

Федосєєв Микола Анатолійович –
інспектор кадрового забезпечення Націо-
нальної академії внутрішніх справ

Автотранспортні засоби як предмет незаконного переміщення товарів через митний кордон України

Стаття присвячена дослідженню автотранспортних засобів як окремої категорії товарів, що незаконно переміщуються через митний кордон України. Проаналізовано причини зростання обсягів незаконно ввезеного на територію України автотранспорту та запропоновано шляхи виправлення такої ситуації.

Ключові слова: автотранспортні засоби, контрабандне ввезення, митний кордон, незаконне переміщення, розмитнення.

Постановка проблеми. Процес трансформації суспільних відносин в Україні, пов'язаний із постійним проведенням тих чи інших реформ, змін, що стосуються не тільки правових норм, а й самих стандартів життя, накладає певний негативний відбиток на стабільність розвитку держави, вносить деяку невизначеність у створення добробуту населення та зумовлює появу численних суперечностей у ході первинного накопичення або перерозподілу капіталу. Аналіз світового досвіду показує, що такі процеси завжди тісно пов'язані з проблемою криміналізації економічної сфери та тінізації багатьох її секторів.

За таких умов значного поширення набуло незаконне переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон України, що в окремих своїх формах носить особливо загрозливий характер для національної економіки, уражаючи найбільш прибутковій сфері господарської діяльності.

Контрабандне переміщення товарів не лише завдає значних збитків інтересам вітчизняного виробника, а й суттєво порушує встановлений порядок товарних відносин на внутрішніх і зовнішніх ринках України. При цьому на міжнародному економічному просторі наша держава втрачає авторитет надійного торгового партнера, а разом з цим й мільйони інвестицій для розвитку національної економіки. Незважаючи на такий негативний вплив, незаконне переміщення товарів і

транспортних засобів через митний кордон України до сьогодні не тільки не відчуло належної протидії з боку держави, а, навпаки, переросло з поодиноких проявів у широкомасштабну організовану злочинну діяльність багатовекторного характеру. Це, перш за все, пов'язано з можливістю отримання надприбутків від такого протизаконного промислу, особливо, якщо предметами незаконного переміщення через митний кордон України виступають такі високорентабельні товари, як зброя, наркотики, антикваріат та автотransпортні засоби.

Стан дослідження. Вагомий внесок у розроблення дієвих методів протидії контрабандному переміщенню товарів через митний кордон України зробили такі видатні вчені, як Л. В. Багрій-Шахматов, О. Ф. Бантишев, Л. М. Білецька, М. М. Василина, Ю. П. Гармасев, Т. А. Діканова, Є. В. Додін, Ю. М. Дьомін, Л. В. Калаянова, В. В. Коваленко, М. І. Костін, П. С. Матишевський, О. М. Омельчук, П. В. Пашко, О. В. Процюк, В. М. Шевчук та інші. Проте, не дивлячись на досить велику кількість наукових досліджень з питань боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил, доводиться констатувати, що проблематика незаконного переміщення автотransпортних засобів через митний кордон України залишається вкрай актуальною і сьогодні та потребує особливої уваги не лише з боку теоретиків-науковців, а, насамперед, з боку державних інституцій.

Виклад основних положень. Серед представників злочинного світу автотransпорт як засіб незаконного збагачення користується особливою популярністю, враховуючи його мобільність, великий попит українського споживача, невисокі, порівняно з українськими, ціни на автомобілі за кордоном і низку інших суттєвих причин. Тому й не дивно, що так званий “контрабандний автобізнес” став одним із найбільш поширених напрямів організованої злочинної діяльності.

На жаль, непродумана державна політика та недалекоглядні управлінські рішення, що проводились в Україні під гаслами захисту національного товаровиробника, призвели до появи негативних процесів у національній економіці, тінізації окремих її секторів та, зрештою, зумовили великомасштабну криміналізацію сфери обігу автомобільного транспорту.

Таку думку розділяють й окремі науковці, критично оцінюючи нинішню ситуацію з порядком переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон України, де що “спотворену” надвисокими ставками ввізного мита, що в поєднанні з акцизним податком і ПДВ робить практично не підйомною для більшості законслухняних громадян України суму митних платежів при повному розмитненні автомобіля.

Так, досить аргументовано видається думка В. Д. Басая та П. Л. Фріса про те, що непродумані дії держави по захисту власного виробника призвели до фактичної заборони імпорту автомашин, про-

дуктів харчування тощо. В свою чергу це вплинуло на зростання контрабанди автомашинами, продуктами харчування, предметами широкого вжитку [1, с. 316].

На таких негативних наслідках митно-тарифного регулювання імпорту автотранспортних засобів в Україні акцентує свою увагу і М. М. Ружило, зазначаючи, що останнім часом, особливо після збільшення митних платежів за ввезення автотранспорту та введення обмежень на вік автомобілів, різко збільшилась кількість фіктивних документів, за якими ввозяться автомашини, і пересічними громадянами. Адже тільки невеликий відсоток громадян має можливість придбати автомашину на ринках Західної Європи з гарантією її легального походження [2, с. 427–428].

Сьогодні, відповідно до ст. 5 Закону України “Про порядок ввезення (пересилання) в Україну, митного оформлення й оподаткування особистих речей, товарів і транспортних засобів, що ввозяться (пересилаються) громадянами на митну територію України”, норм Податкового кодексу України автомобілі, ввезені громадянами на митну територію України, оподатковуються ввізним митом, податком на додану вартість і в установлених законодавством України випадках акцизним та іншими зборами [3, 4].

При цьому, відповідно до Порядку справляння мита, податку на додану вартість і акцизного податку при митному оформленні товарів і транспортних засобів, що переміщуються громадянами через митний кордон України, затвердженого наказом Державної митної служби України від 12 січня 2006 року № 5, нарахування сум зазначених платежів здійснюється за відповідними формулами.

Розрахунок суми мита в разі застосування адвалерних ставок мита (у відсотках до митної вартості товарів) здійснюється за формулою:

$$C = (MB \times Ct) : 100 \%,$$

де С – сума мита;

МВ – митна вартість товару (у грн);

Ст – ставка мита, установлена у відсотках від митної вартості товару.

Розрахунок суми акцизного податку із застосуванням специфічних ставок здійснюється за такою формулою:

$$Ca = H \times A,$$

де: Са – сума акцизного податку;

Н – кількісна або фізична характеристика товару в натуральному вираженні;

А – ставка акцизного податку.

Розрахунок суми податку на додану вартість здійснюється за такою формулою:

$$C_{пдв} = (MB + C + Ca) \times Ct,$$

де: Спдв – сума податку на додану вартість;
МВ – митна вартість товарів і транспортних засобів;
С – сума мита;
Са – сума акцизного податку;
Ст – ставка податку на додану вартість [5].

Варто зауважити, що при наповненні зазначених формул відповідними показниками та податковими ставками, загальна сума розмитнення автотранспортних засобів пропорційно збільшується в залежності від року випуску автомобіля та об'єму його двигуна, досягаючи досить дивних і нелогічних, на наш погляд, розмірів, що подекуди на 100 і більше відсотків перевищують вартість самого транспортного засобу.

Так, наприклад, при повному розмитненні автомобіля Volkswagen Passat, 2001 року випуску з об'ємом дизельного двигуна 2500 куб. см., вартість якого у країнах Західної та Центральної Європи складає від 2200 євро, добросовісний громадянин України повинен сплатити податки і митні платежі у сумі приблизно 7244 євро, тобто утричі більше, ніж вартість самого автотранспортного засобу. Крім того, ця сума не є кінцевою, оскільки вона ще зросте після сплати передбаченого Податковим кодексом України збору за першу реєстрацію транспортного засобу в органах ДАІ та витрат на проведення відповідних експертиз.

Така абсурдна ситуація, підкріплена законодавчими нормами, робить практично не вигідним законне ввезення на митну територію України автомобілів, які були в користуванні, та провокує перехід частини легального обігу автотранспорту в "позаправове поле" держави. Тому, на наш погляд, при здійсненні регуляторних заходів у сфері зовнішньоекономічної діяльності та митній політиці, спрямованих на боротьбу з контрабандою та порушеннями митних правил, державно-владним інституціям, перш за все, необхідно враховувати та усувати причини, які спонукають громадян до порушень закону при переміщенні ними товарів і транспортних засобів через митний кордон України. Без ліквідації, або хоча б мінімізації цих причин, які породжують негативні наслідки у формі митних порушень і злочинів, що пов'язані з ними, ефективність будь-яких заходів із протидії нелегальному переміщенню товарів залишатиметься низькою.

Наприклад, Ю. Б. Турчин причинами зростання контрабанди називає не виправдано високі ставки окремих видів податків і мита, низький рівень податкового та митного контролю, корумпованість правоохоронних і контролюючих органів, невідповідність рівня податкових і митних ставок, а також економічну ситуацію, низький рівень добробуту громадян, коли малозабезпечені люди через безвихідь свідомо беруть участь у нелегальному бізнесі [6, с. 63].

На цій же позиції стоїть і О. В. Серих, підкреслюючи, що специфічними причинами порушень митних правил є високий рівень опо-

даткування, що не відповідає запитам юридичних і фізичних осіб, високі ставки митних податків і зборів; неоднаковий податковий прес на суб'єктів господарювання; наявність значної різниці між світовими та внутрішніми цінами на окремі групи товарів; незахищеність фізичних, а також юридичних осіб – суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності від незаконних утисків, зловживань, здріств з боку працівників митних органів усіх рівнів [7, с. 11].

Ці думки видаються досить слушними, особливо зважаючи на те, що вони відповідають реаліям сьогодення та підтверджуються не лише статистичними даними, а й переконаннями багатьох учених і практиків.

Аналізуючи ситуацію на внутрішньому ринку автомобілів в Україні та вплив заходів митно-тарифного й нетарифного регулювання на його окремі сегменти, варто зауважити, що сьогодні велику частку пропозиції автотранспорту займають саме нерозмитнені автомашини, більшість яких узагалі потрапила на територію України поза пунктами пропуску на митному кордоні. Цей факт тільки доповнює вищезазначені негативні явища митної політики і ще раз підкреслює, що надмірно ускладнений порядок здійснення митних процедур і високі ставки митних зборів при низькому рівні соціально-економічного забезпечення більшості громадян суттєво знижують інтерес до законного переміщення ними товарів і транспортних засобів, опосередковано “підштовхуючи” їх до переходу за встановлені законом межі.

При більш детальній характеристиці описаного нами причинно-наслідкового зв'язку доцільно також звернути увагу на той факт, що незаконне переміщення автотранспортних засобів через митний кордон України в основному здійснюється у режимі ввезення на митну територію України автомобілів іноземного виробництва, а режим вивезення і транзиту при таких діях носить поодинокий характер. Це пояснюється низкою причин:

– по-перше, вартість автомобілів в Україні (в тому числі тих, які були у користуванні) є набагато вищою, ніж у країнах Західної та Центральної Європи, близького та далекого зарубіжжя. По окремих категоріях і марках автотранспортних засобів ціни на українському авторинку в 4–5 разів вищі, ніж за кордоном. За таких обставин вивезення автотранспорту з України для реалізації чи в інших цілях є економічно не вигідним;

– по-друге, автотранспортні засоби власного українського виробництва є неконкурентноспроможними через їх низьку якість, застарілість технологій та високу собівартість. На міжнародному ринку автомобілі українського виробництва практично не користуються попитом, а тому, знову ж таки, відсутній сенс у вивезенні їх за кордон. При цьому основним ринком збуту виробленого в Україні автотранспорту виступає Росія, частка якої становить близько 96,2 % від загального експорту;

– по-третє, вивезення з митної території України чи транзит через митну територію України автотранспортних засобів передбачає одночасне ввезення їх на територію інших держав, де діють власні більш суворі закони і правила, чіткі процедури митного оформлення та контролю, що створює додаткові перешкоди для незаконного переміщення товарів;

– по-четверте, згідно зі встановленими законодавством вимогами режим транзиту товарів і транспортних засобів через митну територію України передбачає застосування заходів гарантування доставки цих товарів і транспортних засобів до митного органу призначення, що значно знижує ймовірність незаконних проявів.

Останнім часом автотранспортні засоби як предмет незаконного переміщення через митний кордон України стали особливо виділятися з-поміж низки інших контрабандних товарів, витісняючи при цьому побутову техніку, антикваріат, предмети широкого вжитку тощо. У зв'язку з цим виникає необхідність проаналізувати причини такої переорієнтації контрабандних потоків для більш повного розуміння та об'єктивної оцінки негативних процесів, що відбуваються на митному кордоні.

Сукупність якісних характеристик, якими насичений автомобіль (особливо сучасний), робить його не тільки предметом розкоші, що часто підкреслює статус його власника, а й об'єктом підвищеного інтересу правопорушників і членів організованих злочинних груп.

Крім того, автотранспортний засіб – це специфічний товар, властивості та характеристики якого дозволяють зловмисникам швидко переміщати його на великі відстані, з легкістю переховувати без псування протягом тривалого часу і за необхідності розбирати на частини, які також користуються великим попитом, та інколи приносять більші прибутки, ніж реалізований комплектний автомобіль.

Попит українського споживача або так звана “клієнтська база” – це той каталізатор, який у більшості випадків і породжує пропозицію нелегально ввезених автотранспортних засобів. Крім того, велика частина таких автомобілів реалізується зловмисниками під виглядом цілком легальних машин з повним пакетом реєстраційних і супутніх документів. При цьому добросовісний покупець часто може й не здогадуватись про кримінальне походження шойно придбаного транспортного засобу, оскільки бездоганно виконана робота з підробки документів і зміни ідентифікаційних номерів агрегатів й кузова автомобіля викликає суттєві труднощі в установленні значених фактів навіть досвідченим спеціалістом.

За прогнозами експертів, український ринок автотранспорту має тенденції до розширення протягом наступних років, так як кількість автотранспортних засобів на тисячу населення, незважаючи на постійне зростання, залишається невисокою у порівнянні з державами близького зарубіжжя.

Так, наприклад, в Україні цей показник складає приблизно 182 автомобіля на кожну тисячу осіб, у Росії відповідно – 244, Польщі – 462, Чехії – 429.

Знаючи про такі особливості українського ринку, зловмисники з метою власного збагачення та з використанням різноманітних схем уникнення або мінімізації податків і митних платежів, переміщують через митний кордон України цілі “каравани” куплених за досить низькими цінами або викрадених за кордоном автомобілів, які за заниженими цінами, але з не малим власним прибутком успішно реалізують на території України. При цьому простежується особливе зацікавлення правопорушників автомобілями представницького класу відомих престижних марок, до яких можна віднести “Mercedes”, “Toyota”, “Lexus”, “BMW”, “Audi”, “Porsche” та ін.

На такі факти звертав увагу і В. В. Коваленко, зазначаючи, що контрабандне переміщення автотранспорту престижних іномарок за останні три роки має тенденцію до певного зростання, витісняючи алкогольні напої і тютюнові вироби, що традиційно лідирували. Ця тенденція підтверджується й фактами затримань викрадених автомобілів престижних іномарок як в морських портах, так і безпосередньо на дорогах при їх експлуатації [8, с. 86].

Отже, як видно, незаконне переміщення автотранспортних засобів через митний кордон України внаслідок дефіциту якісних автомобілів власного виробництва, різниці цін на автотранспорт в Україні та за кордоном у поєднанні з недосконалим митно-тарифним регулюванням, переорієнтували частину імпорتنих потоків автомашин у протизаконне русло, перетворивши таку діяльність на прибуткове ремесло організованих злочинних груп.

Тому, на наш погляд, найбільш дієвими заходами мінімізації проявів вищезазначених негативних явищ, що розповсюдились по всій території України та створили суттєві загрози національній економіці, можуть стати лише системні заходи по усуненню причин і умов, які їх породжують. Ураховуючи, що незаконне переміщення автотранспортних засобів через митний кордон України здійснюється з метою уникнення сплати високих податків і мита, очевидним є той факт, що повністю припинити таке контрабандне ввезення автомобілів у нашу державу можна лише зробивши цей “незаконний промисел” економічно не вигідним за рахунок зниження ставок податків і ввізного мита на дану категорію товарів. При цьому логічним й соціально справедливим буде такий стан податкового навантаження, коли його загальна сума не перевищуватиме 20–30 % від вартості автомобіля. Це дозволить “оживити” економіку за рахунок збільшення товарообігу та повернути частину контрабандних потоків автотранспорту в легальний обіг.

Список використаних джерел

1. Басай В. Д. Організована злочинність і контрабанда / В. Д. Басай, П. Л. Фріс // Проблеми боротьби з корупцією, організованою злочинністю та контрабандою. – К. : НДІ “Проблеми людини”, 1999. – Т. 18. – С. 313–317.
2. Ружило М. М. Деякі аспекти боротьби із контрабандою автотранспорту / М. М. Ружило // Боротьба з контрабандою: проблеми та шляхи їх вирішення. – К. : НДІ “Проблеми людини”, 1998. – Т. 10. – С. 425–428.
3. Про порядок ввезення (пересилання) в Україну, митного оформлення й оподаткування особистих речей, товарів та транспортних засобів, що ввозяться (пересилаються) громадянами на митну територію України : Закон України від 13 верес. 2001 р. № 2681-III // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2002. – № 1. – Ст. 2.
4. Податковий кодекс України від 2 груд. 2010 р. № 2755-VI // Офіц. вісник України. – 2010. – № 92. – Т. 1. – Ст. 3248. – С. 9. – 10 груд. – код акту 53775 / 2010.
5. Про затвердження Порядку справляння мита, податку на додану вартість і акцизного податку при митному оформленні товарів і транспортних засобів, що переміщуються громадянами через митний кордон України : Наказ Державної митної служби України від 12 січ. 2006 р. № 5 // Офіц. вісник України. – 2006. – № 6. – Ст. 319. – С. 90. – 22 лют. – код акту 35132 / 2006.
6. Турчин Ю. Б. Протидія контрабанді тютюнових виробів в сучасних умовах / Ю. Б. Турчин // Митна справа. – 2010. – № 3 (69). – С. 61–67.
7. Серих О. В. Деліктологія порушень митних правил : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / О. В. Серих ; Одес. нац. юрид. акад. – О., 2007. – 17 с. – укр.
8. Коваленко В. В. Про стан боротьби з контрабандою та заходи протидії щодо її вчинення / В. В. Коваленко // Наук. вісник Нац. акад. внутр. справ України. – 2002. – № 1. – С. 83–92.

Статья посвящена исследованию автотранспортных средств как отдельной категории товаров, незаконно перемещаемых через таможенную границу Украины. Проанализированы причины роста объёмов незаконно ввезённого на территорию Украины автотранспорта и предложены пути исправления такой ситуации.

The article is devoted to the research of the vehicles as a separate category of commodities which illegally move through the custom border of Ukraine. The reasons of growth of the volumes of the motor transport illegally brought in on territory of Ukraine are analysed and the ways of correction of such situation are offered.

Стаття надійшла до редакції журналу 25 квітня 2012 року.