АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВО І ПРОЦЕС

УДК 342.951:351.82
DOI: https://doi.org/10.18524/2411-2054.2018.32.149515

О. В. Гаран, докт. юрид. наук, професор
Одеський національний університет імені І. І. Мечникова
Кафедра адміністративного та господарського права
Французький бульвар, 24/26, Одеса, 65058, Україна

Є. О. Каташинський, студент 4 курсу
Одеський національний університет імені І. І. Мечникова
Економіко-правовий факультет
Французький бульвар, 24/26, Одеса, 65058, Україна

ДО ПИТАННЯ ПРО ШЛЯХИ ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМИ В СФЕРІ ВИКОРИСТАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ, ВВЕЗЕНИХ З ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

Статтю присвячено аналізу окремих законодавчих нововведень в сфері використання неналежно оформлених транспортних засобів, ввезених із держав-учасниць Європейського Союзу. В межах роботи було розглянуто нинішню ситуацію у досліджуваній сфері, а також запропоновано внести зміни до окремих законодавчих актів України з метою більш ефективного регулювання цих відносин.

Ключові слова: митне оформлення, транспортні засоби, «євробляхи».

Постановка проблеми. Ще донедавна кількість транспортних засобів, зареєстрованих за кордоном та ввезених в Україну, динамічно зростала. Так звані «євробляхи» – транспортні засоби, ввезені в нашу державу без належного митного оформлення, – останні декілька років переміщувалися на нелегальних підставах по Україні. Невелика ціна на такі авто, а також правова можливість ввезення таких транспортних засобів без належного митного оформлення приваблювала українців. Як наслідок, як свідчать дані Державної фіскальної служби України (далі – ДФС), станом на 13 липня 2018 року на території України перебувало 362 525 «євроблях» [1, с. 118].

Однак ситуація змінилася із прийняттям 8 листопада 2018 року Законів України «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо оподаткування акцизним податком легкових транспортних засобів» (далі – закон № 2611-VIII) [2] та «Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законодавчих актів України щодо ввезення транспортних засобів на митну територію України» [3] (далі – закон № 2612-VIII). Із впровадженням зазначених змін держава поставила крапку у вирішення проблеми так званих «євроблях». Утім, такий розвиток подій не влаштовував користувачів цих авто, які почали виходити на акції про-

© О. В. Гаран, Є. О. Каташинський, 2018

тестів[1], блокувати роботу митниць[2] та навіть публічно спалили автомобіль Range Rover[3] в знак протесту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Враховуючи те, що проблема, яка порушена у цій роботі, є досить новою, на сьогодні відсутні значні розробки у цій галузі. В більшій частині робота в цій сфері знаходить своє відображення в лише в окремих статтях в мережі Інтернет[4].

Метою статті є розгляд та аналіз окремих законодавчих змін в досліджуваній сфері, а також надання власних рекомендацій щодо ефективного врегулювання порушеної у роботі проблеми.

Виклад основного матеріалу. Правова невизначеність щодо «євроблях» стала причиною конфлікту інтересів громадян та держави. Законодавчий пробіл надав можливість людям масово нехтувати приписами законодавства, ввозячи та використовуючи так зване нерозмитнене авто із порушенням норм Митного кодексу України (далі – МК України).

Аналіз ч. 1 ст. 381 МК України в ред. від. 04.10.2018 р. дозволяє констатувати, що громадяни були вправі ввозити транспортні засоби особистого користування з метою транзиту без їх письмового декларування та внесення грошової застави в розмірі митних платежів, якщо такі транспортні засоби були постійно зареєстровані у відповідних реєстраційних органах іноземної держави, що підтверджувалося відповідним документом [4]. Тобто, модель ввезення була дуже простою: купівля вже зареєстрованого за кордоном авто та ввезення його в Україну. Єдиною перепоною була необхідність вивезення транспортного засобу за межі України в строки, передбачені МК України (для митного режиму транзит – від 5 до 10 діб).

Проте наші співвітчизники ухилялися від цього обов'язку. Це обумовило адекватну реакцію державних органів на такі дії шляхом накладення значних штрафів. Наприклад, постановою т.в.о. начальника Одеської митниці ДФС було накладено стягнення на мешканця м. Одеси в вигляді штрафу в розмірі 3 млн. 651 тис. 387 грн. на підставі ст. 485 МК України. За результатами судового розгляду справи суди першої та апеляційної інстанцій відмовили позивачеві в скасуванні вказаної постанови [5, 6], а суд касаційної інстанції відмовив у відкритті провадження у справі [7].

Однак вже сьогодні держава закрила свій кордон для «євроблях» із одночасним наданням можливості легалізувати ввезені з порушенням митного та податкового законодавства авто. Це пов'язано із прийняттям вищезгаданих законів

---

[1] Докладніше див.: https://www.autocentre.ua/news/opublikovan-spisok-perekrytyh-dorog-iz-za-protesta-vladeltsev-evroblyah-764861.html;

[2] Докладніше див.: http://www.sfs.gov.ua/media-tsentr/novini/358629.html;

[3] Докладніше див.: https://ru.tsn.ua/ukrayina/lider-evroblyaherov-szheg-svoy-land-cruiser-v-znak-protesta-protiv-novogo-zakona-1246542.html.

[4] Докладніше див.:
1) https://auto.24tv.ua/yak_lehalno_yizdyty_na_polskykh_nomerakh_v_ukraini_n4421;
2) https://www.autocentre.ua/blogs/hto-maye-pravo-yizditi-na-nerozmitnenomu-avto-v-ukrayini-372272.html;
3) http://www.visnuk.com.ua/uk/publication/100007205-vvezennya-avtomobiliv-z-inozemnoyu-reyestratsiyeyu.

№№ 2612-VIII та 2611-VIII. Слід підкреслити, що наша держава планує отримати дохід в розмірі 44 262,6 млн. грн. від акцизного податку з ввезених на митну територію України підакцизних товарів, 90 % з яких є транспортними засобами [8]. Це підтверджує той факт, що держава націлена на отримання значного доходу від операцій, пов'язаних із митним оформленням таких авто.

Хоча Президентом було задекларовано суттєве зниження ставок податків на такі транспортні засоби[5], утім аналіз законодавчих новел дозволяє презюмувати, що держава не хоче йти на поступки, оскільки реальна сума із урахуванням усіх обов'язкових платежів практично не змінилася. Зменшення ставок акцизного податку шляхом запровадження нової формули розрахунку компенсується ввізним митом та податком на додану вартість, ставки на які не змінилися. Тобто, фактично зниження ставок акцизного податку незначним чином вплинуло на загальні тенденції формування цін на розмитнення авто.

На сьогоднішній день вектор державної політики є двояким: встановлення пільгових умов із одночасним запровадженням суворих санкцій. Так, держава звільнила осіб від відповідальності за порушення митних правил; надала можливість митного оформлення транспортних засобів, вироблених до 1 січня 2010 року; надала 50% знижку при визначенні ставки акцизного податку; закріпила нову формулу визначення ставки акцизного податку та ін. А тому, передчасно зробивши висновки, можна прийти до помилкової думки, що ці зміни істотно зменшують вартість митного оформлення. Однак таке твердження невірне, так як митне оформлення, окрім акцизного податку, включає в себе сплату ввізного мита та податку на додану вартість. Тому, із урахуванням зазначених платежів, кінцева сума митного оформлення є не надто дешевою. До того ж, згідно із п. 9-3 Перехідних положень МК України існує обов'язок сплати 8500 грн. при розмитненні «євроблях». На наш погляд, держава таким чином притримується принципу невідворотності відповідальності: дозволивши оформити такі авто, вона зобов'язує сплатити щось на кшталт штрафу, що є своєрідною формою притягнення до відповідальності, хоч і в значно менших масштабах, ніж це було раніше.

Слід зазначити, що законодавством встановлено ряд санкцій за порушення норм МК України. Так, за перевищення строку тимчасового ввезення транспортних засобів особистого користування та комерційного призначення чи втрату транспортних засобів, а також за недоставлення їх до органу доходів і зборів призначення встановлена відповідальність в вигляді штрафу від 850 грн. до 170 тис. грн. або конфіскація (ст.ст. 470, 481 МК України).

Більше того, було змінено умови транзиту транспортних засобів. Невеликі за текстовим обсягом, однак значні за соціально-політичним значенням зміни стали одним із каталізаторів конфлікту держави та прибічників «євроблях».

Як зазначалося вище, ч. 1 ст. 381 МК України ред. від. 04.10.2018 р. надавала можливість використовувати авто в режимі транзит без внесення грошової застави. Утім, внесені у ч. 1 ст. 381 МК України зміни впровадили новелу, яка полягає у тому, транспортний засіб може використовуватися в режимі транзит без внесення грошової застави за умови, що він зареєстрований за кордоном та керується громадянином-нерезидентом. Тобто, головна відмінність цих двох норм полягає

[5] Докладніше див.: https://www.facebook.com/petroporoshenko/videos/1947756268862787/

у тому, що задля того, аби скористатися правом не сплачувати грошову заставу при ввезенні авто в режимі транзит, необхідно, щоб транспортним засобом, зареєстрованим за кордоном, керував іноземець. В іншому випадку сплата застави є обов'язковою. Це положення цілком ліквідувало багаторічну практику обходу нашими громадянами законодавства.

Необхідно підкреслити, що сьогодні не всі задоволені впровадженими змінами. Як результат, громадяни почали блокувати роботу митниць на Західній Україні. Як повідомляє прес-центр ДФС, станом на 27 листопада 2018 року заблокованими залишалися три пункти пропуску[6]. Підкреслимо, за лише за один день блокування роботи митниць державний бюджет втратив близько 45 млн. грн[7]. І хоча ситуація вже начебто нормалізувалася, немає сумнівів у тому, що напруга та невдоволення громадян залишилися.

Висновки. Отже, на сьогоднішній день наше суспільство перебуває у непростій ситуації. Порушена у цій роботі проблема є доволі актуальною та чутливою для тих українських громадян, які використовують авто, що зареєстровані за межами території України.

Питання «євроблях» носить не лише економічний, але й політичний та соціальний характер, тому що знаходиться на перетині інтересів значної кількості людей із диференційованими поглядами щодо шляхів її вирішення. Але беззаперечним є твердження про те, що відсутність правового регулювання таких відносин було негативним явищем.

Хоча обраний державою вектор вирішення проблеми «євроблях» містить в собі позитивні аспекти з точки зору громадян, проте можна із впевненістю стверджувати, що зазначений напрямок не є стовідсотковим консенсусом між державою та прибічниками «євроблях». Встановлення суворої системи штрафів, замалі темпоральні рамки, в межах яких можна здійснити митне оформлення авто за пільговими умовами, тощо значно переважають усі позитивні аспекти запроваджених змін.

Наразі не піддається сумніву той факт, що досягнення консенсусу неможливе без поступок з чиєїсь сторони. Враховуючи соціальну функцію держави та той факт, що держава взяла на себе обов'язок захищати права та законні інтереси громадян та інших осіб, приймаючи до уваги конституційно закріплене право кожного на достатній рівень життя, що гарантується державою, ми переконані, що інтереси громадян є пріоритетними. Тому саме держава повинна йти на поступки при вирішення цієї проблеми.

З огляду на це, ми надаємо власну пропозицію щодо вирішення цієї проблеми. В рамках роботи було розроблено проект про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо запровадження пільгових умов при здійсненні митного оформлення транспортних засобів. Необхідно тимчасово, строком на 1 рік, ввести пільговий режим для митного оформлення «євроблях» шляхом зменшення ставки ввізного мита до 2%, податку на додану вартість до 10%, а також скасувати коефіцієнт віку в формулі розрахунку акцизного податку. Крім цього, необхідно надати відстрочку для сплати відповідних фіскальних зобов'язань строком до двох років.

---

[6] Докладніше див.: http://www.sfs.gov.ua/media-tsentr/novini/358904.html.

[7] Докладніше див.: http://sfs.gov.ua/media-tsentr/novini/359187.html.

Ми переконані, що запропоновані зміни дозволять віднайти конструктивний вектор вирішення проблем «євроблях» та попередять появу нових таких авто, а також задовольнять усіх заінтересованих осіб.

З огляду на вищезазначене ми пропонуємо:

І. Внести зміни до таких законодавчих актів України:

1. У Митному кодексі України (Відомості Верховної Ради України, 2012 р., №№ 44-48, ст. 552):

1) Розділ XXI «Прикінцеві та Перехідні положення» доповнити новим пунктом такого змісту:

"5. Тимчасово, до 1 січня 2020 року (включно)[8] ставки ввізного мита для транспортних засобів, зазначених у підпункті 215.3.5-1 пункту 215.3 статті 215 цього Кодексу (крім транспортних засобів, зазначених у товарних підкатегоріях 8703 10 18 00, 8703 90 10 10, 8703 90 10 90, 8703 90 90 00 згідно з УКТ ЗЕД), визначаються із застосуванням коефіцієнта 0,2.

Сплата акцизного податку може здійснюватися із відстрочкою до 30 листопада 2020 року (включно) в порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

У зв'язку з цим пункт п'ять – десять вважати відповідно пунктами шість – одинадцять".

2. У Податковому кодексі України (Відомості Верховної Ради України, 2011 р., №№ 13-17, ст. 112):

1) Підрозділ 2 Розділу XX «Перехідні положення» доповнити новим пунктом такого змісту:

"2. Тимчасово, до 1 січня 2020 року (включно) ставки податку на додану вартість для транспортних засобів, зазначених у підпункті 215.3.5-1 пункту 215.3 статті 215 цього Кодексу (крім транспортних засобів, зазначених у товарних підкатегоріях 8703 10 18 00, 8703 90 10 10, 8703 90 10 90, 8703 90 90 00 згідно з УКТ ЗЕД), визначаються із застосуванням коефіцієнта 0,5.

Платник податку може сплатити податок на додану вартість із відстрочкою до 1 січня 2021 року (включно) в порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

У зв'язку з цим пункт три – шістдесят сім вважати відповідно пунктами чотири – шістдесят вісім".

2) Підрозділ 5 Розділу XX «Перехідні положення» доповнити пунктом п'ятнадцять такого змісту:

"15. Тимчасово, до 30 листопада 2019 року (включно), встановити, що коефіцієнт віку транспортного засобу відповідно до абзацу дев'ять підпункту 215.3.5-1 пункту 215.3 статті 215 цього Кодексу дорівнює 1. Цей коефіцієнт застосовується незалежно від віку транспортного засобу".

Список літератури

1. Katashynskyi Ye. O. Some aspects of legal regulation of the use of vehicles that are registered in the European Union ("Eurocars") // Вісник Одеського національного університету. Сер. Правознавство. Том 23, № 2 (33). – 2018. – С. 118–126.
2. Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо оподаткування акцизним

[8] Цей строк обумовлений відрахуванням одного року з моменту подання автором роботи на конкурс – 30.11.2018.

податком легкових транспортних засобів [Електронний ресурс] : Закон України від 08.11.2018 № 2611-VIII. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2611-19. – Назва з екрана.
3. Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законодавчих актів України щодо ввезення транспортних засобів на митну територію України [Електронний ресурс] : Закон України від 08.11.2018 № 2612-VIII. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2612-19. – Назва з екрана.
4. Митний кодекс України [Електронний ресурс] : Закон України від 13.03.2012 р. № 4495-VI. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17. – Назва з екрана.
5. Постанова Приморського районного суду м. Одеса по справі № 522/19001/16-а від 03.11.2017 [Електронний ресурс] : Єдиний державний реєстр судових рішень. – Режим доступу: http://reyestr.court.gov.ua/Review/70039535. – Назва з екрана.
6. Постанова Одеського апеляційного адміністративного суду по справі № 522/19001/16-а від 28.02.2018 [Електронний ресурс] : Єдиний державний реєстр судових рішень. – Режим доступу: http://reyestr.court.gov.ua/Review/72715309. – Назва з екрана.
7. Ухвала Касаційного адміністративного суду в складі Верховного Суду по справі № 522/19001/16-а від 03.04.2018 [Електронний ресурс] : Єдиний державний реєстр судових рішень. – Режим доступу: http://reyestr.court.gov.ua/Review/73194489. – Назва з екрана.
8. Про Державний бюджет України на 2019 рік [Електронний ресурс] : проект Закону України від 15.09.2018 № 9000. – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/ebproc4_1?pf3511=64598. – Назва з екрана.

Стаття надійшла 30.11.2018 р.

О. В. Гаран, докт. юрид. наук, профессор
Одесский национальный университет имени И. И. Мечникова
Кафедра административного и хозяйственного права
Французский бульвар, 24/26, Одесса, 65058, Украина

Е. А. Каташинский, студент 4 курса
Одесский национальный университет имени И. И. Мечникова
Экономико-правовой факультет
Французский бульвар, 24/26, Одесса, 65058, Украина

К ВОПРОСУ О ПУТЯХ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ В СФЕРЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ВВЕЗЕННЫХ ИЗ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА

Резюме

В статье рассматриваются определенные аспекты законодательных новел, связанных с принятием ряда законов, нацеленных на урегулирование правовой неопределенности в сфере использования транспортных средств, ввезенных из Европейского Союза. Автор констатирует двоякость принятых нормативных актов, которые совмещают льготный режим со значительными санкциями. Автором предложен проект закона о внесении изменений в отдельные законодательные акты с целью достижения компромиссного результата в указанной сфере.

Ключевые слова: таможенное оформление, транспортные средства, «евробляхи».

O. V. Haran, Doctor of Juridical Science, Professor
Odessa I. I. Mechnikov National University
Department of Administrative and Commercial Law
Frantsuzskiy Boulevard, 24/26, Odessa, 65058, Ukraine

Ye. O. Katashynskyi, Student
Odessa I. I. Mechnikov National University
Economics and Law Faculty
Frantsuzskiy Boulevard, 24/26, Odessa, 65058, Ukraine

TO THE QUESTION OF THE WAYS OF SOLVING THE PROBLEM IN THE FIELD OF USE OF VEHICLES IMPORTED FROM THE EUROPEAN UNION

Summary

The article discusses certain aspects of legislative issues related to the adoption of a number of laws aimed at resolving legal uncertainty in the use of vehicles imported from the European Union. The author states the ambiguity of the adopted regulations that combine a preferential regime with significant sanctions. The author proposes a draft law on introducing amendments to certain legislative acts in order to achieve a compromise result in this area.

Key words: customs clearance, vehicles, «eurocars».