглянемо види мита, які застосовуються в Україні:

- адвалерне - відсоткове нарахування відповідно до митної вартості товарів;
- специфічне - нарахування фіксованого тарифу на одиницю товару;
- комбіноване – як впливає із визначення, комбінує адвалерне і специфічне.

Разом із цим, мито класифікується на ввізне (імпортне) і вивізне (експортне). Згідно визначення Закону України “Про єдиний митний тариф”, “ввізне мито нараховується на товари та інші предмети при їх ввезенні на митну територію України” та диференціюється в залежності від країни походження товару [36, ст.8].

Вивізне мито нараховується на товари та інші предмети при їх вивезенні за межі митної території України за ставками, передбаченими Єдиним митним

тарифом України. При цьому більшість країн відмовляються від встановлення вивізного мита задля стимулювання власних експортерів.

Також законодавство передбачає встановлення особливих видів мита для захисту економічних інтересів України, українських виробників та у випадках, передбачених законами України, до яких належать спеціальне, антидемпінгове та компенсаційне мито.

Справляння особливих видів мита здійснюється на підставі рішень про застосування спеціальних, компенсаційних або антидемпінгових заходів, прийнятих відповідно до законів України "Про застосування спеціальних заходів щодо імпорту в Україну", "Про захист національного товаровиробника від субсидованого імпорту", "Про захист національного товаровиробника від демпінгового імпорту" [37-39], тощо.

Спеціальне мито застосовується в наступних випадках:

- як захист національного виробника, в тому числі у випадку, коли обсяги або умови ввезення товарів створюють прецеденти, які можуть заподіяти значної шкоди українському товаровиробникові;

- як санкційні заходи у випадку дискримінації або недружніх дій інших держав та економічних груп, спрямованих на обмеження законних прав та інтересів суб'єктів національної зовнішньоекономічної діяльності;

- як превентивний засіб щодо потенційних учасників, які становлять загрозу національним інтересам у сфері зовнішньоекономічної діяльності.

Відповідно до Закону України "Про захист національного товаровиробника від демпінгового імпорту" [38], антидемпінгове мито застосовується у випадках загрози заподіяння шкоди національному товаровиробникові:

- у разі ввезення на митну територію України товарів, які є об'єктом демпінгу;

- у разі вивезення за межі митної території України товарів за ціною, істотно (економічно небезпечно) нижчою за ціни інших експортерів товарів, які є конкурентами.

Компенсаційне мито застосовується відповідно до Закону України "Про захист національного товаровиробника від субсидованого імпорту" [39]:

- у разі вивезення за межі митної території України товарів-субсидіантів на транспортування, споживання, переробку, продаж, виробництво або експорт;

- у разі ввезення на митну територію України товарів, які є об'єктом субсидованого імпорту.

На законодавчому рівні, окрім безпосередньо сплати мита та митних зборів за митне оформлення, передбачено додаткові митні платежі, у тому числі збори за зберігання товарів на складах, якими знаходяться в підпорядкуванні митних органів.

Також, згідно Закону України «Про єдиний збір...» [35], при перетині державного кордону України відбувається одноразове справляння єдиного збору, залежно від режиму переміщення (ввезення, транзит), з власників транспортних засобів у наступних випадках:

- в залежності від загальної маси, місткості або виду транспортного засобу;

- у зв'язку з перевищенням встановлених розмірів габаритних параметрів, осьових навантажень, загальної маси;

- за пересування автомобільними дорогами України;

- за здійснення у пунктах пропуску через державний кордон України при транзиті вантажів і транспортних засобів будь-якого виду контролю (санітарного, екологічного, фіто-санітарного, ветеринарного, радіологічного);

Згідно законодавства, платниками мита, що стягується митницею, є особи, що ввозять (вивозять) або переміщують товари через митний кордон України, а також уповноважені власниками особи (декларанти). Об'єктом оподаткування є митна вартість товару - ціна, яку на момент перетину митного кордону України сплачено або яка підлягає сплаті за товар. При нарахуванні митної вартості товару до неї включаються ціна, зазначена в рахунку-фактурі, а також такі витрати, що не включені до рахунку-фактури:

- на страхування, транспортування, навантаження, розвантаження або перевантаження до пункту перетину митного кордону України; комісійні та брокерські;

- на використання об'єктів інтелектуальної власності, що належить до даних товарів та інших предметів і яка має бути оплачена імпортером (експортером) прямо чи побічно як умова їх ввезення (вивезення).

У випадку неможливості перевірити заявлену митну вартість товару, яка визначається згідно положень Єдиного митного тарифу, або при явній її невідповідності, митні органи України мають повноваження обчислювати митну вартість на основі ціни на ідентичні або подібні товари та інші предмети, що знаходяться в обігу у провідних країнах-експортерах зазначених товарів та інших предметів. При цьому, Законом України "Про Митний тариф України" [36] визначено, що в основу товарної номенклатури (товарної класифікаційної схеми Митного тарифу України) покладено Українську класифікацію товарів зовнішньоекономічної діяльності, створеної на основі Гармонізованої системи опису та кодування товарів.

1.3. Механізм здійснення митного адміністрування зовнішньоекономічної діяльності

Система митного адміністрування не є застиглим явищем. Спрямовуючись на виконання завдань із забезпечення наповнення Державного бюджету України податками і зборами з переміщуваних через митний кордон України товарів й транспортних засобів, вона є фіскальним механізмом, який практично функціонує, перебуваючи при цьому в постійному розвитку та удосконаленні. Динамічних характеристик цій системі надає виконання посадовими особами митних органів сукупності дій з реалізації цієї державно-управлінської діяльності, яка базується на функціях, таких як планування, регулювання, управління ризиками, митного контролю тощо. Останні безпосередньо впливають на реалізацію процесу митного адміністрування та полягають в запровадженні

відповідних визначених законодавством засобів (інструментів) даної фіскальної роботи.

Механізм митного адміністрування можна представити у вигляді модульної композиції, яка включає п'ять основних модулів:

- організаційно-інституційний;
- контрольний;
- функціональний;
- правовий;

– координаційної взаємодії між митними органами та іншими органами держави, на яких покладено реалізацію функції справляння податків і зборів (зокрема, органами податкової служби), а також митними адміністраціями інших країн.

Зміст організаційно-інституційного модуля забезпечує умови для налагодження ефективної та цілеспрямованої діяльності системи національних митних органів щодо здійснення митного адміністрування, узгодження і координації між відповідними залученими у цей процес митними органами (спеціалізованими митними органами, митницями та митними постами), окремими організаційними структурами Держмитслужби.

У рамках контрольного модуля виділяються і реалізуються функції контролю за правильністю нарахування, повнотою і своєчасністю сплати митних платежів та умови й порядок їх реалізації.

Значимість функціонального модуля визначається інструментами і процедурами організації стягнення митних податків і зборів, а також виконанням завдань, які опосередковано впливають на гарантування дотримання фіскальних інтересів держави.

Зміст правового модуля визначає нормативно-правова основа для митного адміністрування. Його складають Податковий кодекс України та Митний кодекс України, інші закони та міжнародні договори в галузі митної справи, згоду на обов'язковість яких надає Верховна Рада України, укази Президента та постанови Кабінету Міністрів України, накази Мінфіну України, накази Держмитслужби

України, в тому числі видані сумісно з Державною податковою адміністрацією України.

У сучасних умовах існування єдиної правової основи для адміністрування як «внутрішніх», так і «прикордонних» податків і зборів в Україні, єдиних правил та засад фіскальної контрольної діяльності, особливу роль відіграє п'ятий модуль механізму митного адміністрування – організації взаємодії між митними і податковими органами. Він передбачає розробку і впровадження оперативних автоматизованих процедур обміну потрібною для нарахування і справляння митних платежів інформацією, яка, зокрема, включає в себе як відповідні дані про платників податків, випадки ухилення ними від виконання фінансових обов'язків перед бюджетом, так і відомості про проваджувані ними виробничі та торговельні операції, проведені щодо них перевірочні заходи тощо. В аспекті здійснення митними органами України заходів щодо виявлення фактів заниження митної вартості імпортованих товарів чи здійснення «псевдоекспорту» важливе значення має також налагодження постійної співпраці з метою отримання необхідної для нарахування митних платежів інформації від митних адміністрацій інших держав. Засади для такого обміну складають угоди, які укладаються митною службою України в рамках участі в роботі Всесвітньої митної організації (далі – ВМО), а також на двосторонній (обопільній) основі з митними адміністраціями тих країн, з якими існує найбільший товаропотік.

Серед основних функцій митного адміністрування провідне значення має планування. Під ним в економічній науці загалом розуміють конкретні способи, технічні прийоми, за допомогою яких розраховуються значення показників стратегічних програм і планів відповідної фіскальної діяльності. Об'єктом митного планування є митні платежі (мити, ПДВ, акцизний податок та інші податки, митні збори), які мають надходити відповідно до законодавства до Державного бюджету у зв'язку з проведенням операцій переміщення товарів або транспортних засобів через митний кордон, в рамках реалізації митними органами митної справи.

Система планування надходжень від митних платежів в Україні, як і в цілому загальнодержавного податкового планування, як слушно зауважує А. В. Шевченко, сьогодні перебуває на етапі становлення. Тому потрібно зробити чимало як у теоретичному, так і в практичному аспектах для того, щоб планувальна функція застосовувалась на належному рівні, в тому числі в процесі митного адміністрування.

Потреби включення національної економіки в світовий ринок праці та послуг, поглиблення співробітництва в межах СОТ потребують перегляду підходів до організації роботи вітчизняних органів митного адміністрування шляхом відмови від формально-бюрократичних засад прогнозування очікуваних обсягів та валової вартості зовнішньоекономічних операцій (як бази оподаткування) та кількості суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, які їх здійснюватимуть. Крім того, на наш погляд, в процесі загальнодержавного митного планування мають обов'язково враховуватися й загальні макроекономічні тенденції в Україні та країнах – найбільших торговельних партнерах, а також поточні й передбачувані рівні фіскального навантаження на учасників зовнішньоекономічних операцій.

У зазначеному аспекті чималого значення має вирішення завдання надання системі митного адміністрування провідної ролі в процесах реформування (модернізації) апарату митної служби (взаємін допоміжної, обслуговуючої) та його переорієнтація на досягнення ефективних кінцевих фінансових результатів. А звідси особливістю митного бюджетоформування у наш час виступає доцільність висунення у ньому на перше місце планування і контролю не витрат, а кінцевих показників діяльності митних органів, що повинно здійснюватися шляхом аналізу ефективності виконання ними тих чи інших бюджетних програм.

Необхідною передумовою для впровадження прийомів програмно-цільового прогнозування надходжень до бюджету від митних платежів варто визнати середньострокове фінансове планування, засноване на перспективних макроекономічних прогнозах. На думку Т. В. Жибер та багатьох інших сучасних вітчизняних й зарубіжних фінансистів, саме такий тип планування бюджетних

доходів дозволяє підвищувати ефективність їх адміністрування. За допомогою середньострокового планування, на наш погляд, можна формувати транспарентну систему перспективного митного бюджетного наповнення, управління митними доходами, виходячи із стратегічних цілей та пріоритетів національної митної політики, зокрема на період від одного до трьох річних бюджетних періоди.

Митне регулювання як функція митного адміністрування реалізується через комплекс заходів цілеспрямованого владного впливу в різних формах на учасників зовнішньоекономічної діяльності, метою якого є забезпечення дотримання рівноваги між приватними інтересами та інтересами держави при формуванні доходів бюджету від митних податків і зборів, створення умов для вільного переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон у межах чинних міжнародних договорів України, а також сприяння розвитку національної економіки. Митне регулювання полягає в застосуванні уповноваженими органами держави інструментів тарифного та нетарифного (адміністративного або квотного) характеру.

На сучасному етапі митне регулювання повинно мати метою створення умов для залучення інвестицій у національну економіку, достатніх надходжень митних податків і зборів до Державного бюджету, захисту вітчизняних товаровиробників, збалансування обсягів експортних та імпорتنих операцій з метою підтримання стабільного курсу гривні, охорони прав на об'єкти інтелектуальної власності та забезпечення надходження на український ринок споживання високоякісних, технологічних та безпечних для життя і здоров'я громадян товарів.

Ефективне досягнення митними органами завдань митного адміністрування не є можливим і без запровадження в державно-управлінську роботу функції роз'яснення чинного митного та податкового законодавства для суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності. Такий спосіб забезпечення повної і вчасної сплати митних платежів дозволяє економити контрольні та примусові ресурси держави, надані митним та іншим правоохоронним органам з метою забезпечення правового порядку зовнішньоекономічних операцій. Це пояснюється тим, що він

передбачає формування у платників податків настанов щодо необхідності свідомого (добровільного) виконання своїх обов'язків перед бюджетом у вигляді митних платежів у випадках, передбачених законодавством.

Так, у статті 52 Податкового кодексу України [29] передбачено, що за зверненням платників податків контролюючі органи, до яких належать, зокрема, і митні, мають безоплатно проконсультувати їх з питань практичного застосування норм податкового законодавства. При цьому надання таких роз'яснень (консультацій) є обов'язком митного органу, в якому суб'єкт зовнішньоекономічної діяльності безпосередньо здійснює митне оформлення, а також спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади в галузі митної справи (в разі надходження до нього звернень від платників податків з цього приводу).

У триваючому процесі інтеграції національної економіки у світовий ринок праці і капіталу, що передбачає необхідність відмови від адміністративно-командних методів регулювання зовнішньоекономічної діяльності, зниження контрольних і формально-бюрократичних процедур на митних кордонах держави, на перший план в процесі митного адміністрування виходить також нагальність застосування національними митними органами функції управління ризиками. Зазначена функція передбачає запровадження суб'єктами реалізації митної справи комплексу заходів, спрямованих на зниження рівня невизначеності відносно вартісних показників переміщуваних через митний кордон товарів як бази оподаткування, у результаті впливу факторів як об'єктивного, так і суб'єктивного плану .

Так, ризики бюджетних втрат від неповноти надходжень митних податків та зборів можуть зумовлюватися відсутністю достатньої економічної інформації (про тенденції розвитку міжнародної торгівлі; коливання курсів валют, в яких провадяться розрахунки по зовнішньоекономічним контрактам; світові та регіональні ціни на переміщувані товари; вартість послуг митних перевізників, інших складових бази митного оподаткування тощо), необхідної для прийняття митними органами рішень з питань нарахування митних платежів, а також

протиправними навмисними діями експортерів чи імпортерів (приховування їх посадовими особами дійсної митної вартості товарів; свідомим декларуванням останніх за іншими позиціями УКТЗЕД чи в неповному обсязі; використання для митних переміщень фіктивних фірм або підприємств – «одноднівок» та ін.).

Застосування системи управління ризиками зумовлює важливість існування в галузі митної справи одночасно й дієвої функції контролю за правомірністю митних переміщень і повнотою сплати при цьому митних платежів. Реалізація функції контролю логічно завершує процес митного адміністрування, є засобом виявлення та усунення допущених у такій управлінській діяльності прогалин і помилок, фактів протиправних вчинків та, поряд із цим, також й удосконалення (оптимізації) цієї фіскальної роботи в подальшому. Під контролем у сфері митного адміністрування, на наш погляд, слід розуміти проваджену із застосуванням спеціальних інструментів, заходів роботу митних органів, спрямовану на з'ясування обставин повноти і своєчасності сплати суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності митних платежів при переміщенні ними товарів або транспортних засобів через митний кордон України, а також достовірності проведених цими суб'єктами фінансових операцій після випуску зазначених об'єктів митного оформлення у заявлений митний режим (пост-аудит), виявлення резервів для збільшення надходжень від цих податків і зборів до Державного бюджету в майбутньому.

Провідною формою реалізації митними органами контролюючої функції в цілях адміністрування митних платежів виступає перевірка відомостей, які заявляються в митних деклараціях суб'єктами переміщення через митний кордон товарів або транспортних засобів або уповноваженими ними особами в процесі здійснення роботи з їх митного оформлення, та порівняння цих відомостей з фактичними обсягами, класифікаційними й іншими властивостями зазначених об'єктів зовнішньоекономічних операцій. Така діяльність спрямовується на забезпечення сплати в процесі зовнішньоекономічної діяльності податків та зборів в точній відповідності з чинними податковими та митними нормами для відповідних груп товару і митного режиму, виключення випадків ухилення від

виконання суб'єктами господарювання фіскальних обов'язків перед бюджетом у конкретних відносинах зовнішньої торгівлі.

Вищенаведені основні функції митного адміністрування в практиці фіскальної роботи митних органів реалізуються за допомогою набору інструментів справляння митних платежів.

До них, зокрема, відносяться:

- ставки митних податків (ПДВ, акцизного податку, мита, єдиного збору, інших податків, тощо) та зборів;
- заходи нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності (заборони та/або обмеження, спрямовані на захист внутрішнього ринку);
- акредитація (постановка на облік) суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності;
- надання податкових консультацій;
- сукупність заходів, що здійснюються митними органами в межах своєї компетенції до товарів і транспортних засобів, які переміщуються через митний кордон України;
- методи визначення митної вартості товарів, що використовується для митних цілей;
- тарифні пільги (преференції) зі сплати митних платежів;
- контроль трансфертного ціноутворення;
- облік коштів передоплати (доплати) та стягнутих (сплачених) митних платежів;
- контролінг (як комплекс передових засобів управління реалізацією фіскальних завдань в системі органів митної служби).

Висновки до розділу 1.

На відміну від інших податків, стягнення мита здійснюється не тільки і не стільки у фіскальних цілях (формування доходів бюджету), скільки спрямовано на формування раціональної структури експорту і імпорту в умовах прямого втручання держави у цю сферу.

Фіскальна функція, з позиції формування бюджету, є основною, проте надходження до бюджету навряд чи здійснюватиметься згідно індикативів, якщо нівелювати, наприклад, значимість інформаційно-статистичної та/або економіко-регуляторної функцій – маючи потужний аналітично-інформаційний інструмент у вигляді Електронної митниці можливо систематизувати надходження, а за допомогою особливих видів мита - регулювати імпортно-експортний режим.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІТИЧНА ОЦІНКА СИСТЕМИ РЕГУЛЮВАННЯ МИТНИХ ПЛАТЕЖІВ

2.1. Фіскальна значимість митних платежів.

В систематизованому валовому вигляді характер діяльності системи адміністрування митних платежів на неоднакових рівнях взаємодії виділяється передусім міжнародними інституціями митних процесів, регламент яких застосовується як інноваційні підходи у галузі державної митної справи, що сприяє скороченню супровідних витрат з митного оформлення для членів зовнішньоекономічної діяльності, а ще зміцненню національно-міжнародних рейтингів (рис.2.1).

Митна система налічує низку підсистем (функцій), пріоритетною серед яких, з точки зору нашого дослідження, дозволено виокремити фінансову або ж фіскальну, що постає у забезпеченні надходжень митних платежів до бюджету. Втім, в діяльності фіскальної підсистеми органічно імплементуються заходи стимулювання та захисту національних товаровиробників через вжиток інструментів тарифного регулювання. Інші підсистеми, з позиції фіскальної, дозволено найменувати допоміжними, позаяк практично вони постачають оптимізацію процесу перевезення товарів – фізичне пришвидшення надходжень платежів.

Формування бюджетних фондів, як одна зі сторін фінансової діяльності країни відбувається через включення митних платежів у систему доходів державного бюджету. Отож, фіскальний механізм митної системи повинен окреслювати величину доходів бюджету за рахунок митних платежів, виконуючи митний контроль, а ще через інструменти регулювання товарообігу на митній території держави.

Як вказувалося раніше, забезпечення надходжень від митних платежів є прерогативою митниць і, здійснюючи фіскальну складову діяльності, митні органи посідають провідне місце у формуванні державного бюджету.

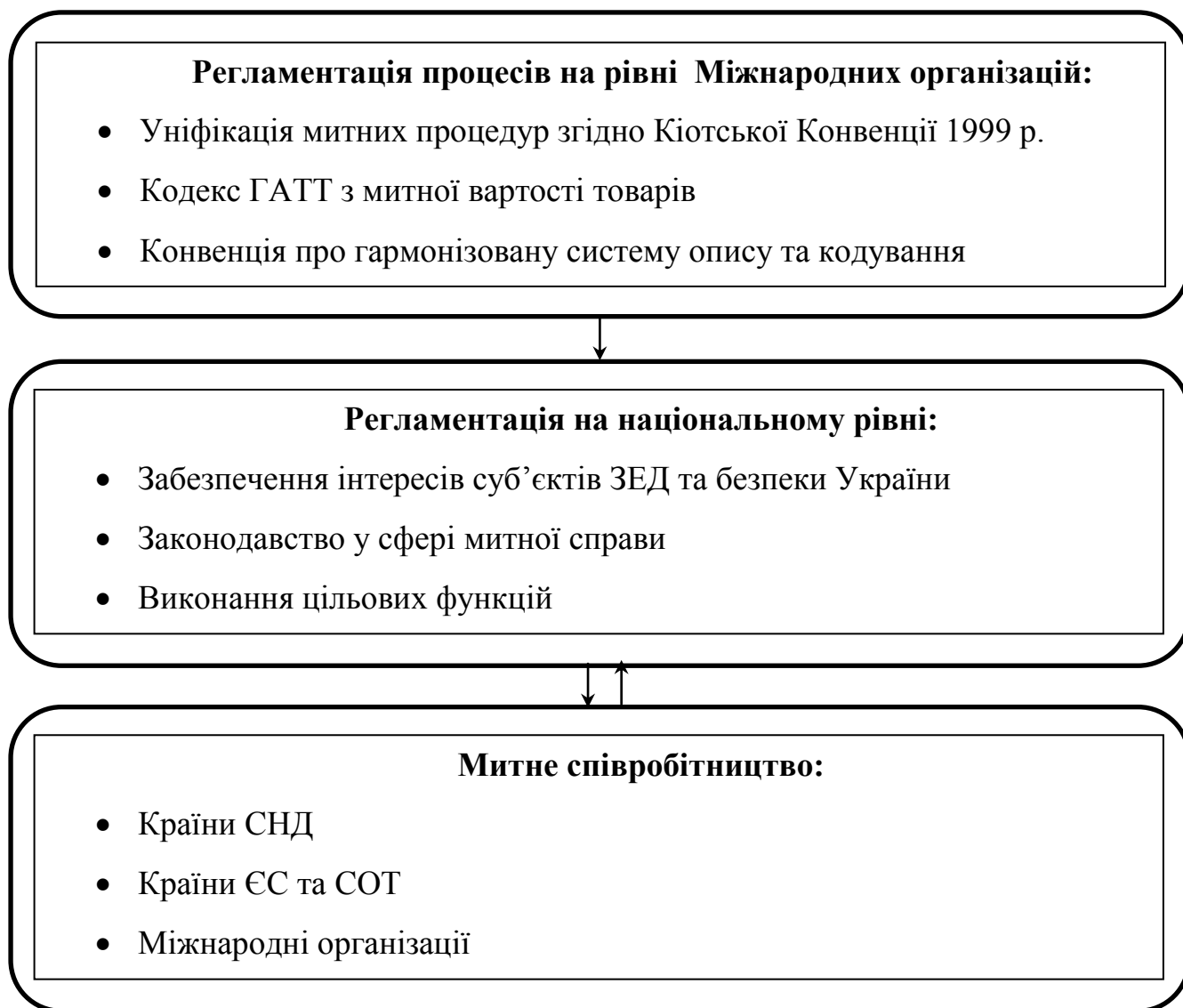


Рис. 2.1. Характер митної системи.

Рівночасно, вагомим індикатором адміністрування митних платежів, який вказує на її вагомість у економічному зростанні та постачанні фінансово-економічної безпеки держави, є видатки державного бюджету. Частина видатків, що покривається за сприянням митних платежів, є одним із вирішальних індикативів значення інструментів і заходів, які використовуються для забезпечення надходження митних платежів до бюджету у абсолютному об'ємі (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Динаміка частки митних платежів за 2018-2020 рр.

Рік	Видатки зведеного бюджету, млн. грн.	Всього митних платежів, млн. грн.	Відсоткова частка митних платежів, %
2018	1250173,6	322453,9	25,8
2019	1370113,0	319846,4	23,3
2020	1595289,7	304574,0	19,1

Протягом 2018-2020 р. видатки державного бюджету більшали - їх вартісний еквівалент складав у 2018 р. 1250173,6 млн. грн., а у 2020 р. піднявся до 1595289,7 млн. грн., тобто у 1,3 рази відносно з однотипним показником 2018 р. Однак, коефіцієнт покриття державних витрат впродовж 2018-2020 р. зменшується і в середньому, за зазначений вище період, дорівнює 22,7%. Отож, з міркувань виконання держбюджету, функціонування митних органів покриває майже чверть видатків [25].

В контексті дослідження вказаних завдань, проаналізуємо структуру митних платежів, що надходили до Державного бюджету за 2014-2020 рр.(табл.2.2).

Зступаючи з вказаних показників у таблиці 2.2, варто зауважити, що за 2014-2019рр. простежується зріст обсягів митних платежів до бюджету від 136,8 млрд грн. у 2014р. до 373,3 млрд грн. у 2019р., втім у 2020р. здійснюється зменшення до 362,4 млрд грн.

Якщо дослідити структуру митних платежів, то максимальну частку являє ПДВ із імпортованих на територію України товарів, а точніше: у 2014 р. – 107,3 млрд грн., у 2015 р. – 138,8 млрд грн., у 2016 р. – 181,5 млрд грн., у 2017 р. – 250,5 млрд грн., у 2018 р. – 295,4 млрд грн., у 2019 р. – 289,8 млрд грн., у 2020 р. – 274,1 млрд грн.

Таблиця 2.2

**Структура митних платежів, що надходили до Державного бюджету за
2014-2020 рр.**

Показник	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Доходи ДБУ	357,1	534,7	753,8	793,4	928,1	998,3	1076,0
у %	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Податкові надходження ДБУ	280,2	409,4	627,2	627,2	753,8	799,8	851,1
у %	78,5%	76,6%	83,2%	79,0%	81,2%	80,1%	79,1%
Митні платежі до ДБУ	136,8	203,4	236,8	317,1	370,2	373,3	362,4
у %	38,3%	38,0%	31,4%	40,0%	39,9%	37,4%	33,7%
ПДВ з ввезених на територію України товарів	107,3	138,8	181,5	250,5	29540,0%	289,8	274,1
у %	30,0%	26,0%	24,1%	31,6%	31,8%	29,0%	25,5%
Акцизний податок з ввезених на митну територію України підакцизних товарів	16,9	24,3	35,0	42,0	47,7	53,5	57,9
у %	4,7%	4,5%	4,6%	5,3%	5,1%	5,4%	5,4%
Податки на міжнародну торгівлю та зовнішні операції	12,6	40,3	20,4	24,5	27,1	30,1	30,5
у %	3,5%	7,5%	2,7%	3,1%	2,9%	3,0%	2,8%

Крім того, проаналізуємо динаміку обсягів ввізного та вивізного мита за період 2018 - жовт.2021 рр.(рис.2.2)

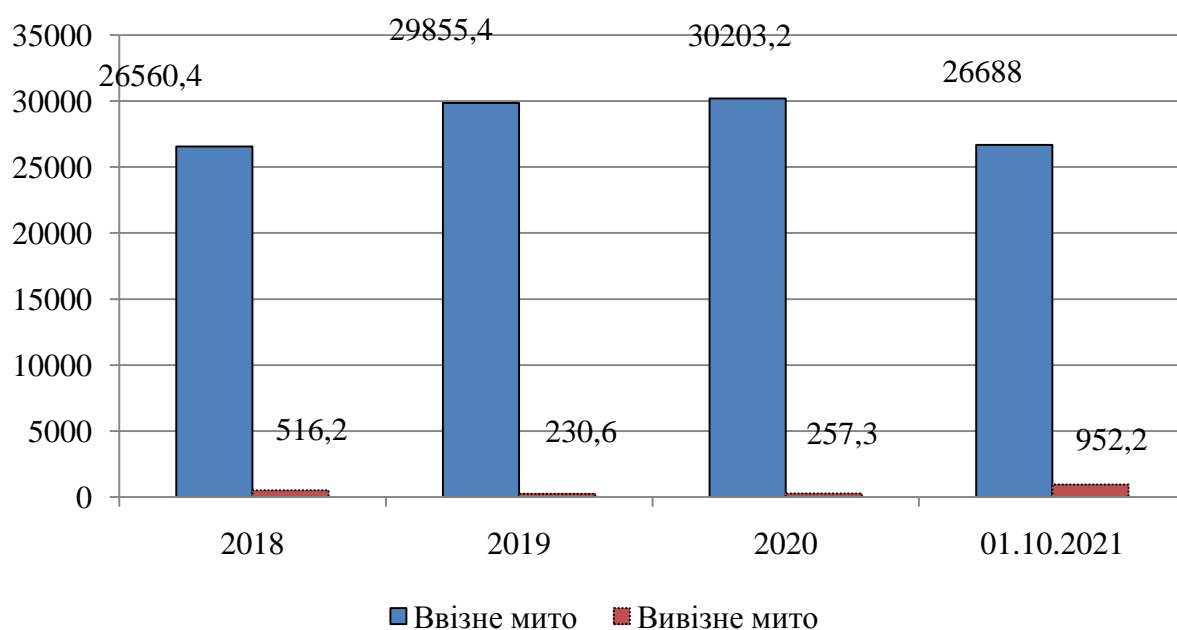


Рис.2.2. Динаміка обсягів ввізного та вивізного мита за 2018-10.2021рр., млн. грн. [25].

Отож, зступаючи з вказаних показників на рис.2.1., сума ввізного мита у 2018 р. складала 26560,4 млн грн., у 2019 р. – 29855,4 млн грн., у 2020 р. – 30203,2 млн грн. Стосовно вивізного мита, то його обсяги рухались в межах 516,2 млн грн. до 257,3 млн грн., а за 10 місяців 2021 р. – 952,2 млн грн.

За 11 місяців 2021 року митними органами переведено до бюджету 432,3 млрд. грн., що на 29,2 млрд. грн. переважає доведені Міністерством фінансів індикативні дані надходжень митних платежів до бюджету 403,1 млрд. грн..

У зіставленні з аналогічним періодом минулого року надходження у 2021 році збільшились на 35% або на 112,5 млрд. грн.

Темпи збільшення надходжень митних платежів до бюджету суттєво перевищують темпи зростання фізичних обсягів оподаткованого імпорту товарів.

А також, обсяги оподаткованого імпорту «по вазі» у листопаді 2021 року, в зіставленні з листопадом 2020 року, збільшились на 9%, а відповідні нараховані до сплати платежі «в доларову еквіваленті» піднялись більш, ніж на 41%.

Вказане здобуто насамперед за сприянням контролю за достовірністю декларування імпортованих товарів та визначенням їх бази оподаткування – митної вартості [25].

Крім того, «невідповідність» темпів збільшення обсягів оподаткованого імпорту «в доларах» (+48%) та сплачених платежів з ввезення товарів (+41%) тлумачиться такими чинниками:

- збільшенням на 27% величини імпорту не підакцизних товарів при митному оформленні яких сплачувався тільки ПДВ (на такі товари призначено «0» ставку ввізного мита або надано пільгу (у т. ч. преференцію, у межах виконання домовленостей про вільну торгівлю)) – база оподаткування ПДВ даних товарів формується лише за рахунок митної вартості товарів. Надходження митних платежів по таких товарах збільшились на 28%;

- збільшенням на 53% обсягів ввезення не підакцизних товарів при митному оформленні яких сплачувався ПДВ та мито – база оподаткування ПДВ таких товарів визначається лише за рахунок їх митної вартості та сплаченого мита. Надходження митних платежів по вказаних товарах збільшились на 56%;

- значним збільшенням вартості пального та інших підакцизних нафтопродуктів.

Так, 19% загальних об'єм оподаткованого імпорту товарів налічують підакцизні товари, величина оподаткованого імпорту яких «по вартості» збільшились на 56%, а відповідні сплачені митні платежі – тільки на 32%. Така «невідповідність» спричинена:

- скороченням рівня оподаткування ввізним митом вин виноградних та суслу виноградного (товарна позиція 2204), у т. ч. через чергове зниження у 2021 році ставок ввізного мита та відповідного збільшення величини преференцій із сплати ввізного мита передбачених в рамках угод «Про вільну торгівлю» – обсяги імпорту «по вартості» збільшились на 25% (з 21 млн. дол. у листопаді 2020р. до 26,2 млн. дол. у листопаді 2021 р.), обсяги пільг зі сплати мита збільшились на 62% (з 3 млн. дол. у листопаді 2020 р. до 4,9 млн. дол у листопаді 2021 р.) – величина сплачених митних платежів збільшились на 11% (з 5,3 млн. дол. у листопаді 2020 р. до 5,9 млн. дол. у листопаді 2021 р.);

- зріст вартості підакцизних нафтопродуктів (товарна позиція 2710) у 2,5 рази (з 258 млн. дол. у листопаді 2020 р. до 637,8 млн. дол. у листопаді 2021 р.) при збільшенні фізичних обсягів ввезення товарів тільки на 23% (з 691 тис. тонн у листопаді 2020 р. до 847,3 тис. тонн у листопаді 2021 р.) ;

- збільшенням вартості підакцизних газів нафтових (2711) у 2 рази (з 54,2 млн. дол. у листопаді 2020 р. до 108,8 млн. дол. у листопаді 2021 р.) при зрості фізичних обсягів імпорту тільки на 2% (з 132,5 тис. тонн у листопаді 2020 р. до 135,6 тис. тонн у листопаді 2021 р).

Варто вказати, що зростання вартості підакцизного пального та інших нафтопродуктів ставки акцизного податку на які призначено у «євро» (пальне) позначається лише на надходження мита та ПДВ. Рівень оподаткування акцизним податком (акциз входить до бази оподаткування ПДВ) обумовлений не від вартості цієї продукції, а від їх фізичного числа та валютного курсу.

В результаті зниження валютного курсів:

- курсу євро з 33,46 грн/€ у листопаді 2020р. до 30,22 грн/€ у листопаді 2021 р.,

- курсу долара США з 28,30 грн/ \$ у листопаді 2020р. до 26,45 грн/ \$ у листопаді 2021 р.,

розрахунковий крос-курс «євро/дол» скоротився з 1,182 у листопаді 2020 р. до 1,143 у листопаді 2021 р.

Через таке таке зниження валютного курсу умовні недонадходження акцизного податку з товарів, на які призначено ставку в «євро» налічували 6,74 млн. дол. та ПДВ нарахованого на суму цього акцизу - 1,35 млн. дол.

Скорочення у 2021 році пільгових ставок ввізного мита позначилось на збільшення пільг зі сплати ввізного мита з підакцизних нафтопродуктів - такі пільги у листопаді 2021 року піднялись у 2,3 рази (з 0,2 млн. дол у листопаді 2020 р. до 0,4 млн. дол у листопаді 2021 р.).

Загалом у листопаді 2021 року надходження митних платежів до держбюджету з імпорту товарів дорівнювали 49,5 млрд. грн, у зіставленні з тотожним періодом 2020 року надходження піднялись на 38% або на 13,7 млрд.

Граничне зростання надходжень митних платежів здійснилось по таких товарах:

- нафтопродуктах – на 2,4 млрд. грн.
- газах нафтових – на 1,8 млрд. грн.
- вугіллі кам'яному – на 1,0 млрд. грн.
- азотних добривах – на 0,51 млрд. грн.
- коксу, ретортному вугіллі – на 0,27 млрд. грн.
- ТВЕЛах – на 0,25 млрд. грн.
- прокату зі сталі (шириною понад 600мм) – на 0,17 млрд. грн.

Вагомою площиною в оподаткуванні зовнішньоекономічної діяльності стало розмитнення поштових та експрес відправлень. Так, з 01.07.2019 р., якщо вартість товару («фактурна вартість»), складає більш, ніж еквівалент в 100 євро одержувач повинен сплатити додаткові кошти у вигляді ПДВ у величині 20% від суми, що переважає безмитний ліміт в 100 євро (при вартості замовлення від 100

до 150 євро), а якщо вартість переважає еквівалент в 150 євро, то додатково до 20% ПДВ ще й реалізувати розмитнення у величині 10% мита від суми, що переважає 150 євро еквіваленту вартості продукції. Отже, проаналізує, як вказане нововведення позначилось на надходження до бюджету (рис.2.3)

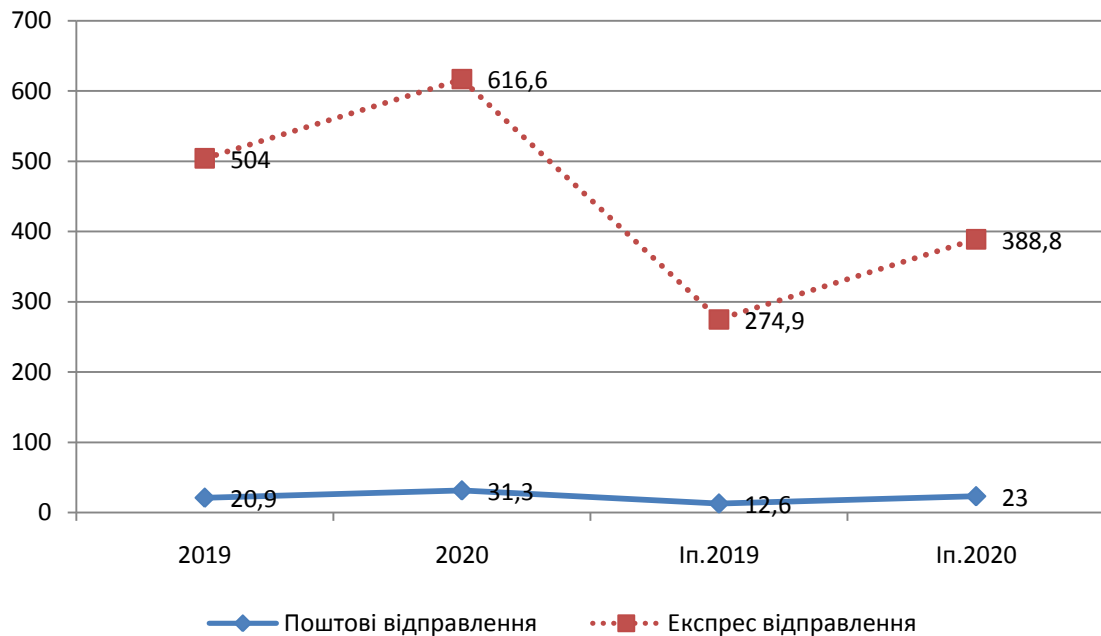


Рис.2.3. Динаміка обсягів мита при розмитненні поштових та експрес відправлень за 2019-2020 рр., млн. грн.

Система усіх митних інструментів дає можливість проводити доволі гнучке, оперативне та цілеспрямоване налагодження імпорту у широкому масштабі. Вони слугують продуктивним засобом торгівельної дипломатії і допускають одержувати поступки стосовно торгівельних обмежень на умовах взаємності чи відміни дискримінаційних заходів у державах - торгівельних партнерах. З організаційної точки зору та нормативного регулювання найбільш суттєвим внутрішніми перешкодами для міжнародної торгівлі на новітньому етапі є така:

- валова ускладненість регулювання (а саме, численні дозволи, реєстрації, ліцензії, технічні регулювання) і поганий контроль за його введенням, а також обумовлена із ними корупція;
- зволікання та висока вартість здійснення всіх нормативних вимог;
- процес повернення ПДВ експортерам, який вимагає немало часу та коштів;

- непередбачуваність і корупція на митниці.

Практика держав-членів Європейського Союзу вказує на те, що тільки за сприянням митно-тарифного регулювання несила постачити захист вітчизняного товаровиробника, а результативним є його поєднання із антидемпінговими розслідуваннями, нетарифними методами регулювання і субсидіями вітчизняним товаровиробникам. При дефініції основних пріоритетів розвитку національного митного регулювання варто зважати на різні галузі економічного розвитку, що загалом забезпечує продуктивну діяльність митної системи. Отож, варто виокремити такі стратегічні вектори реформування:

- поліпшення українського законодавства в галузі митної справи;
- підтримка міжнародній торгівлі та поліпшення взаємозв'язків з бізнесом;
- забезпечення безпеки міжнародних перевезень на території держави;
- управління ризиками;
- проведення аудиту та пост аудит контролю;
- налагодження митного кооперації;
- зміцнення зв'язків із учасниками зовнішньоекономічних взаємин;
- повнота збирання митних платежів та поліпшення механізму здійснення фіскальної складової митних органів;
- забезпечення діяльності стосовно запобігання проведення контрабанди та недодержання митних правил;
- створення ефективного механізму управління функціонуванням митної служби;
- забезпечення дієвості митного контролю та митного оформлення;
- удосконалення механізму транзиту та перевезення товарів;
- поліпшення процесу оцінки продукції та визначення митної вартості;
- створення та розвиток покращеної митної інфраструктури;
- удосконалення інформаційного забезпечення та комунікаційних технологій.

2.2. Визначення митної вартості товару як важливий інструмент фіскальної політики держави

За час модерної історії державної митної справи на законодавчому рівні аналізувалося немало правових новел та сентенцій і в плані контролю митної вартості товарів, які ввозяться (імпортуються) на митний простір України. Оскільки митна вартість товарів, які перевозять через митний рубіж України, під якою законодавець усвідомлює вартість товарів, що застосовується для митних цілей, яка опирається на ціні, що фактично сплачена або піддається сплаті за ці товари – є базою для нарахування митних платежів [25, ч. 1 ст. 49, п. 1 ч.1 ст. 50].

Порядок та пособи визначення митної вартості товарів, які імпортують на митну територію нашої держави, призначено розділом III МК України та ст. 255 МК України і ґрунтуються на положеннях ст. VII Генеральної угоди з тарифів та торгівлі і Угоди про застосування ст. VII Генеральної угоди з тарифів та торгівлі. При цьому, перевірка достовірності визначення митної вартості товарів є однією з митних формальностей, які здійснюються органами митного спрямування України при виконанні митного оформлення [25, п. 4.5].

Порядок проведення контролю з сторони органів та підрозділів митного спрямування України за правильністю визначення заявленою декларантом або вповноваженою ним особою митної вартості товарів, які ввозяться (імпортуються) на митну територію України, регламентуються нормативно-правовими актами Кабінету Міністрів України [34]. А також, Міністерством фінансів України та митною службою України було введено (на рівні організаційно-розпорядчих актів відомчого характеру) певну логічність дій (рекомендаційного характеру) посадових осіб територіальних органів митного спрямування України при застосуванні ними «орієнтованих показників» митної вартості продукції, які ввозяться (імпортуються) на митну територію України при їх митному оформленні за ЕМД [31].

Законодавство України з питань державної митної справи в нинішніх умовах у абсолютному обсязі робить неможливим діяння людського чинника на проведення митних формальностей із митного контролю та митного оформлення товарів, які перевозяться через митний кордон України, чого було здобуто завдяки всеохоплюючій діяльності інтегрованих програмно-інформаційних комплексів у корпоративній мережі ЄАІС України, технічні потужності яких застосовуються органами та підрозділами митного спрямування України. Це є надто істотним при визначенні митної вартості товарів, що ввозяться (імпортуються) на митну територію України. Оскільки якраз за рахунок митних платежів, які стягуються при ввезенні (імпорті) товарів на митну територію України, відбувається здійснення планів бюджетних надходжень до загального та спеціального фондів державного бюджету.

1. Поміж завдань є реалізація контролю за надходженням до бюджету та державних цільових фондів податків і зборів, митних та інших платежів, яке здійснюється, зокрема, і через прогнозування платежів із постачання надходжень платежів до бюджету та єдиного внеску, визначення прогнозних (індикативних) показників закріплених платежів та введення їх Міністерству фінансів України. З ціллю пригідної організації діяльності митних органів України з прогнозування доходів бюджету та надходжень єдиного внеску, визначення індикативних показників доходів, покращання якості прогнозно-аналітичної діяльності, постачання надходжень до бюджету адекватних об'єктивній податковій і митній базам оподаткування, постачання рівномірності (ритмічності) збору платежів, безперервності наповнення бюджетів та цільових фондів, результативного опрацювання резервів наповнення бюджету та введення їх до сплати, було затверджено Концепцію організації діяльності із прогнозування та постачання надходжень до бюджету та єдиного внеску та Методичні рекомендації стосовно визначення прогнозу надходжень та індикативних показників надходжень податків, зборів (платежів) та за основними векторами діяльності у розрізі територіальних митних органів України [33].

У галузі державної митної справи алгоритм методики прогнозування надходжень до Державного бюджету у загальному форматі передбачає реалізацію ряду зв'язних операцій (рис. 2. 3).

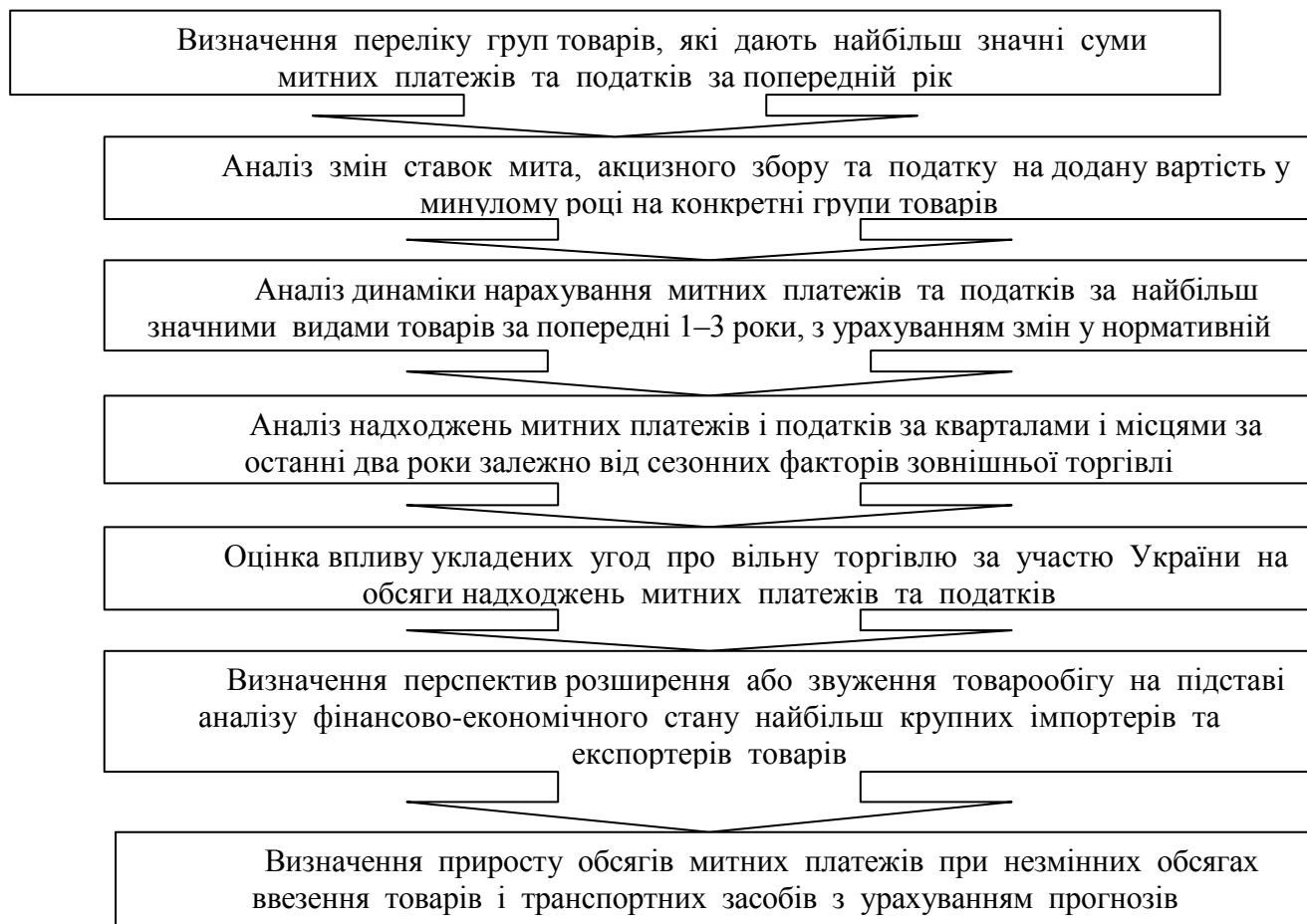


Рис. 2.3. Алгоритм методики прогнозування надходжень митних платежів до Державного бюджету

Дане прогнозування та відповідна реалізація Концепції організації діяльності з прогнозування та забезпечення надходжень до бюджету та єдиного внеску дають можливість забезпечити непорушне та рівномірне наповнення державного бюджету, добродіють розробці найбільш оптимальних варіантів розвитку бюджетних взаємин, які постачать наповнення державного бюджету, а також устерегти бюджет держави та цільові фонди від небезпек ймовірного негативного діяння змін економіки та забезпечити його наповнення та ввести до бюджету та цільових фондів належні платежі залежно від

тенденцій розвитку світової і національної економіки, нівелювати загрози втрат бюджету від ризикових господарських операцій суб'єктів господарювання.

2. Запровадження в національну концепцію контролю за правильністю визначення митної вартості такої смислової категорії як «орієнтовані показники митної вартості товарів», які ввозяться (імпортуються) на митний простір України, певної деталізації процесів функціонування територіальних органів митного контролю України стосовно вжитку ними «орієнтованих показників» митної вартості товарів, які ввозяться (імпортуються) на митну територію України при їх митному оформленні за ЕМД, заходів із формування «орієнтованих показників» митної вартості продукції, що застосовуються у системі управління ризиками при митному оформленні товарів, які імпортуються на митну територію України у митному режимі імпорту (випуску для вільного обігу) націлено на укріплення на підзаконному рівні правових позицій розділу III МК України [32].

Застосування єдиних «орієнтованих показників» митної вартості товарів відбувається тільки для аналізу, виявлення та оцінки ризиків (у системі управління ризиками) стосовно заявленої декларантом або уповноваженою ним особою митної вартості товарів, які ввозяться (імпортуються) на митну територію України. При цьому, митні органи встановлюють наголошення на тому, що спрацювання АСАУР є тільки рекомендацією посадовій особі органу митного контролю України більш ґрунтовно опрацювати умови зовнішньоекономічної операції, зокрема способом перевірки документів та даних, що надаються.

3. «Орієнтовані показники» митної вартості товарів – це середня митна вартість за одиницю товару (адекватно до одиниць вимірювання, передбачених УКТ ЗЕД, а також інших одиниць вимірювання та обліку), яка розраховується автоматично АСАУР за попередні шість місяців та формується на час виконання митного оформлення за ЕМД (на стадії присвоєння їй електронного номеру). При цьому, як вказують, «орієнтовані показники» митної вартості товарів, які ввозяться (імпортуються) на митну територію України, є

лише частиною системи управління ризиками, мають застосовуються виключно для зіставлення та не мають прямо застосовуватися для зміни митної вартості товарів, які ввозяться (імпортуються) на митну територію України [23].

Генерування профілів ризику АСАУР стосовно контролю митної вартості товарів спричинено, зокрема, кодом товару чинно до УКТ ЗЕД, орієнтовними показниками митної вартості (призначеними їх критичного рівня), а також може залежати від інших індикаторів ризику, таких як перевезення товарів з вжитком офшорних зон, перше митне оформлення певного товару з певних держав відправлення, оформлення продукції членами зовнішньоекономічної діяльності, що були взяті на облік у період менше року; засновником, директором, бухгалтером підприємства-експортера/ імпортера – учасника зовнішньоекономічної діяльності є одна-єдина особа (тобто таке підприємство має усі риси його фіктивності за певними ризиковими категоріями) тощо. Спрацювання вказаних профілів ризику є підґрунтям для поглибленого опрацювання документів та даних, вказаних у них, та обставин зовнішньоекономічної операції, але не може бути основою для відмови в оформленні товару за самостійно заявленою митною вартістю.

Вказана константа непорушно обумовлена із цілим комплексом технічних процесів, як-от: конструювання профілів ризику, розроблення і проведення заходів з управління ризиками для дефініції форм та масштабів митного контролю тощо.

Отож, вказана вище система управління ризиками, яка використовується для проведення вибіркового контролю, а також, контролю правильності визначення митної вартості ввезених (імпортованих) товарів на митну територію України, опирається на аналізі та оцінці ризиків, вирішальним інструментом якої є програмно-інформаційний комплекс АСАУР.

2.3. Розмитнення транспортних засобів в контексті забезпечення доходів Державного бюджету

Митний контроль як вагомий функціональний компонент митної системи здійснюється органами ДФС України на стадії перевезення товарів і транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України, виконання митних процедур стосовно об'єктів контролю у ході їх випуску у вільний обіг на митний простір держави і виконання контрольних-перевірочних операцій після випуску товарів у вільний обіг.

Під митний контроль піддаються усі товари, які перевозяться через митницю для забезпечення не лише економічних інтересів і безпеки країни, але й захисту споживачів від контрафактної продукції та унеможливлення здійснення митного комерційного шахрайства. Істотне значення у забезпеченні фінансового та регулятивного потенціалу економічних інструментів захисту національних товаровиробників і процесу введення економіки держави до світового економічного простору виконують функціональні компоненти митної системи – митний контроль та митне оформлення товарів. Дані два поняття є нероздільними і застосовуються в митному законодавстві майже всіх держав світу. Митне оформлення товарів недопустиме без виконання заходів митного контролю, дію яких скеровано на виявлення ознак, що свідчать про склад митних правопорушень адміністративного та фінансового характеру, а форми митного контролю дають можливість виявляти, попереджувати та усувати порушення, убезпечуючи інтереси країни та національних товаровиробників [1, с. 161].

Основною функцією митного оформлення є інтеграція дій, які вчиняються щодо правової природи товарів і транспортних засобів, що перетинають митний кордон. Митне оформлення є неминучою умовою для включення товарів, які перетинають митні кордони, у внутрішню торгівлю, пов'язане з наданням спеціального статусу та застосуванням заходів тарифного та нетарифного регулювання. Митне оформлення постає з моменту подання декларантом або уповноваженою ним особою форми митної декларації або документів, що їх

замінюють, а також документів, необхідних для митного оформлення, або, у разі електронної форми декларації, з моменту, коли митний орган або особа, яка отримала електронну форму декларації або електронний документ замість форми декларації відповідно до закону. Сторонні особи повинні проходити процедури митного оформлення товарів і не повинні проходити процедури митного оформлення. Такими особами є декларанти, яким дозволено бути присутніми у ході митного оформлення товарів і ТЗ, які їм надаються для такого оформлення. У випадку вжитку такої форми митного контролю як огляд і переогляд товарів і ТЗ присутність декларантів у процесі митного оформлення є неухильною.

Специфіка митного оформлення окремих товарів, що імпортуються громадянами на митну територію України для вільного обігу, затверджена в ст. 377 МКУ. Зокрема:

1. Товари за товарними позиціями 8701-8707, 8711, 8716 згідно з УКТ ЗЕД, які підлягають державній реєстрації, при імпорті громадянами на митну територію України або надходженні на митну територію України на адресу громадян у несупроводжуваному багажі або вантажних відправленнях для вільного обігу, незалежно від їх вартості, підлягають письмовому декларуванню та митному оформленню в порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну фінансову політику, з оподаткуванням ввізним митом за повними ставками Митного тарифу України, акцизним податком і податком на додану вартість за ставками, встановленими Податковим кодексом України[25].;

2. ТЗ, ввезені громадянами на митну територію України для вільного обігу, підлягають обов'язковій сертифікації у випадках, встановлених законом для підприємств. Документи, що підтверджують відповідність ТЗ вимогам технічних регламентів та національних стандартів, подаються митним органам під час митного оформлення цих товарів з метою вільного обігу;

3. ТЗ, зареєстровані у відповідних реєстраційних органах іноземних держав і ввезені в Україну для вільного обігу, повинні бути зняті з обліку з цих органів;

4. ТЗ, ввезені громадянами на митну територію України для вільного обігу, підлягають обов'язковій сертифікації у випадках, встановлених законом для підприємств. Документи, що підтверджують відповідність ТЗ вимогам технічних регламентів та національних стандартів, подаються митним органам під час митного оформлення цих товарів з метою вільного обігу;

5. З метою запобігання незаконному обігу ТЗ на території України між центральним органом виконавчої влади, що забезпечує виконання державної політики у сфері державної митної справи, та державними органами з безпеки дорожнього руху, здійснюється автоматичний обмін інформацією про ТЗ, що перетинають державний кордон України, щодо митного оформлення та державної реєстрації таких ТЗ.

У випадку ознак недодержання митних правил посадова особа митного органу, що проводить митний контроль і митне оформлення ТЗ, виконує примусові заходи чинно до законодавства України з питань митної справи. В контексті вказаного варто акцентувати, що однією з форм роботи митних органів є контрольна діяльність, яка постає у спостереженні та перевірці відповідності здійснення та додержання громадянами та суб'єктами господарювання норм митного законодавства.

У ході проведення контрольної діяльності митні органи: виконують нагляд за фактичною реалізацією громадянами і особами, які проводять операції, обумовлених з переміщенням товарів і ТЗ через митний кордон; запобігають ймовірним митним правопорушенням у цій галузі; означають заходи, скеровані на усунення умов, які обтяжують здійснення громадянами та суб'єктами господарювання своїх прав та умов, що сприяють скоєнню правопорушень; у випадку виявлення факту митного правопорушення застосовують заходи стосовно його припинення.

Метою діяльності митних органів щодо контролю є, з однієї сторони, створення максимально придатних умов для здійснення норм митного законодавства в поведінці, діяльності населення і суб'єктів господарювання, забезпечення продуктивності правового регулювання суспільних взаємин у

митній галузі, а з іншої – захист економічних інтересів країни, законності і правопорядку в митно-правовій галузі. Однією з ключових функцій митних органів є цілісне та своєчасне перерахування митних платежів до Державного бюджету України.

Отже, виняткового значення одержує правильність нарахування митних платежів, повнота та своєчасність їх сплати, а також контроль митними органами стосовно надходжень податків і зборів від перевезення ТЗ до скарбниці держави. Розглядаючи функціонування митних органів стосовно здійснення контрольної діяльності проаналізуємо динаміку надходження митних платежів до Державного бюджету України.

Аналіз відомостей Держмитслужби щодо числа легкових автомобілів (група 8703 УКТ ЗЕД), тимчасово імпортованих на митну територію України з ціллю особистого користування, а також у режимі транзиту, та експортованих з митної території України впродовж періоду, що аналізувався (табл. 2.3), продемонстрував: громадянами та юридичними особами експортовано за межі митної території України на 131,4 тис. автомобілів менше, ніж імпортовано.

При цьому у 2020 році порівнюючи з 2019 роком зменшилось у 4 рази ввезення і вивезення автомобілів у режимі тимчасового ввезення та практично у 3 рази в режимі транзиту, що обумовлено із посиленням відповідальності за передачу транспортного засобу особистого користування, тимчасово ввезеного на митну територію України чи поміщеного у митний режим транзиту, у володіння, вжиток або розпорядження особі, яка безпосередньо не імпортувала такий транспортний засіб на митну територію України чи не поміщувала його у митний режим транзиту.

Таблиця 2.3

Дані щодо кількості легкових автомобілів (група 8703 УКТ ЗЕД), тимчасово ввезених на митну територію України з метою особистого користування, у тому числі у режимі транзиту, та вивезених з митної території України

Показники		2019 р.	2020 р.	I півріччя 2020 р.	I півріччя 2021 р.
Ввезено, од.:	гр. України, у т.ч.:	279 384	128 346	61 627	70 819
	транзит	768	541	309	161
	інші, у т.ч.:	2 234 606	552 495	346 097	217 987
	транзит	7 741	3 005	1 167	932
	Разом, у т.ч.	2 513 990	680 841	407 724	288 806
	транзит	8 509	3 546	1 476	1 093
з них вивезено	гр. України, у т.ч.:	266 762	119 158	57 282	62 780
	транзит	96	119	37	38
	інші, у т.ч.:	2 189 120	516 811	335 817	197 587
	транзит	7 642	2 966	1 149	916
	Разом, у т.ч.	2 455 882	635 969	393 099	260 367
	транзит	7 738	3 085	1 186	954
Вивезено з перевищенням терміну знаходження, од.	гр. України, у т.ч.:	622	1 551	1 150	163
	транзит	23	23	11	5
	інші, у т.ч.:	2 110	295	283	1
	транзит	13	6	2	2
	Разом, у т.ч.	2 732	1 846	1 433	164
	транзит	36	29	13	7
Оформлено ввезені автомобілі за МД, од.	гр. України, у т.ч.:	11 397	6 737	3 688	1 335
	транзит	651	410	262	115
	інші, у т.ч.:	23 153	9 036	4 168	2 310
	транзит	73	21	10	10
	Разом, у т.ч.	34 550	15 773	7 856	3 645
	транзит	724	431	272	125

В Україні з 15 червня 2021 року чинно до Закону України «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо справляння податків і зборів, інших обов'язкових платежів, об'єктом оподаткування якими є транспортні засоби» та Закону України «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо тимчасового спрощення митного оформлення транспортних засобів, ввезених на митну територію України» діє пільгове розмитнення транспортних засобів з іноземною реєстрацією. Послугуватись спрощеною системою дозволено до 10 листопада 2021 року. Втім, є виняток для учасників бойових дій, які мають спроможу проводити цю операцію щодо своїх автомобілів трохи довше – до 8 лютого 2022 року.

Відповідно до вказаних законів наявні основні умови пільгового розмитнення транспортних засобів:

- 1) розмитнювати дозволено вживаний автомобіль з європейською реєстрацією, якому 5 і більше років;
- 2) вага автомобіля повинна не перевищувати 3,5 тонн;
- 3) один громадянин України має можливість розмитнити тільки один автомобіль. Доречно зазначити, що даний транспортний засіб повинен бути імпортований в Україну до 2021 року.

За відомостями Державної митної служби України у термін з 15 червня по 1 жовтня 2021 року в рамках пільгової програми розмитнено понад 40 тисяч автомобілів, що відповідають вказаним вище вимогам. Це допомогло одержати надходження до Державного бюджету у сумі понад 1,4 мільярди гривень.

За час з 15 червня 2021 року по 31 липня 2021 року з дня введення в дію законів України від 15.04.2021 №1402-IX та №1403-IX щодо тимчасового спрощення оподаткування та митного оформлення транспортних засобів, оформлено більше 17 тисяч авто «на єврономерах». До бюджету за зазначений період вже сплачено суму понад 600 мільйонів гривень. (рис.2.5):

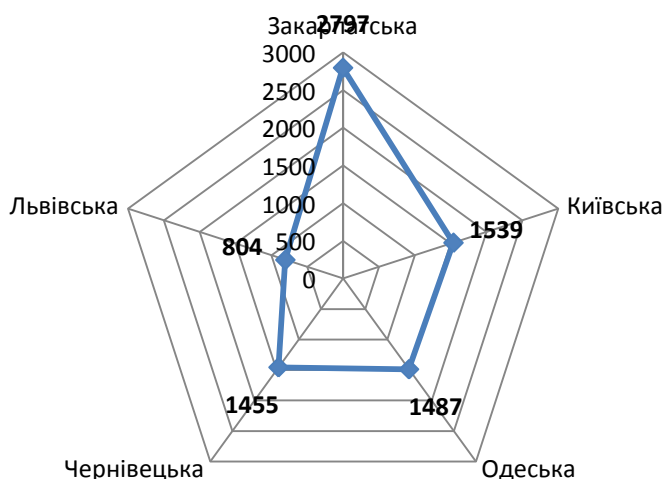


Рис. 2.5. Розмитнення автомобілів територіальними відділеннями ДМС за 15.06.2021-31.07.2021р.

З 15 червня 2021 р. власники автомобілів на єврономерах тимчасово мали змогу розмитнювати їх за полегшеною процедурою та сплачувати за меншою сумою податків і зборів.

Кабінет Міністрів України під час засідання 15 вересня піддержав постанову “Про реалізацію експериментального проєкту щодо митного оформлення окремих транспортних засобів”. Цей проєкт Міністерство цифрової трансформації України розробляє разом з Міністерством економіки України, Міністерством фінансів України, Міністерством внутрішніх справ України та Митною Службою України.

В середньому, у зіставленні з 2020 роком, доходи до бюджету від розмитнення легкових авто у 2022 році більшають на 6,2 млрд грн. У 2022 році надто подорожчає розмитнення нових авто: усі категорії нових легкових транспортних засобів чинно до УКТ ЗЕД, окрім двох — бензинові об’ємом 2.2-3 л і дизельні об’ємом більше 2.5 л. До 2027 ситуація трансформується: тануть дешевшими усі категорії, окрім двох: бензинових об’ємом до 1 л і дизельних до 1.5 л.

Стосовно вживаних авто, то у 2022 році значно (на 30-40%) здорожчає розмитнення бензинових авто з об’ємом двигуна більше 2.2 л, а також на 4% буде дорожчим митне оформлення дизельних авто об’ємом двигуна до 1.5 л. До 2027 року валова вартість розмитнення знизиться по усіх категоріях легкових транспортних засобів, втім розмитнення цих двох категорій буде дорожче за наявне на нинішній день. В цілому, у випадку прийняття нового механізму розмитнення, у 2022 році, зіставляючи з 2020 роком, середня вартість розмитнення збільшиться на 5.6%. У 2027 році — скоротиться, втім тільки на 5.8%. При цьому здійсниться перерозподіл податків із дорогих та елітних вживаних авто на нові та вживані авто середнього класу.

Варто зауважити, що митними органами України для спрощення митних процедур та митних формальностей, активно вводять електронне декларування, що суттєво знижує вартість митного оформлення та час оформлення. Подальший розвиток системи «Електронна митниця» варто проводити із урахуванням досвіду

введення електронних систем іншими розвинутими державами, а також країнами-членами ЄС. Інформатизація митної справи чинна як до інтересів суб'єктів господарювання, так й інтересів країни. Ефекти від оптимізації митного контролю та митного оформлення ТЗ поставатимуть в наступному:

- оптимізація часу на митні процедури;
- подальша автоматизація операцій митного контролю та оформлення;
- взаємодіяння з інформаційними системами різних установ та державних організацій України та світу;
- розвиток міжнародного митної кооперації у сфері експорту, імпорту та транзиту ТЗ;
- зростання митних надходжень до Державного бюджету України;
- зміцнення регулюючої функції митної політики України тощо.

Ще одним способом поліпшення процедур митного контролю, спільно із електронним декларуванням, є спрощення процедур, необхідних для митного оформлення. Скорочення переліку документів, потрібних для митного контролю, вказує спромогу виведення їх за межі митного оформлення. Наслідком таких дій повинно стати прискорення митних процедур, а саме, у пунктах пропуску на митному кордоні, скорочення затримок і простоїв товарів, що пришвидшить процес наповнення державного бюджету. З ціллю сприяння зовнішній торгівлі та зросту товарообігу митні органи полегшують процедури митного контролю при митному оформленні на кордоні. Втім, така оптимізація митних процедур не має проводитись за рахунок лімітування контрольних заходів.

Висновки до розділу 2

Не дивлячись на прогнозоване світовою організацією торгівлі зниження загальносвітових показників на кінець 2020 р., скорочення обсягів зовнішньої торгівлі товарами України у 2020 р. на 6,4 % є кращим показником, ніж передбачалось впродовж четвертого кварталу 2020 р., вперше з початку кризи, спричинене коронавірусною пандемією, зафіксоване збільшення вартісних і

кількісних обсягів товарообігу у зіставленні з збіжним періодом 2019 року, що вказує на планомірне відновлення зовнішньої торгівлі, зважаючи на зниження карантинних обмежень. Скорочення фізичного обсягу зовнішньої торгівлі у 2020 р. на 4,7% при зменшенні їх вартісного обсягу на 6,4% здатне говорити про тенденцію до зниження цін, переважаючу в світі.

На тлі вказаного вище ми спроможні висновок, що суттєвим фактором введення системи коригування адміністрування митних платежів є обов'язкове додержання реалізація положень податкової системи, а точніше забезпечення мобілізації митних платежів, поліпшення системи оцінки митної вартості товарів, що перевозяться через кордон України і розв'язання організаційних питань збільшення ефективності функціонування митних органів. В загальному вигляді адміністрування митних платежів вказує на визначення повноважень органів влади різних ланок в регулюванні взаємин у митній галузі, прав і обов'язків суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та повноважень митних органів, організацію митного контролю та митного оформлення товарів, крім того й процедури оскарження рішення митних органів.

РОЗДІЛ 3

УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ АДМІНІСТРУВАННЯ МИТНИХ ПЛАТЕЖІВ В УКРАЇНІ

3.1. Проблема адміністрування митних платежів України в умовах глобалізації

Для держав, що розвиваються, митна справа є важливим інструментом забезпечення її державних інтересів. Як зазначає О.Є. Найденко, принцип виключних повноважень митних органів України щодо здійснення державної митної справи спирається на розуміння того, що безпосередньо митні органи України мають повноваження та компетенції здійснювати митну справу, які визначені на законодавчому рівні. Це проявляється в тому, що Україна має власну митну систему та власні митні органи, які можуть співпрацювати з митними органами інших держав, виконувати з ними спільні функції та завдання в межах чинного законодавства [20, с. 510].

Розглянемо цілі митної політики з позиції І.О. Лютого. По-перше, це захист національного ринку від іноземної конкуренції та розвиток зовнішньої торгівлі, створення умов для прогресивних перетворень у структурі виробництва й споживання товарів, забезпечення умов полегшення доступу національних експортерів на ринки інших країн. По-друге, це інтеграція країни у світову систему господарювання, оптимізація структури імпорту та експорту товарів, підтримка раціонального співвідношення експорту та імпорту товарів, підтримка необхідного співвідношення надходжень іноземної валюти в країну та її відтоку з країни, поповнення доходів держави [12, с. 326–327].

Зосередимося на захисті національного ринку від іноземної конкуренції та розвитку зовнішньої торгівлі, створенні умов для прогресивних перетворень у структурі виробництва й споживання товарів, забезпеченні умов для полегшення доступу національних експортерів на ринки інших країн. В умовах глобалізації найважливішим фактором під час вибору будь якого постачальника є ціна. Ціна на закордонному ринку має такі складові:

- 1) собівартість товару на території України;

- 2) пакування товару згідно з нормами та стандартами закордонних країн;
- 3) додаткові аналізи продукції, документи;
- 4) вартість доставки товару зі складу виробника до складу покупця й страхування;
- 5) вартість замитнення на території України;
- 6) вартість розмитнення у країні призначення Якщо вартість останніх п'яти пунктів менше залежить від виробника, то вартість першого пункту є ключовою під час формування експортної ціни.

Виробники діляться на дві категорії:

- ті, в кого є імпортна складова в товарі;
- ті, хто має товар виключно з української сировини. Більшість українських виробників належить до першої категорії прямо чи опосередковано.

Можна виділити два основних канали, якими імпортні ресурси використовуються для виробництва вітчизняних експортних товарів:

– прямий, що застосовується тоді, коли вітчизняний виробник безпосередньо імпортує окремі складові для виробництва готової продукції (відношення вартості імпортних складових до загального обсягу експорту буде прямим внеском імпорту);

– непрямий, що застосовується тоді, коли експортер купує у інших вітчизняних виробників продукти, для виробництва яких були використані імпортні комплектуючі (такий імпортує має бути врахований у вітчизняному експорті у вигляді непрямого внеску імпорту) [10].

Український експорт суттєво залежить від проміжного споживання імпортної сировини, матеріалів та комплектуючих, в чому немає нічого надзвичайного з огляду на посилення вертикальної спеціалізації у зовнішній торгівлі, що є глобальною тенденцією. Відповідно до проведених узагальнених розрахунків імпортної складової експорту України встановлено, що майже третина вартості вітчизняних експортних товарів сформована за рахунок проміжного споживання імпорту. При цьому найбільш залежним від кон'юнктури світових товарних ринків є експорт вторинного сектору національної економіки,

тобто переробної промисловості, імпортна складова експорту в межах якого перевищувала 40% [10].

Зростання імпортової складової експорту малих відкритих економік є об'єктивним наслідком лібералізації міжнародної торгівлі. Цей феномен обов'язково має враховуватися під час розроблення митних тарифів. Ефективним інструментом підвищення конкурентоспроможності національного експорту в умовах зростання залежності від проміжного споживання імпорту може бути зниження податкового навантаження на імпортну сировину, матеріали, обладнання та комплектуючі, що використовуються для виробництва вітчизняних експортних товарів [1, с.272].

Економіка України характеризується високою часткою критичного імпорту товарів кінцевого споживання. В умовах сповільнення економічного розвитку такі процеси можуть стати каталізатором поглиблення спаду національної економіки. З огляду на структуру виробництва в межах ключових експортних секторів раціональним є використання механізмів зниження податкового навантаження на імпортне проміжне споживання українських експортерів. Такі механізми активно використовуються розвиненими країнами, не суперечать вимогам міжнародних торговельних організацій, тому можуть бути вдалою опцією в контексті стимулювання українського експорту [6, с.754].

Акцизні товари (спирт етиловий та інші спиртові дистиляти, алкогольні напої, пиво, тютюнові вироби, тютюн та промислові замітники тютюну, нафтопродукти, скраплений газ, легкові автомобілі, кузови до них, причепи та напівпричепи, мотоцикли) не є лівовою часткою експорту, тому ми їх не аналізуємо.

Однак більш складним завданням є адміністрування ПДВ в експортно-імпортних операціях. Мито здебільшого становить від 1% до 10%, а ціна в українських виробників більше ніж на 20% вища за ціну зарубіжних конкурентів. Чому це трапляється? З огляду на структуру митних платежів за 20% ПДВ навіть 1% мита не є ключовим. Лівовою часткою є 20% ПДВ, які потрібно сплатити живими коштами на митниці, навіть якщо в українській компанії є податковий

кредит. Таким чином, податковий кредит зростає, а повернення ПДВ у повному обсязі не відбувається, тому українські експортери змушені покласти ці витрати на собівартість, що неодмінно збільшує вартість товарів для зовнішнього ринку.

Отже, потрібно, поки не буде спрощене повернення ПДВ, дозволити експортерам користуватися податковими кредитами, які вже були сплачені раніше до бюджету України. На основі проведеного аналізу ми можемо впевнено сказати, що цілі митної політики, такі як захист національного ринку від іноземної конкуренції та розвиток зовнішньої торгівлі, створення умов для прогресивних перетворень у структурі виробництва й споживання товарів, забезпечення умов для полегшення доступу національних експортерів на ринки інших країн, можуть бути досягнуті.

Імпортна складова експорту в межах 40% є надвеликим показником, і на 2019 рік зменшити собівартість експортно орієнтовних виробництв можна шляхом надання їм можливості витратити кошти податкового кредиту в ході розмитнення товарів на компенсацію ПДВ під час сплати митних платежів, оскільки не всім підходить давальницька схема. Вирішення цієї проблеми забезпечить більш ефективну роботу українських підприємств шляхом виконання митною службою частини її цілей. В такий спосіб можна буде спрямувати митну політику на зменшення навантаження на експортерів в умовах глобалізації для збільшення прибутковості українських підприємств та економіки загалом.

3.2. Удосконалення непрямого оподаткування зовнішньоекономічної діяльності в Україні

У міжнародній практиці існує два механізми справляння даного податку в зовнішньоторговельних відносинах, які ґрунтуються на принципах призначення та походження. За принципом призначення – товари оподатковуються за місцем їх споживання, тобто при споживанні у країні-імпортері. Застосування принципу призначення в механізмі оподаткування імпорту податком на додану вартість, згідно з діючими в країнах домовленостями Світової організації торгівлі,

передбачає, що ставка даного податку не повинна перевищувати внутрішню при реалізації вітчизняних товарів.

Перевагою даного принципу є можливість дотримання та контролювання однакового рівня оподаткування на момент кінцевої реалізації відносно імпортованих та національних товарів. За принципом походження – товари оподатковуються за місцями їх виробництва, тобто стягнення податків у даному разі відбувається при експорті товарів. Недоліком оподаткування за принципом походження є відмінність між механізмами та рівнями оподаткування товарів, що імпортуються, та вітчизняних товарів, особливо, якщо у країні походження при експорті застосовується інша ставка.

Застосування принципу походження тягне необхідність врегулювання питання „подвійного оподаткування зовнішньої торгівлі” у зовнішньоекономічних відносинах, що пов’язане з високим рівнем податкової координації між країнами та передбачає прийняття системи розподілу податків. У ситуації, коли дві торгуючі між собою країни застосовують різні механізми нарахування податку на додану вартість, на перший погляд, втрачає та країна, яка нараховує даний податок за принципом походження, оскільки через подвійне оподаткування і в країні експорту, і в країні імпорту товар стає менш конкурентоспроможним. Але це відбувається за умови існування альтернативного товаропотоку до країни імпорту.

Якщо ж країна експорту є монополістом даної товарної групи, то запровадження механізму нарахування податку на додану вартість за походженням дозволяє їй отримувати додаткові надходження до бюджету за рахунок споживачів країни імпорту. Вважаємо, що повернення податку на додану вартість по експортних операціях не є пільговим заходом – це напрям експортної стратегії країни.

На сьогодні заходи уряду щодо скорочення бюджетної заборгованості з відшкодування даного податку є малоефективними. Порівняльний аналіз механізму функціонування податкового кредиту засвідчив, що раз діє більш

ефективний режим відшкодування податку на додану вартість, ніж існуючий раніше, водночас існує ряд суперечностей [22, с. 24].

Так, відповідно сума податку на додану вартість, що підлягає сплаті до бюджету, визначається як різниця між сумою податку, одержаного від покупців за реалізовані товари, і сумами податку, що сплачені або підлягають сплаті постачальникам за виконані роботи, послуги, придбані матеріальні ресурси, вартість яких відноситься на витрати виробництва й обігу, та податку за придбані і введені в експлуатацію основні виробничі фонди і взяті на облік нематеріальні активи. При цьому податок на сировину та інші вироби, що придбаваються та використовуються для потреб основної діяльності, до витрат виробництва і обігу не відноситься, оскільки не вираховується із загальної податкової суми, що підлягає сплаті до бюджету, податок з товарів, використаних на невиробничі потреби. Якщо суми податку, що сплачені або підлягають сплаті постачальникам за виконані роботи або придбані матеріальні ресурси, перевищують суми податку, одержані від покупців за реалізовані товари, то різниця між ними з бюджетів не відшкодовується.

Отже, доходимо висновку, що за даною схемою механізм компенсації має локальний характер, тобто застосовується лише в обмежених випадках, тоді як справляння податку на додану вартість на кожному етапі виробництва товарів має загальний характер. Порядок розрахунку податкового кредиту не розв'язує проблеми компенсації сплаченого податку на додану вартість за рахунок доходу (прибутку) підприємств, оскільки до суми податкового кредиту зараховується не загальна сума сплаченого постачальником за звітний період цього виду податку, а лише та частина, що стосується придбання товарів (послуг), які належать до складу валових витрат виробництва та основних фондів нематеріальних активів, що підлягають амортизації.

Крім того, придбання основних фондів нематеріальних активів для їх подальшої реалізації іншим платникам цього податку не підлягає амортизації, а сплачений податок відноситься до складу валових витрат платника податку на прибуток підприємств. Внаслідок цього податок на додану вартість

відшкодовується за рахунок прибутку підприємств. Таким чином, для національної податкової системи відмінною ознакою застосування податку на додану вартість є те, що він фактично справляється з проміжного учасника господарського товарообігу, а не з кінцевого споживача, як це має бути за класичною схемою [5].

Закономірністю подальшого розвитку міжнародних економічних відносин стало використання різнобічних форм проведення операцій у даній сфері діяльності. Однією з найбільш поширених є проведення лізингових операцій. Світові обсяги інтерлізингових операцій оцінюються в 18-20 млрд. дол. США на рік. В умовах низької платоспроможності більшості суб'єктів господарювання в Україні проблема забезпечення їх найсучаснішим обладнанням через форму лізингу є однією з найперспективніших та найреальніших. Тому особливої актуальності набуває проблема нарахування податку на додану вартість при здійсненні лізингової операції. Тому застосування преференцій за даним податком під шифром 05 (звільнення від сплати) щодо таких операцій не відповідає вимогам чинного законодавства [4].

Крім цього, існує проблема нарахування та сплати податку на додану вартість у разі, коли товари та предмети, що перетинають митну територію України в режимі тимчасового ввезення, не призначені для комерційного використання. Річ у тім, що в такому випадку додана вартість просто не буде створена. А це означає, що прирівнювання даного непрямого податку до рангу ввізного податку суперечить міжнародним правовим нормам. Пропонується механізм, реалізація якого сприятиме вирішенню зазначених проблем. Припустимо, що за договором оренди на територію України строком на один рік ввозиться новий автобус вартістю 100 тис. дол. США для виконання пасажирських перевезень із поверненням його по завершенні терміну оренди іноземному орендодавцю. Згідно з вимогами чинного законодавства України, автотранспортні засоби за нормами амортизаційних відрахувань належать до 2 групи основних фондів, вартість яких щоквартально зменшується на 6,25% їх первинної вартості.

Тобто у даному разі на території України буде «використано» протягом одного року 25% вартості вищезазначеного автобуса. Отже, саме 25 тис. дол. США мають стати підставою для визначення бази оподаткування податку на додану вартість при митному оформленні тимчасового ввезення даного транспортного засобу, враховуючи заявлений у вантажній митній декларації термін його перебування в Україні.

Проте у Митному кодексу України щодо застосування норм податок на додану вартість з питань оподаткування окремих операцій, ввезення товарів на митну територію України зазначено, що майно, яке ввозиться (пересилається) на митну територію України за договорами оренди (лізингу), застави та іпотеки і оформлюється для тимчасового ввезення під зобов'язання зворотного вивезення протягом одного року, є об'єктом оподаткування податку на додану вартість за ставкою 20%, хоча товар не змінює власника [45].

Як свідчить практика митного оформлення, митниця стягує податок на додану вартість з урахуванням всієї заявленої вартості таких вантажів, незважаючи на те, що у господарському обороті на території нашої держави фактично акумулюється лише її частина. До того ж зазначеним вище нормативним документом заборонено включати такі суми податку на додану вартість до складу податкового кредиту. Зважаючи на невиправданий податковий тиск, така ситуація призводить до стрімкого скорочення лізингових та орендних операцій у сфері зовнішньоекономічної діяльності та перешкоджає доступу на територію країни нової техніки та обладнання.

Передбачається, що цей податок не сплачується на товари критичного імпорту, але перелік цих товарів постійно змінюється, і товари, що на час укладання міжнародної лізингової угоди входили до нього, на момент ввезення в Україну вже можуть не значитись у переліку. Вважаємо за необхідне чітко визначити в законодавчому порядку дане питання, при цьому, якщо об'єкт лізингу входив до переліку товарів критичного імпорту на час укладання лізингової угоди, то він повинен підпадати під пільгове оподаткування.

Якщо власником майна залишається іноземний лізингодавець, то податок на додану вартість взагалі не має стягуватися або необхідно ввести пільгові ставки. Під час викупу товару за залишковою вартістю з підприємства знову стягуватимуть 20% податку на додану вартість від залишкової вартості. Це буде фактично третій податок на додану вартість на цей товар, бо перший вже був закладений у ціну товару, другий – сплатили при перетинанні товаром кордону України. Законодавчо обумовлюється, що податок на додану вартість на залишкову вартість не сплачується лише у разі наявності угоди про уникнення подвійного оподаткування між країнами лізингодавця та лізингоотримувача. У випадку, якщо між цими країнами не укладено такої угоди, це стає невідгідним ще й лізингодавцю, тому що крім сплати податків на прибуток у своїй країні з нього, згідно з українським законодавством, утримують ще 15% від комісійної винагороди, тобто податок на репатріацію доходів.

Отже, зважаючи на те, що здебільшого договір міжнародного лізингу передбачає перетинання кордону лізинговим майном, необхідно враховувати митні правила, бо незнання їх може спричинити певні проблеми та збитки. Якщо розглянути дану ситуацію в іншому контексті, то можна простежити певні тенденції. Так, наприклад, відповідно до зовнішньоекономічного контракту на територію України ввозиться новий автобус вартістю 100 тис. дол. США для проведення технічних випробувань терміном на один рік, специфіка випробувань передбачає також перевезення пасажирів на цей час, тобто виникає факт комерційного використання цього автобуса на території України. Але сплата ввізних податків за такої ситуації не передбачена діючими нормативними актами. У подальшому заявлені митниці такого транспортного засобу для імпорту в Україну його митна вартість повинна бути не менше, ніж та, що визначена митницею на час перетинання митного кордону. Тобто фактично визначається необхідність включення до бази оподаткування ввізними податками вартості автобуса, амортизованої за період проведення технічних випробувань.

У разі ж вивезення автобуса по завершенні випробувань за кордон із наступним його поверненням в Україну з метою імпорту (наприклад, згідно з

договором купівлі-продажу) база оподаткування (митна вартість) буде визначатися згідно з діючими нормами на момент ввезення за договором, що обумовлює імпорт в Україну. Це означає, що з бази оподаткування буде виведена вартість автобуса, фактично амортизована в Україні в період первинного ввезення з використанням його, у тому числі з комерційною метою.

А якщо термін попереднього тимчасового ввезення, згідно з погодженнями відповідної митниці, дорівнюватиме 3-4 рокам, то тоді існує ймовірність, що, за вищенаведеного митного оформлення автобуса при імпорті, з бази оподаткування буде виведено до 75-95% його первинної вартості, зазначеної у вантажній митній декларації на тимчасове ввезення в Україну. У даній ситуації можна застосовувати умовне нарахування податку на додану вартість товару ввезеного в митному режимі тимчасове ввезення. По закінченні строку тимчасового ввезення механізм дії даного податку буде залежати від цільової спрямованості. Якщо товар вивозиться з митної території України, то податок на додану вартість не сплачується. У випадку ж застосування митного режиму „Імпорт” податок на додану вартість нараховується на всю суму первинної митної вартості, яка була визначена митницею на момент перетину митного кордону.

З метою вдосконалення функціонування механізму нарахування податку на додану вартість при імпорті товарів може бути запроваджена диференціація ставок даного податку залежно від об'єкта ввезення. В країнах Європейського союзу існують базові ставки податку: найнижча в Люксембурзі (15%), а найвищі у Данії та Швеції (25%), можуть застосовуватися знижені ставки (не нижче 5%) до товарів та послуг, які мають соціальне або культурне призначення, наприклад, продукти харчування, фармацевтичні товари, готельні послуги тощо, а також застосовується найнижча ставка відносно деяких груп. Висновки і пропозиції. Запровадження диференційованої системи застосування податку на додану вартість при імпорті товарів в Україну дозволить одночасно і стимулювати потік суспільно необхідних товарів, і створити суттєві вартісні перешкоди для товарів, що конкурують з національними. Що ж стосується проблеми суперечності між

двома контролюючими державними органами вимагає відпрацювання механізму податкових надходжень до Державного бюджету.

Доки існує схема, за якою кошти до Державного бюджету надходять через рахунки контролюючих організацій, уникнути даних суперечностей дуже важко, тому що кожна організація зацікавлена в спрямуванні даних фінансових потоків через її рахунки. Вважаємо, що виходом у даній ситуації може бути відкриття у Держказначействі рахунку, на який будуть надходити відрахування за акцизним податком, минаючи депозити і митниці, і податкової інспекції. Якщо ж керуватися відповідною чинною законодавчою базою, то в даній ситуації одним із виходів може бути надання новій Державній митній службі України права продажу марок акцизного податку на імпорتنі алкогольні напої та тютюнові вироби.

У такому разі буде повністю замкнений цикл нарахування, сплати та контролю за акцизним податком при імпорті. Вважаємо, що це нововведення також є сприятливим для суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності тому, що при відмові від контракту механізм повернення коштів імпортера зі спецрахунків митниці є достатньо відпрацьованим, а от механізму прямого повернення коштів із бюджету практично не існує. У даній ситуації переплачені суми акцизного збору повинні бути враховані при розрахунку акцизних платежів під час отримання наступної партії підакцизних товарів. Як правило, даний період вилучення оборотних коштів триває 3-10 місяців, тобто час, коли товар з першої партії буде реалізовано, і плюс час, який проходить від купівлі марок до ввезення товару.

Висновки до розділу 3.

В умовах включення України у світові господарські процеси особливого значення набуває регуляторна функція держави для вирішення завдань, пов'язаних з формуванням нового конкурентного середовища, структурною перебудовою національного господарства та підвищення конкурентоспроможності вітчизняної економіки в цілому.

Приєднання України до СОТ фактично стало приєднанням до існуючої в цій організації системи прав та обов'язків, значна частина яких торкається питання захисту інтересів національних виробників. Зберігаючи право захищати своїх виробників, країна зобов'язується робити це відповідно до правил і процедур, встановлених СОТ.

Юридично Україна отримала широкі можливості, але фактично позитивні результати можна лише очікувати. Перша проблема полягає в тому, що право вийти на закордонний ринок ще не означає, що на цьому ринку вдасться продати пропонований товар. Для того, щоб реалізувати свій товар, він повинен бути конкурентоспроможним. А цього, як відомо, далеко не завжди можливо досягти через застарілість, зношеність обладнання та низькі технології виробництва. Якщо розглядати з позиції імпортних операцій, то тут наслідки від вступу України до СОТ можуть мати більш негативний характер. Адже після вступу до СОТ перед Україною не тільки відкрилися додаткові ринки, але і Україна зобов'язалась відкрити свій національний ринок перед товарами з інших країн. А це призводить до того, що все більше з'являється імпортної продукції, яка є досить конкурентоспроможною для того щоб витіснити з національного ринку українські товари.

Таким чином, виникає необхідність докладно розглянути митно-тарифне регулювання ЗЕД, як один з основних напрямків системи державного регулювання, що використовується для таких важливих суспільних цілей як створення сприятливих умов щодо розвитку зовнішньоекономічної діяльності, забезпечення економічної безпеки суспільства, захисту національних інтересів держави в цілому. Враховуючи те, що у нашої держави попереду ще дуже важкий шлях інтегрування у світове господарство і для того щоб зайняти гідне місце на світовій арені торгівлі, слід приділити увагу наступним питанням, що безпосередньо стосуються покращення стану митно-тарифного регулювання ЗЕД і підвищенню на цій основі національної конкурентоспроможності.

ВИСНОВКИ

Дослідження теоретико-практичних аспектів адміністрування митних платежів у контексті формування доходів бюджету дло можливість сформуванати наступні висновки:

1. Система митного адміністрування не є застиглим явищем. Спрямовуючись на виконання завдань із забезпечення наповнення Державного бюджету України податками і зборами з переміщуваних через митний кордон України товарів й транспортних засобів, вона є фіскальним механізмом, який практично функціонує, перебуваючи при цьому в постійному розвитку та удосконаленні.

Митним кодексом [17] надається наступне перерахування видів митних платежів:

- мито;
- акцизний податок з підакцизних товарів та продукції, що ввозяться на митну територію України;
- ПДВ з товарів та продукції, що ввозяться на митну територію України.

2. Формування бюджетних фондів, як одна зі сторін фінансової діяльності країни відбувається через включення митних платежів у систему доходів державного бюджету. Отож, фіскальний механізм митної системи повинен окреслювати величину доходів бюджету за рахунок митних платежів, виконуючи митний контроль, а ще через інструменти регулювання товарообігу на митній території держави.

3. За 2014-2019рр. простежується зріст обсягів митних платежів до бюджету від 136,8 млрд грн. у 2014р. до 373,3 млрд грн. у 2019р., втім у 2020р. здійснюється зменшення до 362,4 млрд грн.

Якщо дослідити структуру митних платежів, то максимальну частку являє ПДВ із імпортованих на територію України товарів, а точніше: у 2014 р. – 107,3 млрд грн., у 2015 р. – 138,8 млрд грн., у 2016 р. – 181,5 млрд грн., у 2017 р. – 250,5

млрд грн., у 2018 р. – 295,4 млрд грн., у 2019 р. – 289,8 млрд грн., у 2020 р. – 274,1 млрд грн.

4. При дефініції основних пріоритетів розвитку національного митного регулювання варто зважати на різні галузі економічного розвитку, що загалом забезпечує продуктивну діяльність митної системи. Отож, варто виокремити такі стратегічні вектори реформування:

- поліпшення українського законодавства в галузі митної справи;
- підтримка міжнародній торгівлі та поліпшення взаємозв'язків з бізнесом;
- забезпечення безпеки міжнародних перевезень на території держави;
- управління ризиками;
- проведення аудиту та пост аудит контролю;
- налагодження митного кооперації;
- зміцнення зв'язків із учасниками зовнішньоекономічних взаємин;
- повнота збирання митних платежів та поліпшення механізму здійснення фіскальної складової митних органів;
- забезпечення діяльності стосовно запобігання проведення контрабанди та недодержання митних правил;
- створення ефективного механізму управління функціонуванням митної служби;
- забезпечення дієвості митного контролю та митного оформлення;
- удосконалення механізму транзиту та перевезення товарів;
- поліпшення процесу оцінки продукції та визначення митної вартості;
- створення та розвиток покращеної митної інфраструктури;
- удосконалення інформаційного забезпечення та комунікаційних технологій.

5. Аналіз відомостей Держмитслужби щодо числа легкових автомобілів (група 8703 УКТ ЗЕД), тимчасово імпортованих на митну територію України з ціллю особистого користування, а також у режимі транзиту, та експортованих з митної території України впродовж періоду, що аналізувався (табл. 2.3),

продемонстрував: громадянами та юридичними особами експортовано за межі митної території України на 131,4 тис. автомобілів менше, ніж імпортовано.

При цьому у 2020 році порівнюючи з 2019 роком зменшилось у 4 рази ввезення і вивезення автомобілів у режимі тимчасового ввезення та практично у 3 рази в режимі транзиту, що обумовлено із посиленням відповідальності за передачу транспортного засобу особистого користування, тимчасово ввезеного на митну територію України чи поміщеного у митний режим транзиту, у володіння, вжиток або розпорядження особі, яка безпосередньо не імпортувала такий транспортний засіб на митну територію України чи не поміщувала його у митний режим транзиту.

6. Варто зауважити, що митними органами України для спрощення митних процедур та митних формальностей, активно вводять електронне декларування, що суттєво знижує вартість митного оформлення та час оформлення. Подальший розвиток системи «Електронна митниця» варто проводити із урахуванням досвіду введення електронних систем іншими розвинутими державами, а також країнами-членами ЄС. Інформатизація митної справи чинна як до інтересів суб'єктів господарювання, так й інтересів країни. Ефекти від оптимізації митного контролю та митного оформлення ТЗ поставатимуть в наступному:

- оптимізація часу на митні процедури;
- подальша автоматизація операцій митного контролю та оформлення;
- взаємодіяння з інформаційними системами різних установ та державних організацій України та світу;
- розвиток міжнародного митної кооперації у сфері експорту, імпорту та транзиту ТЗ;
- зростання митних надходжень до Державного бюджету України;
- зміцнення регулюючої функції митної політики України тощо.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абрамова А.Т., Савчук Т.М., Жаворонок А.В. Митні платежі, як складова доходів державного бюджету. Проблеми і перспективи економіки та управління. 2015. № 4 (15). С. 270–275.
2. Волосович С.В. Оподаткування зовнішньоекономічної діяльності / Навчальний посібник. К.: Атіка, 2009. 288с.
3. Годованець О. Проблемні аспекти адміністрування митних платежів і напрями їх усунення. Світ фінансів. 2008. №4(17). С.147-153.
4. Голинський Ю.О., Муляр В.В. Митна політика та її вплив на менеджмент зовнішньоекономічної діяльності. 2018. Молодий вчений. № 10. С. 745–749.
5. Голинський Ю.О., Шиманська І.О. Проблеми та шляхи вдосконалення казначейського обслуговування державного та місцевих бюджетів України. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Міжнародні економічні відносини та світове господарство. 2017. № 12/2017. Ч. 2. С. 169–172.
6. Голинський Ю.О., Яцишин О.В. Управління митними платежами при здійсненні експортноімпортних операцій та шляхи його покращення. Young scientist. 2018. № 10 (62). С. 753–756.
7. Гуцул І. А., «Митна політика зарубіжних країн», Тернопіль, 2018
URL:
<http://dspace.wunu.edu.ua/bitstream/316497/33183/1/%D0%9F%D0%BE%D1%81%D1%96%D0%B1%D0%BD%D0%B8%D0%BA%20%D0%93%D1%83%D1%86%D1%83%D0%BB.pdf>
8. Денисенко В. В. Правове забезпечення митної політики : міжнародно-правові стандарти та українське законодавство : навч. посіб. Запоріжжя : ЗНТУ, 2018. 326 с.
9. Інститут економічних досліджень та політичних консультацій, «Український та зарубіжний досвід побудови митних органів», URL:

http://www.ier.com.ua/files/Projects/Projects_2014/Trade_Facilitation_dialogue/Ukrainian_customs_service_Savarets_2017.pdf

10. Інститут податкових реформ. URL: <https://ngoipr.org.ua>
11. Калашников В. М., Правові та організаційні засади митної політики США, URL: <http://biblio.umsf.dp.ua/jspui/handle/123456789/1487>
12. Лютий І.О., Боринець С.Я, Боринець З.С., Варналій З.С. Фінанси : підручник. Київ, 2017. 728 с
13. Мартинюк В. П. Митна система України та її фіскально-регулюючий потенціал. Механізм регулювання економіки. 2010. № 3. С. 84-92.
14. Мироненко І. С. Напрями та форми взаємодії в діяльності Державної фіскальної служби України. 2017. № 1. С.171–175.
15. Митна енциклопедія : У двох томах / Редкол.: ... І.Г. Бережнюк (відп. ред.) та ін. Хмельницький : ПП Мельник А.А., 2013. Т.2. 536 с.
16. Митна справа: підруч. / [А.І. Крисоватий, С.Д. Герчаківський, О.Б. Дем'янюк та ін.]; за ред.. А.І. Крисоватого. Тернопіль: ВПЦ «Економічна думка ТНЕУ», 2014. 540 с.
17. Митний кодекс України, URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>
18. Молчанова А. Митні платежі як складова доходів Державного бюджету України. Економічні студії, 2017. №5(18). С. 83-87
19. Мостовий А. Порядок справляння митних платежів. Митна справа. 2010. № 2 (68). С. 22–26.
20. Найденко О.Є., Єніна А.О., Костяна О.В. Основні аспекти становлення та розвитку митної справи України. Глобальні та національні проблеми економіки. 2018. № 23. С. 506–511.
21. Національний Інститут Стратегічних Досліджень, веб-портал, URL: <https://niss.gov.ua/>
22. Непряме оподаткування: правова сутність та адміністрування : науково-практична книга / Д.О. Гетманцев, В.Л. Форсюк, Ю.А. Федчишин; за ред. Д.О. Гетманцева. Київ, 2016. 596 с

23. Офіційна позиція ДФС України щодо Постанови Кабінету Міністрів України від 16.09.2015 р. № 724 «Про тимчасові заходи щодо формування орієнтованих показників митної вартості товарів, що використовуються у системі управління ризиками при митному оформленні товарів, які ввозяться на митну територію України у митному режимі імпорту (випуску для вільного обігу)» URL: <http://sfs.gov.ua/media-tsentr/novini/217053.html>

24. Офіційний сайт Державної служби статистики України URL: <http://ukrstat.gov.ua>

25. Офіційний сайт Державної митної служби України URL: <https://customs.gov.ua>

26. Офіційний сайт Міністерства фінансів України. URL: <https://www.mof.gov.ua/uk>

27. Пелехатий А.О. Бюджетна політика у забезпеченні розвитку територій: концептуальні домінанти та напрями модернізації: монографія. Львів: Львівський національний університет імені Івана Франка, 2019. 386 с.

28. Петруня Ю.Є. Адміністрування митних платежів: стан і перспективи. Вісник Академії митної служби України : зб. наук. праць. 2012. № 1(47). С. 32-37.

29. Податковий кодекс України URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>

30. Покровская В. В. «Таможенное дело» М.: Издавництво Юрайт, 2011. 731 с.

31. Про додержання законодавства України з питань визначення митної вартості : лист Державної фіскальної служби України від 25.09.2015 р. № 35498/7/99-99-25-01-04-17.

32. Про затвердження форми рішення про коригування митної вартості товарів, Правил заповнення рішення про коригування митної вартості товарів та Переліку додаткових складових до ціни договору : наказ

Міністерства фінансів України від 24.05.2012 р. № 598. *Офіційний вісник України*. 2012. № 56. Ст. 2271.

33. Про організацію діяльності ДФС України із прогнозування та забезпечення надходжень платежів : наказ Державної фіскальної служби України від 11.11.2014 р. № 262.

34. Про використання у системі управління ризиками орієнтовних показників митної вартості товарів : Постанова Кабінету Міністрів України від 16.09.2015 р. № 724. *Офіційний вісник України*. 2015. № 76 Ст. 2521

35. Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон України, Закон України URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1212-14>

36. Про Єдиний митний тариф: Закон України від 01 липня 2021р., веб-портал, URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2097-12>

37. Про застосування спеціальних заходів щодо імпорту в Україну: Закон України», URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/332-14>

38. Про захист національного товаровиробника від демпінгового імпорту: Закон України, URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/330-14>

39. Про захист національного товаровиробника від субсидованого імпорту: Закон України, URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/331-14>

40. Про утворення Державної податкової служби України та Державної митної служби України: Постанова Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 р. № 1200 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1200-2018-%D0%BF>

41. Разумей М.М. Перспективи розвитку регіонального ризик-менеджменту у сфері митного контролю. Актуальні проблеми забезпечення національної безпеки та спрощення процедур міжнародної торгівлі: збірник тез II науково-практичної інтернет-конференції, (м. Ірпінь – м. Хмельницький, 18–30 травня 2018 року). Хмельницький: Науково-дослідний центр митної справи, 2018. С. 82-87.

42. Сандровский К. К. «Международное таможенное право» : підручник / К.К. Сандровский. 2-е вид. К.: Знання, 2001. 461 с.

43. Світова Організація торгівлі, веб-портал, URL: https://www.wto.org/english/news_e/pres20_e/pr862_e.htm
44. Система управління ризиками в державній митній справі України» за заг. ред. О. А. Фрадинського, монографія, Хмельницький, 2019. 228 с.
45. Сідельникова Л.П., Сідельникова Т.П., Костіна Н.М. Податкова система : навчальний посібник. Київ : Ліра-К, 2013. 424 с
46. Словник фінансово-правових термінів, [за заг. ред. д.ю.н., проф. Л.К. Воронової]. 2-ге вид., переробл. і доповн. К.: Алерта, 2011. 558 с.
47. Фінансово-економічний словник : словник-довідник / кол. авт. : Юнін О. С., Круглова О. О., Савельєва М. О. та ін. Дніпро : Видавець Біла К. О., 2018. 164 с.
48. Шталь Т.В. Митні платежі України та вплив на них членства у Світовій органі торгівлі . Вісник Міністерства доходів і зборів України. 2013. С. 25-34.
49. Taxation trends in the European Union. 2010 edition Data for the EU Member States and Norway / European Commission. Taxation and customs. Union. Euro stat. – Luxembourg office for official publications of the European communities. – 2010. – 445 p.
50. U.S. Customs and Border Protection, веб-портал, URL: <https://www.cbp.gov/>