

2. Abdul Waheed, Shujaat Abbas. Potential Export Markets for Bahrain: A Panel Data Analysis. *International Journal of Trade*. 2015. Vol. 6, № 3. P. 165-169.

3. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]: офіційний веб-сайт. (н.д.). Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 09.03.2018). Назва з титульного екрану.

4. The World Bank Group [Електронний ресурс]: IBRD·IDA. (n.d.). Access mode: <http://data.worldbank.org/> (дата звернення: 09.03.2018).

УДК 336.02

Герчаківський С. Д.,

Тернопільський національний економічний університет

## ПРОБЛЕМНІ АСПЕКТИ ВВЕЗЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ НА МИТНУ ТЕРИТОРІЮ УКРАЇНИ ТА ВЕКТОРИ ЇХ ВИРІШЕННЯ

*... «nemo ex suo delicto meliorem suam condicionem facere potest» -  
ніхто не може внаслідок делікту покращити своє особисте  
майнове становище (Римське право).*

Активна участь України у світових економічних процесах обумовлює необхідність ефективного застосування законодавства з питань державної митної справи, в рамках якого, зокрема, реалізується механізм ввезення транспортних засобів на митну територію країни.

Середній вік авто в Україні становить близько 18,2 роки, в той час в Європі – 8,6 роки. Згідно з даними Асоціації автомобільних виробників України, в нашій державі реалізується лише 30-40 тисяч нових автомобілів щорічно, а отже автопарк практично не оновлюється і з кожним роком все більше старіє. Протягом 2017 року українські підприємства випустили 1 443 легкових автомобілів, що явно не перекриває відповідний попит в Україні, крім того, ці автомобілі значно поступаються автомобілям іноземного виробництва, а що найголовніше, їх ціна не є значно меншою, ніж вартість вживаного автомобіля іноземного виробництва, технічні і якісні показники якого, не зважаючи на його вживаність, будуть значно вищими, ніж у авто, вироблених українськими підприємствами.

Основною проблемою є неможливість імпортувати в Україну вживаних автомобілів за доступними ставками митних платежів, доведеним фактом є те, що вживані автомобілі в Україні – одні з найдорожчих в світі. Внаслідок цього особливої гостроти набуває проблематика ввезення та розмитнення автомобілів, що іменуються в Україні як «євробляхи», причому сутність митних процедур, які використовуються при такому ввезенні мають деліктний характер та впливають на розвиток податкової культури в державі. Так, якщо громадянин України хоче тимчасово ввезти транспортний засіб, то він може це

зробити, але на рік. При цьому, повинен сплатити всі податки, які сплачуються при ввезенні автомобіля у вільний обіг. По закінченню строку зобов'язаний вивезти цей транспортний засіб, а сплачені кошти йому не повертаються.

Нерезидент може ввезти транспортний засіб тимчасово на рік без сплати податків. Водночас не може передавати авто іншим особам або використовувати його для підприємницької діяльності, але через рік повинен виконати зобов'язання про зворотне вивезення. Якщо бажає продати автомобіль, то повинен оформити транспортний засіб у режим вільного обігу, тобто подати декларацію, сплатити митні податки і збори. Тільки після цього розмитнений автомобіль з дозвільними документами, з проходженням контролю на дотриманням екологічних норм, може бути проданий.

Коли резидент України придбаває нерозмитнений автомобіль, він порушує законодавство. Значна кількість автомобілів з іноземною реєстрацією (за різними оцінками від кількох сотень тисяч до кількох мільйонів авто) наразі перебуває в Україні з порушенням митних правил. Порушниками є не тільки ті громадяни, які ввезли транспортний засіб і не виконали своє зобов'язання щодо його вивезення або не оформили авто у вільний обіг, а й ті, які його придбали. При цьому право власності на такий автомобіль резиденти не отримують.

Громадянам-резидентам дозволяється ввозити авто з метою транзиту через митну територію України за умови їх декларування та внесення грошової застави в розмірі митних платежів, які сплачуються при ввезенні транспортного засобу в режим вільного обігу. При ввезенні авто в режимі «транзиту» найчастіше порушниками митних правил є саме резиденти, які не виконують зобов'язань, ними передбаченими. Як свідчить практика, громадяни такі авто використовують не для транзиту, а для власного користування.

За даними Рахункової палати України 87% усіх тимчасово ввезених автомобілів особистого користування ввозились нерезидентами, при цьому митні платежі не сплачувались. При цьому, в органах ДФС відсутня дієва система контролю за дотриманням власниками (користувачами) тимчасово ввезених на територію України транспортних засобів вимог митного законодавства, зокрема: 1) інформаційна система обліку (АСМО «Інспектор») не дає можливості провести моніторинг дотримання термінів перебування автомобілів на території України, власники яких скористалися для в'їзду і виїзду пунктами пропуску, підпорядкованими різним митницям; 2) відсутній механізм взаємодії ДФС із Державною міграційною службою з питань перевірки наявності у нерезидентів права на тимчасове перебування в Україні, а також з Національною поліцією для перевірки власників (користувачів) автомобілів з іноземною реєстрацією та ін.

На нашу думку, в Україні повинен функціонувати і транзит, і тимчасове ввезення автомобілів (вимоги Стамбульської конвенції). Однак правила ввезення мають змінитися для вирішення проблеми з «євробляхами».

Тимчасове ввезення має бути з обмеженням для тих осіб, які можуть користуватися такими автомобілями. Тобто митний режим тимчасового ввезення надається нерезиденту, який в'їжджає на територію України з терміном більше одного року. Таким чином, передача в управління автомобіля громадянину України апіорі неможлива. Доречним вважаємо використання обмежувальних заходів, які діють в Молдові і у Республіці Білорусь. При цьому, національна поліція має мати чіткі права зупиняти автомобіль і транспортувати його до митного кордону України як відповідна реакція на порушення митних правил. Потребує реформування і система митного оподаткування при ввезенні транспортних засобів на митну територію України, однозначно в сторону зменшення розміру ставок митних платежів. Однак, це ні в якому разі не повинно стосуватись тих автомобілів, які стали предметами порушення митних правил, а їх власники (користувачі) в більшості випадків свідомо йшли на порушення митного законодавства України.

Відтягування в часі вирішення проблеми із розмитненням «євроблях» та взяття їх на облік в органах внутрішніх справ лише сприятиме розвитку деліктного середовища в Україні, впливатиме на деградацію податкової культури та активно переходитиме в площину політичних та соціальних спекуляцій.

УДК 336.71

**Глухий М. В., Рудан В. Я.,**  
Тернопільський національний економічний університет

### **ПРИЧИНИ ВИНИКНЕННЯ БАНКІВСЬКИХ КРИЗ ТА НАПРЯМКИ ПОДОЛАННЯ ЇХ НАСЛІДКІВ**

Основними ознаками критичного стану банківської системи є: поява і наростання банківської паніки, знецінення банківських активів, грошовий голод, зменшення обсягів банківського кредитування, натиск на золотовалютні резерви, банкрутства банків.

Виділяють три типи банківських криз:

- 1) криза на мікроекономічному рівні – несе за собою банкрутство обмеженої кількості банків та не поширюється на всю фінансову систему і не викликає значного спаду;
- 2) криза на макроекономічному рівні – масове банкрутство банків; негативно впливає на економічну активність країни (спад ВВП);