



Олександр Ільченко,

кандидат юридичних наук, доцент,

доцент кафедри кримінально-правових дисциплін
та судочинства

Сумського державного університету

ORCID: 0000-0003-4885-2205

<https://doi.org/10.32782/2306-9082/2022-48-5>

УДК 342. 9

Митний безвіз для України: правові аспекти

Приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту так званого «митного безвізу» є одним із наймасштабніших проєктів у національному митному законодавстві та надає можливість приєднатися до міжнародного застосування електронної транзитної системи NCTS – new computerized transit system, впровадити європейські практики у здійсненні митних процедур в Україні. Але разом зі спрощенням митних процедур з ЄС, виникають проблемні питання пов'язані з імплементацією цих норм, адже суб'єкти господарської діяльності ЄС мають велечезний досвід застосування норм Конвенції, тоді як для адаптації української митної системи до нових вимог потрібен час.

Дослідженню митного законодавства щодо спрощення та гармонізації митних процедур та окремих аспектів діяльності органів Державної митної служби присвячено низку праць вітчизняних вчених, та громадських діячів серед яких Т. Самчук, О. Чудновський, Т. Цимбалістий, А. Мостиський, Б. Клименко, В. Авер'янов, О. Бандурка, О. Кириєвський, В. Марчук,

В. Обух та ін. Роботи зазначених науковців мають важливе як наукове так і практичне значення, та є підґрунтям для подальших досліджень у сфері спрощення митних процедур. У науці адміністративного права питання що стосуються процедури спільного транзиту висвітлені недостатньо повно, без комплексного підходу, що свідчить про актуальність обраної тематики.

Метою статті є дослідженню актуальних питань пов'язаних з приєднанням України до норм Конвенції про спільний транзит та особливості їх імплементації.

З 1 жовтня 2022 року, для України набрали чинності положення Конвенції про процедуру спільного транзиту і для бізнесу відкрилась можливість міжнародного переміщення товарів з 35 іншими країнами-учасницями за одним транзитним документом. Тобто відсьогодні в нашій країні запрацював так званий «митний безвіз» [1].

На сьогодні Конвенція про процедуру спільного транзиту об'єднує 35 договірних сторін, які запровадили єдині правила декларування та контролю за транзитними переміщеннями

товарів із використанням спільного IT-продукту (NCTS) для обміну інформацією на всіх етапах митного оформлення товарів через електронні повідомлення в режимі реального часу. Для переміщення товарів між країнами-підписантами достатньо однієї транзитної декларації (експортної, імпортової та транзитної) та однієї гарантії. Уповноважені підприємства можуть відправляти та отримувати товари без відвідування митних терміналів [2].

Як зазначає О. Криєвський однією з умов приєднання до Конвенції є «підприємствити» усіх вантажів – як це і відбувається в ЄС.

Зараз в Україні компанії повинні гарантувати сплату платежів при ввезенні чи транзиті тільки певних товарів (наприклад – підакцизних товарів, певних продуктів харчування та інших конкретно визначених категорій).

Водночас, з прийняттям Закону, принцип змінюється – усі товари, що ввозяться на митну територію України та перевозяться транзитом через територію України, підлягатимуть гарантуванню. І вже з цього правила буде встановлений певний перелік винятків.

Відповідно, для того, щоб для кожної операції з ввезення товару не використовувати грошову заставу, у бізнесу з'явиться ще більше мотивації отримати транзитне спрощення у вигляді загальної фінансової гарантії [3].

Ці дві європейські конвенції дозволять безмитно переміщувати товари через кордон що дозволить пришвидшити самі митні процедури, які займатимуть від 5 до 15 хвилин.

Учасниками цієї міжнародної угоди є 27 країн ЄС, Велика Британія, Туреччина, Північна Македонія, Сербія і ще чотири країни ЄАВТ. Таким чином, Україна стала 36-ю державою-учасницею системи NCTS, яка використовується європейськими країнами для контролю за спільним транзитом [4].

Відтепер українські митники обмінюватимуться даними з митницями сусідніх країн в реальному часі. А український бізнес буде заповнювати єдину електронну декларацію. Досі після українського кордону підприємці мали проходити ще й митний контроль кожної з країн ЄС, територією якої вони перевозили товар, знову і знову заповнюючи транзитні декларації.

Тепер вантажовідправник має можливість перетину по одній декларації кордону декількох країн. І не треба кожного разу гарантувати цей вантаж, оформлювати цей товар і кожного разу його доглядати, тому що це єдина система, і всі митні органи беруть інформацію про той вантаж, який пересувається з неї.

На думку Л. Виговської ще одним плюсом від спрощеного режиму є те, що більше не потрібно вносити кошти на рахунок української митниці, як гарантію того, що товар доставлять до митниці призначення і сплатять податки. Усі гарантійні кошти вносить один раз продавець товару, який оформив першу декларацію в країні експортера [4].

Окрім положень Конвенцій, також набирають чинності й спрощені митні формальності для підприємств. Нині вони доступні лише авторизованим економічним операторам. З «митним безвізом» ця функція стає доступною і широким колам українського бізнесу. Це дозволить експортерам, імпортерам, митним брокерам чи перевізникам підібрати власний оптимальний набір спрощених митних формальностей, аналогічних тим, якими користуються підприємства в Європейському Союзі», для цього українському бізнесу потрібно буде перейти на європейські стандарти розкриття інформації про товар, що транспортується. Тобто, довівши, що бізнес відповідає певним критеріям, компанії зможуть отримати додаткові спрощення.

Це теж логістично і транспортно спрощує імпорту-експорт товарів. Наприклад, користуючись системою NCTS, підприємство може розпочинати чи завершувати транзит товару у себе на складі, і не пред'являти товари митним органам на митному пункті.

До лютого 2023 року участь системи NCTS є добровільною. Тож користуватися нею буде переважно легальний бізнес. Але, з рештою «митний безвіз» витіснить стару систему декларування транзиту товарів. Що має потягнути за собою як зменшення корупційних проявів на самій митниці, так і скорочення «тіньового» бізнесу [4].

Крім усього іншого, пропонується запровадити процедуру кінцевого використання товарів – це ще одна «новинка» походженням із ЄС. Мова про поміщення товарів у вільний обіг в Україні зі зниженою ставкою ввізного мита. При цьому, товар має бути обов'язково використаний наперед визначеним чином (наприклад у виробництві) із підтвердженням такого використання (шляхом подання звіту) [4].

В. Марчук зазначає, зв'язки між Україною та ЄС ніколи не були настільки тісними, як зараз», митниця – це той локомотив, який рухає нашу країну до ЄС. Митне законодавство Євросоюзу відображає нову економічну реальність, а також нову роль і місію митної служби. Воно трансформувало місію митних органів, надаючи їм роль у ланцюгу поставок, моніторингу й перетворюючи їх на каталізатор для конкурентоспроможності країн та компаній. Сприяння законній торгівлі вимагає простих, швидких і стандартних митних процедур та процесів. Мета нового Митного кодексу ЄС – спростити митне законодавство, дозволити використання сучасних інструментів та технологій. Процедура спільного транзиту та використання NCTS є прикладом

впровадження цієї нової ролі митниці. Процес приєднання нашої країни до транзитних конвенцій є «маленьким вступом» України до ЄС.

Виклики війни, яка зараз відбувається у центрі Європи, об'єднали Єврокомісію та дружні країни для підтримки євроінтеграційних процесів України, зокрема, у митній сфері. У цій ситуації застосування Україною NCTS розширює обмін митною інформацією, посилює систему аналізу ризиків, забезпечує визнання форм митного контролю митними органами інших країн. Все це посилює безпеку митних перевезень та сприяє розвитку міжнародної торгівлі в Європі [5].

Новий порядок передбачає також зміни в системі гарантування вантажів. Для цього під час внутрішньої апробації (національного застосування NCTS), яка передувала приєднанню до міжнародних конвенцій, Україна чимало зробила у сфері IT, Держмитслужба протестувала майже 150 сценаріїв готовності до роботи з NCTS на міжнародному рівні. В системі зареєструвалися понад 1100 трейдерів. Тобто, навіть, незважаючи на війну, люди почали активно користуватися системою на національному рівні. За час національного застосування нової моделі понад 10 компаній отримали статус фінансових гарантів, було оформлено понад 7 тисяч декларацій типу T1UA, а також отримано дві авторизації на транзитні спрощення.

З огляду на війну, Україна передбачила певний перехідний період – дещо послаблені фінансові вимоги до українських підприємств на період дії військового стану та упродовж року після його закінчення [5].

Що стосується діяльності митних органів у нових умовах то варто зазначити що NCTS дає можливість налагодити обмін інформацією про всі етапи митного оформлення товарів з використанням електронних повідомлень в режимі реального часу та підвищити

ефективність застосування механізму аналізу ризиків.

Розпочавши використання системи NCTS на міжнародному рівні, митна служба отримає можливість:

1) Запровадити обмін митною інформацією щодо транзитних вантажів з 35 країнами в режимі реального часу.

2) Використовувати єдину митну декларацію та єдину фінансову гарантію для переміщення товарів від країни відправлення до країни призначення, які є договірними сторонами Конвенції.

3) Отримувати достовірну інформацію про транзитні переміщення товарів, що прямують в Україну, від митних органів країн – учасниць Конвенції до моменту ввезення цих товарів на митну територію України.

4) Запровадити спеціальні транзитні спрощення (загальна фінансова гарантія, звільнення від гарантії, авторизований вантажовідправник / вантажоодержувач, самостійне накладання пломб) [6].

Щодо діяльності суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності то на думку Г. Тасліцького на першому етапі використання NCTS вони стикнуться з більшим рівнем контролю з боку митниці та більшою зарегульованістю транзитних переміщень товару в режимі експорту або транзиту. Це пов'язано з досить ліберальною процедурою контролю доставки товару, яка діє в Україні. Однак намагання стати частиною Європейського Союзу спонукає до подолання певних ускладнень. Головним принципом європейського спостереження за транзитними переміщеннями є контроль і довіра. Тобто встановлено початковий високий рівень митного контролю, але водночас і суттєве його зниження для компаній, які отримали певні спрощення та переваги (відповідність встановленим критеріям). Проте у разі підтвердження підприємством відповідності

встановленим критеріям знижуються вимоги з боку митного органу.

Конвенція про процедуру спільного транзиту передбачає наведені 5 критеріїв, відповідність яким надає право отримати авторизацію АЕО або необхідне спрощення (далі – критерії АЕО):

1) дотримання вимог митного та податкового законодавства України, а також відсутність фактів притягнення до кримінальної відповідальності;

2) належна система ведення бухгалтерського обліку, комерційної та транспортної документації;

3) стійкий фінансовий стан;

4) забезпечення практичних стандартів компетенції або професійної кваліфікації відповідальної посадової особи підприємства;

5) дотримання стандартів безпеки та надійності.

На кожне з зазначених спрощень підприємство повинне отримати окрему авторизацію [6].

Ложкою «дзьогтю» приєднання до Конвенції, вважає Г. Таслецький, є те що з урахуванням майже 25-річчя дії Конвенції про процедуру спільного транзиту більшість суб'єктів господарювання країн – учасниць Конвенції вже мають необхідні їм спрощення чи авторизацію, європейські гарантії мають колосальний досвід, а також досить низькі комісії за надання гарантії, що у сукупності сприяє доволі помірним витратам експортерів для виконання вимог Конвенції. Проте українські суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності стикнуться з більш дорогими пропозиціями від українських гарантів. Бо гарантія надається в євро, а розрахунок за послугу гарантії й відповідальність за її порушення будуть відбуватися в гривні. Отже, у вартість гарантії буде закладено й інфляцію, і зміну курсу, і більш ризиковане бізнес-середовище.

Попри те, що для адаптації українського бізнесу до нових реалій потрібен час, це, безумовно, прогресивний

крок України як майбутнього члена Європейського співтовариства до єдиного митного простору. Міжнародне застосування NCTS заохочує бізнес до детінізації торгових операцій та чесного відображення прибутку, створює більшу довіру до нас європейських партнерів. Фактично це один із найглобальніших прикладів застосування європейського законодавства в українському правовому полі [6].

На думку В. Крейденка це, прогнозовано, покращить боротьбу з шахрайством із супровідними документами, завдяки яким нечесний бізнес ухиляється від сплати митних зборів. Митні надходження складають близько 35% надходжень Державного бюджету України, тому важливо, щоб митні платежі сплачувалися чесно. Крім того, єдиний транзитний документ зменшує вартість митних процедур та час, необхідний для їх проходження, – отже, зменшує черги на кордоні, що означає швидший потік товарів.

Особливістю режиму спільного транзиту, передбаченою Конвенцією, є обов'язкове фінансове гарантування для всіх видів товарів та пломбування усіх переміщень. Пломби

накладатимуться на увесь транспорт, матимуть захисну функцію і будуть визнаватися в ЄС. Це підвищить безпеку перевезень [7].

Приєднання до Конвенції про процедуру спільного транзиту та запровадження механізмів «митного безвізу» – це дійсно важливий крок до єдиного митного простору та повноправного членства України в ЄС [6].

Загалом треба зазначити, що приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту та запровадження нових митних процедур є одним із найважливіших кроків в історії нашої держави на шляху до європейської інтеграції. Звичайно це тільки початок, попереду клопітка робота по завершенню приведення вітчизняного митного законодавства у відповідність до Митного кодексу ЄС та розвиток митного IT. Незважаючи на сучасні виклики, насамперед зумовленими повномасштабною війною, наша держава впевнено рухається до євроінтеграції, інтегруючи та синхронізуючи національне законодавство до вимог ЄС і цей курс є незмінний для нашої держави до завершення процесів повноцінного членства в ЄС.

Список використаних джерел

1. «Митний безвіз» запрацював. *Економіка, нагляд і контроль. Міністерство фінансів України*. URL: https://mof.gov.ua/uk/news/mitnij_bezviz_zapratsiuвав_v_ukrainu_i_z_ukraini_vzhe_priamuiut_vantazhi_pid_protseduroiu_spilnogo_tranzitu-3631 (дата звернення 04.12.2022 р.).
2. Kseniia Alekankina. Reform Index № 187: “customs visa-free regime” and the new law on official statistics. *Vox Ukraine*. URL: <https://voxukraine.org/en/reform-index-187-customs-visa-free-regime-and-the-new-law-on-official-statistics/> (дата звернення 04.12.2022 р.).
3. Олег Кириєвський. Митний безвіз, про що насправді мова. URL: https://biz.ligazakon.net/analytics/212545_mitnij-bezvz---pro-shcho-naspravd-mova (дата звернення 12.12.2022 р.).
4. Леся Виговська. Митний «безвіз» з ЄС: що зміниться і які переваги для бізнесу URL: <https://suspilne.media/287627-mitnij-bezviz-z-es-so-zminitsa-i-aki-perevagi-dla-biznesu/> (дата звернення 04.12.2022 р.).
5. Валентин Марчук, Владислав Обух. «Маленький вступ до ЄС»: перші результати дії «митного безвізу» для України. *Укрінформ*. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3588240-malenkij-vstup-do-es-persi-rezultati-dii-mitnogo-bezvizu-dla-ukraini.html> (дата звернення 14.12.2022 р.).

6. Герман Тасліцький. Митний безвіз: про що насправді йдеться. *Юридична газета онлайн*. URL: <https://yur-gazeta.com/dumka-eksperta/mitniy-bezviz-pro-shcho-naspravdi-ydetsya.html> (дата звернення 14.12.2022 р.).

7. Володимир Крейденко. «Митний безвіз» – черговий крок до євроінтеграції. Що зміниться для експортерів і держави після початку дії «митного безвізу»? *Економічна правда*. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/09/30/692047/> (дата звернення 17.12.2022 р.).

Ільченко О. В. Митний безвіз для України: правові аспекти

Статтю присвячено дослідженню актуальних питань пов'язаних з приєднанням України до норм Конвенції про спільний транзит та особливості їх імплементації.

З 1 жовтня 2022 року в Україні набрали чинності положення Конвенції про процедуру спільного транзиту та спрощення формальностей у торгівлі товарами, це означає впровадження режиму спільного транзиту (NCTS), або так званого «митного безвізу». Це означає, що український бізнес та перевізники мають право перевозити товари по всій території Європи за спрощеними процедурами, тобто на один транспорт потрібно лише одну декларацію та одна гарантію.

Процес приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту розпочався відразу після підписання Угоди про Асоціацію з Євросоюзом і продовжувався за досить інтенсивним графіком, навіть і під час повномаштабного воєнного вторгнення росії. Наразі митне законодавство України та розроблені процедури повністю відповідають Митному кодексу Євросоюзу. Мова йде про комплексну роботу щодо розробки технічних систем та її адаптації, завантаження їх на сотні комп'ютерів, навчання тисяч митників роботи з системою, інформування бізнесструктур, проведення експертиз, співпрацю з європейськими профільними установами, розробку та ухвалення нових законів та підзаконних нормативно-правових актів що відповідають вимогам європейського законодавства.

Приєднання України до положення Конвенції про процедуру спільного транзиту надає Україні можливість приєднатися до міжнародного застосування електронної транзитної системи NCTS – new computerized transit system та впровадити європейські практики у здійсненні митної справи в Україні та має позитивно вплинути на поліпшення логістики та підвищення конкурентоспроможності українських товарів в Європі, максимально спрощує міжнародне переміщення товарів з 35 країнами-учасницями конвенції, вантаж може перетнути кордони декількох країн за одним транзитним документом, що дозволить заощадити час та кошти на оформлення документів та здійснення інших митних процедур, мінімізує корупційні ризики під час оформлення документів та переміщення товарів.

Ключові слова: конвенція, процедура спільного транзиту, уніфікація митних процедур, спрощення та гармонізація митних процедур, європейські стандарти спрощення митних процедур.

Ilichenko O. Customs visa-free for Ukraine: legal aspects

The article is devoted to the study of current issues related to the accession of Ukraine to the norms of the Convention on Joint Transit and the peculiarities of their implementation.

From October 1, 2022, the provisions of the Convention on the Common Transit Procedure and Simplification of Formalities in Trade in Goods entered into force in Ukraine, which means the introduction of the Common Transit Regime (NCTS), or the so-called “customs visa-free”. This means that Ukrainian businesses and carriers have the right to transport goods throughout the territory of Europe according to standardized procedures, i.e. only one declaration and one guarantee are required for one transport.

The process of joining Ukraine to the Convention on the Common Transit Procedure began immediately after the signing of the Association Agreement with the European

Union and continued according to a rather intensive schedule, even during the full-scale military invasion of Russia. Currently, the customs legislation of Ukraine and the developed procedures fully comply with the Customs Code of the European Union. We are talking about comprehensive work on the development of technical systems and their adaptation, downloading them to hundreds of computers, training thousands of customs officers to work with the system, informing business structures, conducting examinations, cooperation with European specialized institutions, developing and adopting new laws and by-laws acts that meet the requirements of European legislation.

The accession of Ukraine to the provision of the Convention on the common transit procedure gives Ukraine the opportunity to join the international application of the electronic transit system NCTS – new computerized transit system and to implement European practices in the implementation of customs affairs in Ukraine and should have a positive effect on improving logistics and increasing the competitiveness of Ukrainian goods in Europe. maximally simplifies the international movement of goods with 35 countries that are parties to the convention, the cargo can cross the borders of several countries with one transit document, which will save time and money for the preparation of documents and the implementation of other customs procedures, minimizes corruption risks during the preparation of documents and movement of goods.

Key words: convention, joint transit procedure, unification of customs procedures, simplification and harmonization of customs procedures, European standards for simplification of customs procedur.