

АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВО, МИТНЕ ПРАВО

УДК 347.79

Е. Б. Хачатуров

кандидат технічних наук, старший науковий співробітник
Національний університет кораблебудування ім. адм. Макарова,
проректор з науково-педагогічної, адміністративної роботи та розвитку
пр. Героїв Сталінграду, 9, Миколаїв, 54025, Україна

МИТНІ РЕЖИМИ У СУДНОБУДУВАННІ ТА ЇХ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

У статті досліджено актуальні питання запровадження митних режимів, що обумовлено необхідністю визначення певного статусу товарів, які переміщуються через кордон, для недопущення їх хаотичного ввезення та вивезення та забезпечення митного контролю. Проаналізовано можливість застосовувати заходи правового регулювання митних режимів у суднобудуванні з метою забезпечення потреб суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності у запасних частинах і комплектуючих для розвитку зовнішньоторговельного обміну.

Ключові слова: митний режим, митні формальності, митний контроль, суднобудування, державне регулювання.

Постановка проблеми. У теперішній час порядок переміщення через кордон більшості товарів, що використовуються у суднобудівній галузі, є складником, важким, а його окремі позиції мають подвійне тлумачення. Тому необхідно проаналізувати чинний порядок та розробити і запропонувати нові уніфіковані елементи митного оформлення. В свою чергу, це потребує ретельного дослідження елементів і різновидів митного режиму і його регулювання.

Аналіз останніх досліджень. Цими питаннями займалися А. А. Шершун, О. П. Гребельник, Є. В. Додін, І. Г. Бережнюк, А. С. Мостовий, дослідження яких стосувались режимів спеціальних митних зон, реформування державного управління у митній справі, регулювання митних правил, але напрямок застосування певних результатів у суднобудуванні залишається відкритим.

Мета статті полягає у ретельному дослідженні митного оформлення товарів у суднобудівній галузі, наданні пропозиції щодо уніфікації та спрощення застосування митних режимів при здійсненні митних формальностей.

Виклад основного матеріалу. Під митним режимом розуміють установлену, залежно від характеру та мети переміщення предмета через митний кордон України, сукупність положень або митних процедур, що застосовуються до цих предметів. Дана сукупність положень визначає правовий статус товару та транспортних засобів, що переміщуються через митну територію держави або по ній, для митного оформлення. Під системою митних процедур розуміють здійснення контролю за дотриманням порядку переміщення товарів, речей, майна та інших предметів, огляд предметів, оформлення митних документів, накладання митного забезпечення, перевірку правильності заповнення вантажної митної декларації, нарахування сум, що підлягають сплаті, передачу статистичних даних в органи Держстатистики України та інші дії, що здійснюються митними органами України з метою виконання законодавства щодо митної справи у суднобудуванні і судноремонті [1].

Митні режими виконують такі функції:

- встановлюють порядок переміщення товару через митний кордон країни залежно від призначення товару;
- визначають умови перебування на/поза митною територією;
- встановлюють рамки, в яких може використовуватись товар;
- регламентують права та обов'язки особи, що переміщує товар;
- визначають вимоги до товару, який поміщується у даний конкретний режим [2].

Тобто, запровадження митних режимів обумовлено, в першу чергу, необхідністю надання переміщенню товарів певного статусу з метою недопущення їх хаотичного ввезення та вивезення, а також з метою забезпечення можливості здійснення митного контролю. Крім цього, застосування митних режимів у суднобудуванні надає можливість, залежно від мети, терміну ввезення чи вивезення товарів або інших обставин, застосовувати до них різні заходи правового регулювання, що дозволяє повніше враховувати потреби та інтереси суб'єктів ЗЕД для розвитку зовнішньоторговельного обміну [3].

Як і раніше, у новому Митному кодексі передбачено 14 митних режимів (з урахуванням поділу тимчасового ввезення та вивезення в окремі режими), кожен з яких декларант має право вибрати самостійно. Декларант також має право змінити митний режим, в якому перебувають товари, за умови дотримання правил і обмежень, передбачених для нового режиму. Важливо зупинити увагу на тих режимах, застосування яких зазнало найбільшої кількості змін і новацій у новому Митному кодексі України.

Реімпорт/реекспорт. Згідно з оновленою редакцією Кодексу є всі підстави для відродження таких режимів, як реімпорт і реекспорт у суднобудуванні.

Слід зазначити, що, незважаючи на їх теоретичне існування з давніх часів, режими практично не застосовувалися. Дія цих режимів пов'язана, в першу чергу, з можливістю звільнення/повернення мита залежно від первинного переміщення товарів.

Тимчасове ввезення/вивезення. Правила застосування даного режиму пройшли в Україні довгий шлях трансформацій. З 2004 року Україна при-

єдналася до Конвенції про тимчасове ввезення (Стамбульська конвенція). Крім того, багато положень Конвенції були імplementовані зовсім недавно. Серед таких є норми, що регламентують використання гарантійного документа — Карнета А. Т. А., а також можливість часткового звільнення від сплати податків товарів, що не відповідають умовам повного звільнення у суднобудуванні і судноремонті [4].

Митний склад. Кодекс дозволяє тимчасово випускати товари, що перебувають у даному режимі, з дозволу митного органу на строк до 45 днів і більше [2]. Не секрет, що і раніше товари, що знаходилися в режимі митного ліцензійного складу, використовувалися в господарській діяльності окремих підприємств суднобудування та судноремонту у міру потреби. Але відсутність правових підстав для цього успішно замінювалася «лояльністю» місцевих чиновників. Тепер же обсяг такої «лояльності» може бути значно скорочений [4].

Вільна митна зона/Спеціальна митна зона (СМЗ/ВМЗ) — режим, відповідно до якого іноземні товари ввозяться на територію СМЗ та вивозяться за межі України із звільненням від оподаткування та без застосування заходів нетарифного регулювання ЗЕД у суднобудуванні, а українські товари, що ввозяться на територію СМЗ, підлягають оподаткуванню і застосуванню нетарифних заходів.

Нова редакція Митного кодексу, залежно від операцій, які можуть здійснюватися на території СМЗ, виділяє три види спеціальних митних зон:

1) СМЗ комерційного типу — передбачає здійснення простих складських операцій, необхідних для забезпечення збереження товарів, зокрема: чистку, провітрювання, зберігання, сушіння, інвентаризацію, дроблення партей, сортування, упаковку, маркування та інші подібні операції;

2) СМЗ сервісного типу — створюється насамперед для здійснення ремонтних робіт, модернізації, будівництва повітряних морських і річкових суден, їх компонентів, складових деталей та ін.;

3) СМЗ промислового типу — повністю регламентується окремими законами України для кожної окремої зони такого типу. У тому числі такими законами будуть врегульовані переліки товарів, які можуть ввозитися на територію зони, та операції [2].

Переробка товарів на/за межами митної території України. Істотні зміни спіткали і режими переробки товарів у суднобудуванні на/за межами митної території України. Тут слід зазначити повне скасування вексельної форми гарантування сплати податків при ввезенні товарів на переробку. До сих пір відсутній механізм контролю таких операцій, при якому сплата податків контролюється податковою службою (векселедержателем), а умови дотримання режиму, зокрема строк переробки, обсяг переробленої сировини та інше, — митними. Причому Кодекс просто звільняє такі товари від оподаткування. Позитивним моментом є й істотне збільшення строку переробки товарів з 90 до 365 днів.

При цьому об'єднання податкової і митної служб в єдине Міністерство доходів і зборів — це важлива реформа, що відповідає як загальносвітовим, так і європейським стандартам [5].

Митний режим — один із видів адміністративно-правового режиму, який, в свою чергу, є видом правового режиму, має систему та зміст митних режимів і має механізми державного регулювання зовнішньоторговельної діяльності України. Митний кодекс України визначає митний режим як сукупність норм, встановлених законами України з питань митної справи, що, залежно від заявленої мети переміщення товарів для суднобудівної галузі через митний кордон України, визначають порядок такого переміщення та обсяг митних процедур, які при цьому здійснюються [2].

Обраний митний режим впливає на можливість переміщення товарів для суднобудування і судноремонту, порядок митного оформлення та митного контролю, обкладення митними платежами, а також визначає обсяг митних процедур, що мають трансформуватися у процесі митного оформлення товарів для суднобудування у конкретний митний режим.

За допомогою митного режиму визначають:

- порядок переміщення товару через митний кордон України залежно від його призначення (мети переміщення);
- умови знаходження товарів та можливе використання їх на (поза) митній території;
- права й обов'язки користувача (беніфіціара) митного режиму;
- обсяг повноважень митних органів [6].

Притаманною тільки митному режиму ознакою є специфіка його об'єкта — правовідносин щодо встановлення порядку переміщення товарів суднобудування та судноремонту через митний кордон. Митний режим розглядається більшістю правознавців як один із видів адміністративно-правового режиму [7].

Використання нових митних призначень (режимів), продиктоване потребою забезпечення тимчасового «пільгового» допуску на національну митну територію іноземних товарів, які спочатку обмежувалися вельми вузьким переліком товарів і операцій, котрі відповідно допускалися для переміщення під нові режими і могли проводитися в їх рамках (наприклад, достатньо вузький перелік дозволених способів митного складування, обмежені види переробки на митній території). Основна проблема полягала в створенні легітимної основи такого «пільгового» переміщення товарів через митний кордон і її гармонійної інтеграції в загальний правовий для митниці механізм протекціонізму.

Розвиток інституту митних режимів у митному праві і законодавстві щодо суднобудівної галузі може розглядатися як певний результат еволюції функцій митних органів, підвищення їх ролі в системі державного регулювання економіки. Розширення сфери застосування митних режимів також відображає результати процесу постійного пошуку оптимального поєднання, з одного боку, вирішення митницею завдань протекціоністського і фіскального характеру, які впродовж всієї попередньої її історії вважали найбільш важливими, а з іншого — широкої участі митної системи в активізації сприяння зовнішньоторговельній діяльності і економічній активності в цілому [8].

Кожний митний режим, в якому перебуває на митній території України товар, призначений для суднобудівної галузі, має свої особливості, але за-

гальним є правило, що за суворе дотримання режиму несе відповідальність власник товару. Він повинен своєчасно повідомити митний орган, в якому він акредитований чи який визначив, документально оформив конкретний митний режим, про зміни, які він сам бажає зробити або які відбулися з його товаром усупереч його бажанням (лихо, непереборна сила пошкодила або знищила товар) [2].

Зміни митного режиму ґрунтуються на економічних відносинах. За перебування під митним контролем і різними митними режимами встановлено різні розміри і види митних податків та зборів. Зміна митного режиму допускається за умови виконання всіх належних процедур щодо заявленого режиму, дотримання вимог законодавства щодо тарифних і нетарифних заходів регулювання та подання митному органу для здійснення митного контролю та митного оформлення відповідних документів, що підтверджують заявлений режим. Найбільш поширеними митними режимами у суднобудуванні є експорт та імпорт товарів, вони є не тільки складовими зовнішньоторговельного балансу, але й основними статтями доходів і видатків платіжного балансу. Оскільки дані складові докорінно впливають на стан зовнішньоторговельних відносин, то від вироблення оптимальних умов пропуску товарів через кордон при режимах «експорту» й «імпорту» товарів залежить не тільки ефективне функціонування митних органів, а й стан зовнішньоторговельного обороту суднобудування України [9].

В Україні ціла низка товарів у суднобудуванні при експорті має проходити, крім зазначених умов, експертизу експортного контролю. Такому контролю підлягають товари воєнного та спеціального призначення і товари подвійного використання. До першої групи належать озброєння, боеприпаси, вибухові речовини, воєнна техніка та її частини, технології, що використовуються у воєнній техніці або для її виробництва (що є державною таємницею). До другої — окремі види виробів, обладнання, матеріали, програмне забезпечення, які можуть бути використані для створення зброї масового знищення та її доставки чи для створення звичайних видів зброї і воєнної техніки [10].

Похідним від режиму «експорт товарів» у суднобудівній галузі є «реекспорт». Під реекспортом розуміють продаж іноземним суб'єктам зовнішньоекономічної діяльності та вивезення за межі митної території України товарів, що раніше були імпортовані на територію України. Таким чином, відповідно до митного режиму «реекспорт» товари, що походять з інших країн, не пізніше ніж у встановлений законодавством строк з моменту їх ввезення на митну територію України вивозяться з цієї території в режимі експорту.

Слід зауважити, що режим реекспорту є зворотним відображенням режиму реімпорту, але правовий режим їх використання має принципові відмінності. Регламентація режиму реекспорту у суднобудуванні виходить з наявності реекспортованих товарів на митній території України, що надає можливість митним органам здійснювати митний контроль, вживати додаткових заходів із забезпечення виконання умов застосування зазначеного режиму. А в правовій регламентації реімпорту товарів значне місце

займають процедурні питання, головний акцент переноситься на документальні форми контролю [11].

Даний вид митного режиму у суднобудуванні України практично не застосовується. Одна із причин цього — неправомірне застосування державними органами норм чинного законодавства, наприклад, стосовно оподаткування товарів, які тимчасово ввозяться в Україну з метою подальшого їх реекспорту в незмінному стані, що фактично ліквідувало даний вид зовнішньоекономічної діяльності в Україні. Маючи таке вигідне географічне положення і зважаючи на те, що реекспортні операції потребують мінімального технічного і технологічного супроводження, Україна зобов'язана створити на своїй території сприятливі умови для даного виду підприємництва — суднобудування та судноремонту, що надасть можливість зміцнити фінансове становище суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності України, а також сприятиме додатковим надходженням до Державного бюджету коштів у вигляді податку на прибуток, враховуючи різницю закупівельних цін та цін реалізації товарів, що реекспортуються. Приклад Польщі підтверджує викладене вище [1].

При імпорті товарів для суднобудівної галузі використовується митний режим «імпорт», до прийняття нового Митного кодексу України він класифікувався як «випуск до (для) вільного обігу», під яким розуміють ввезення товарів на митну територію України для вільного обігу без обмеження строку їх перебування на цій території та які можуть використовуватися без будь-яких митних обмежень. Даний режим є одним із найбільш регульованих, як з точки зору митного контролю, так і з точки зору митного оформлення [9].

Слід зазначити, що при оформленні товарів у даному митному режимі досить суттєвим моментом є перехід права власності на товар, тобто виконання всього комплексу митних формальностей: сплата митних платежів, оформлення вантажної митної декларації, проходження процедури митного контролю тощо. Якщо дане явище має місце, то досить проблематичним для покупця є повернення недоброякісної імпортованої продукції, тому що у даному випадку відправлення можливе тільки за умови проходження митних процедур у митному режимі «експорт», що для суб'єкта господарювання є ще більш збитковим [6].

Похідним від режиму «імпорт товарів» у суднобудівній галузі є митний режим «реімпорт». Реімпорт — митний режим, відповідно до якого товари, що походять з України та вивезені за межі митної території України згідно з митним режимом експорту, не пізніше ніж у встановлений законодавством строк ввозяться на митну територію України для вільного обігу на цій території. Оформлення митним органом товарів у режимі реімпорту можливе лише за умови, що товари, заявлені у режим реімпорту, можуть бути ідентифіковані як такі, що були раніше експортованими товарами [2].

Критеріями незмінності стану товарів для суднобудування повинні бути:

а) відповідність коду по УКТЗЕД товарів, які розміщуються у митному режимі реімпорту, та їх найменування кодам і найменуванням товарів, які були вивезені з митної території України в режимі експорту;

б) незмінність технічних характеристик та інших параметрів таких товарів, установлених стосовно них нормативними актами, що мають відношення до даної категорії товарів (ДСТ, ГСТ, технічні умови тощо).

Таким чином, у ході митного контролю повинна підтверджуватись ідентичність товарів для суднобудування, які розміщуються під митним режимом реімпорту, товарам, що були вивезені у митному режимі експорту, факт і момент їх вивозу, а також те, що товари походять з України. Таке підтвердження повинно здійснюватись способом, який не викликає сумнівів у посадових осіб митних органів щодо його справжності та достовірності. Таким способом можуть бути: пред'явлення в митний орган сертифікатів, протоколів іспитів, висновків відповідних експертів та інших подібних документів державних органів [3].

При даному митному режимі товари для суднобудування та судноремонту ввозяться без сплати митних платежів і застосування заходів нетарифного регулювання. У разі реімпорту товарів протягом одного року з дати їх експорту суми вивізного (експортного) мита, сплачені при їх експорті, повертаються власникам цих товарів або уповноваженим ними особам на підставі їх заяв. Повернення зазначених сум здійснюється за рахунок Державного бюджету України органами Державного казначейства України за поданням відповідних митних органів.

В Україні практично відсутній механізм функціонування даного митного режиму, що, безперечно, звужує можливість суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності у суднобудуванні використовувати систему митних режимів у повному обсязі [9].

Митний режим тимчасового ввезення (вивезення) у суднобудівній галузі встановлює вимоги, дотримання яких допускає тимчасове користування іноземними товарами на митній території України, а українськими — за її межами, із повним або частковим звільненням від сплати податків під час переміщення в зазначеному митному режимі без обмеження заходами нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності [11].

Умовами застосування режиму тимчасового ввезення (вивезення) є:

- товари, що належать до переліку, зазначеного в статті 189 МКУ, та ввозяться з передбаченою цією статтею метою;
- забезпечена можливість ідентифікації товарів (ст. 104 МКУ);
- обґрунтування підстав для тимчасового ввезення товарів та надання гарантій їх повернення (ст. 104–106 МКУ);
- відсутність інших перешкод для поміщення товарів у митний режим тимчасового ввезення (вивезення).

Режим тимчасового ввезення застосовується до товарів, що ввозяться на митну територію України (крім товарів, що попередньо вивезені за межі митної території України у митному режимі тимчасового вивезення або переробки за межами митної території України), а також до товарів, що ввезені на митну територію України та поміщені в митні режими переробки на митній території України, митного складу, транзиту, магазину безмитної торгівлі за умови виконання всіх належних процедур і вимог

законодавства щодо поміщення товарів у режим тимчасового ввезення на визначені терміни [1].

Висновки. На підставі вищевикладеного можна зробити наступні висновки:

1. З метою приведення законодавства України у відповідність до законодавства ЄС необхідним є внесення змін до МК України: поєднання регулювання, передбаченого для операцій з давальницькою сировиною для суднобудування, із митними режимами переробки на митній території України, переробки під митним контролем і переробки за межами митної території України в межах одного акта — МК України.

2. Саме визначення митного режиму переробки у суднобудуванні на митній території України (ст. 147 МК України) вимагає внесення доповнення щодо незастосування імпорного мита до іноземних товарів, які використовуються в процедурах переробки в разі дотримання умов митного режиму. Доцільним є також внесення норми в суднобудівне законодавство щодо незастосування до експорту готової продукції (тобто продукції переробки) експортних тарифних і нетарифних заходів — до глави 42 МК України, як однієї із основних умов режиму переробки на митній території України.

3. Для іноземних товарів і продукції переробки має бути прямо передбачена можливість зміни їх митного режиму на будь-який інший (без обмеження виключно режимом експорту) за аналогом і встановлено момент визначення їх митної вартості в разі необхідності сплати імпорного мита за умовами нового митного режиму (в ЄС — момент віднесення іноземних товарів декларантом до митного режиму переробки на митній території ЄС).

4. Необхідним є також розроблення системи відшкодування імпорного мита щодо ввезених товарів, які були випущені у вільний обіг та використовуються на умовах режиму переробки на митній території України, а також використання еквівалентних товарів у процедурах переробки з отриманням права на звільнення від сплати ввізного мита з відповідної кількості імпортованих у подальшому товарів.

5. Запровадження всіх цих нововведень дозволить отримати економічні переваги від використання режиму переробки на митній території України у вигляді сприяння розвитку промислового виробництва, створення додаткових робочих місць, збільшення податкових відрахувань до бюджету.

Список літератури

1. Гребельник О. П. Митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності [Текст] / О. П. Гребельник. — К. : Центр навчальної літератури, 2005. — 696 с.
2. Митний кодекс України 2012 р.: станом на 01.01.2014 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/main/nn>
3. Шершун А. А. Митні правила в Україні [Текст] / А. А. Шершун: підручник. — Х.: Факт, 2013. — 512 с.
4. Гребельник О. П. Митна справа [Текст] / О. П. Гребельник: підручник. — 3-тє вид., перероб. і доповн. — К. : ЦУЛ, 2010. — 472 с.
5. Бережнюк І. Г. Реформування державного управління: наукове забезпечення діяльності Міністерства доходів і зборів України [Текст] / І. Г. Бережнюк, О. С. Нагорічна // Мате-

- ріалі IV науково-практичної конференції «Модернізація системи державного управління: теорія та практика» (5–6 квітня 2013 року). — Львів : ЛРІДУ НАДУ, 2013 — С. 24–28.
6. Співак І. В. Митний режим як різновид адміністративно-правового режиму / І. В. Співак // Часопис Київського університету права. — 2007. — № 3. — С. 9–13.
 7. Козырин А. Н. Таможенные режимы [Текст] / А. Н. Козырин. — М. : Статут, 2000. — 247 с.
 8. Шахматев А. А. Таможенные режимы в механизме государственного регулирования внешнеторговой деятельности (исторические аспекты развития на примере Франции) / А. А. Шахматев // Юрист. — 2005. — № 1. — С. 11–16.
 9. Шульга М. Г. Митні режими та їх особливості / М. Г. Шульга // Проблеми законності. — 2004. — № 70. — С. 32–38.
 10. Бегма В. М. Стратегічне управління експортом продукції військового призначення та подвійного використання в контексті економічної безпеки держави : автореф. дис. ... д-ра екон. наук: 21.04.01/ В. М. Бегма. — Київ : РНБОУ, НІПМБ, 2004. — 31 с.
 11. Нападистий О. П. Митний режим в Україні та його види / О. П. Нападистий // Право України. — 2000. — № 7. — С. 13–18.

Э. Б. Хачатуров

Национальный университет кораблестроения им. адм. Макарова
пр. Героев Сталинграда, 9, Николаев, 54025, Украина

ТАМОЖЕННЫЕ РЕЖИМЫ В СУДОСТРОЕНИИ И ИХ АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Резюме

В статье исследованы актуальные вопросы введения таможенных режимов, которое обусловлено необходимостью установления определенного статуса товаров, перемещаемых через границу, для недопущения их хаотического ввоза-вывоза и обеспечения таможенного контроля. Проанализирована возможность применять меры правового регулирования таможенных режимов в судостроении с целью обеспечения потребностей субъектов внешнеэкономической деятельности в запасных частях и комплектующих для развития внешнеторгового обмена.

Ключевые слова: таможенный режим, таможенные формальности, таможенный контроль, судостроение, государственное регулирование.

E. B. Khachaturov

National University of Shipbuilding of Admiral Makarov
Heroes of Stalingrad Av., 9, Nikolaev, 54025, Ukraine

CUSTOMS REGIMES IN SHIPBUILDING AND THEIR ADMINISTRATIVE-LEGAL REGULATION

Summary

The article investigated topical issues introduction of customs regimes, which is due to the need to establish a certain status goods, moved across the border to prevent of their chaotic importation and exportation of and ensure customs control. Analyzed the ability to enforce legal regulation customs regimes in shipbuilding to meet the needs of subjects foreign economic activity in spare parts and components for the development of the foreign trade exchange.

Key words: customs regime, customs formalities, customs control, shipbuilding, government regulation.