

Міністерство освіти і науки України
Тернопільський національний економічний університет
Івано-франківський інститут менеджменту
Кафедра обліку і фінансів
Таборська Христина Русланівна

МИТНЕ РЕГУЛЮВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ В УКРАЇНІ

Дипломна робота за освітньо-кваліфікаційним рівнем «магістр»

Студентка гр. ФМОЗмі-51

Х.Р.Таборська

Науковий керівник

Д.е.н., професор Л.М. Алексеєнко

Івано-Франківськ -2013

Зміст

Вступ

Розділ 1. Теоретичні основи митного регулювання автомобільного ринку в Україні.

1.1. Економіко-правові засади митно-тарифного регулювання в Україні.

1.2. Сучасна митно-тарифна політика

1.3. Формування і функціонування автомобільного ринку.

Висновок до розділу 1

Розділ 2 Практика митного оформлення легкових автомобілів в Україні.

2.1. Порядок митного оформлення легкових автомобілів в режимі імпорту

2.2. Методика визначення митної вартості автомобілів

2.3. Етапи митної експертизи автомобілів.

Висновок до розділу 2

Розділ 3 Удосконалення митно-тарифної політики .

3.1 Рівень митно-тарифного захисту країни

3.2 Основні напрямки покращення митно-тарифного регулювання

3.3. Міжнародна співпраця в рамках удосконалення митно-тарифного регулювання

Висновок до розділу 3

Висновок

Перелік використаних джерел

Вступ

На сучасному етапі розвитку України одним із стратегічних завдань є використання виробничого, науково-технічного та експортного потенціалу такої пріоритетної галузі як автомобілебудування. Адже, у сучасній системі світових товарних ринків автомобільний займає особливе місце - один з найглобалізованіших, таких, що швидко розвиваються і є прибутковими, характеризується жорсткою конкуренцією, яка зумовлена різними факторами, серед яких: зростаючі надлишки виробничих потужностей автомобільної промисловості; зростання кількості країн, що організовують власне виробництво автомобільної продукції; формування міжнародних автомобільних альянсів. Тому перед урядом першочерговими питаннями у цій сфері є створення сприятливих умов (законодавчих, політичних, інвестиційних тощо) для зростання обсягів виробництва і реалізації вітчизняних легкових автомобілів, недопущення ухилення від оподаткування при ввезенні та реалізації авто, забезпечення економічних інтересів українських підприємств і держави в цілому.

На ринку України з'являється все більше автомобілів різних марок і моделей (як правило, це нові чи бувші у використанні імпортні машини). Саме тому Уряд намагається захистити українські автозаводи, вводячи високі ставки мита на іномарки, але, незважаючи на це, вітчизняним виробникам автотехніки приходится існувати в умовах досить жорсткої конкуренції з іноземними виробниками. Попит на вітчизняні легкові автомобілі поступається попиту на автомобілі іноземного виробництва, оскільки останні представлені на автомобільному ринку у широкому асортименті, володіють високими споживчими та технічними характеристиками, якістю що відповідає ціні. Це і пояснює той факт, що автомобілі імпортного виробництва купуються і ввозяться до України не завжди на законних підставах. Відкриття меж привело по суті, до утворення могутнього ринку викрадених автомобілів. Цей ринок інтенсивно насичується за рахунок автомобілів, якими незаконно заволоділи у країнах Західної Європи.

Актуальність даної теми зумовлена роллю митного регулювання в процесі організації зовнішньоекономічної діяльності країни.

Метою є– проведення аналізу вітчизняного та світового авторинків, дослідження особливостей експертизи, державного регулювання та методів визначення митної вартості імпортованих легкових автомобілів.

Об'єктом дослідження є відносини, що виникають щодо митного оформлення та регулювання автомобілів.

Предметом дослідження є процес митного оформлення транспортних засобів.

Для реалізації поставленої мети необхідно вирішити наступні завдання:

- розглянуто питання класифікації легкових автомобілів за різними ознаками і параметрами;
- визначення поняття та особливості митного оформлення та регулювання автомобільного ринку
- визначення нормативно-законодавчого регулювання митного оформлення та регулювання
- визначення шляхів удосконалення митного оформлення та регулювання ринку транспортних засобів
- наведено методологію визначення митної вартості та порядку проведення митного оформлення легкових автомобілів.

Дане дослідження проводилось із застосуванням діалектичного підходу до вивчення сучасного стану митного оформлення та регулювання автомобільного ринку. В процесі дослідження організації митного оформлення та регулювання були використані загальнонаукові методи пізнання: поєднання абстрактного й конкретного, індукція, дедукція, аналіз і синтез, групування й порівняння, конкретизація. Для обробки даних, наведених у дослідженні застосовувались такі методичні прийоми: огляд, документальна перевірка, техніко-економічні розрахунки, аналітичні групування, структурний аналіз, узагальнення, підрахунок.

Інформаційною базою дослідження є праці вчених та практиків щодо митного оформлення та регулювання перевезення товарів та вантажів, законодавчі акти, нормативні документи, довідкові, інструктивні, методичні матеріали та рекомендації міністерств і відомств, періодичні видання.

Дипломна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку літератури, додатків

Розділ 1. Теоретичні основи митно-тарифної політики в Україні

1.1. Правова основа митно-тарифного регулювання в Україні. Етапи розвитку митно-тарифного регулювання в Україні

Митно-тарифна політика будь-якої держави, яка здійснює радикальні економічні перетворення, повинна служити двом основним цілям:

1) створювати рівні умови для конкуренції вітчизняних та іноземних виробників, що спочатку може передбачати тимчасове застосування обмежених заходів захисту національних виробників, які здійснюють перебудову виробництва, його раціоналізацію і реструктуризацію, впроваджують нові методи управління з метою підвищення конкурентоспроможності;

2) забезпечувати належний рівень надходжень до державного бюджету і тим самим робити певний внесок у спільні зусилля уряду щодо макроекономічної стабілізації.

Слід зазначити, що Україна, як країна з перехідною економікою, повинна приділити особливу увагу зовнішнім джерелам надходжень у державний бюджет, оскільки перебудова в економіці призвела до падіння виробництва, а це зменшує базу податкових надходжень із внутрішніх джерел. Це не означає, що якщо Україна знаходиться на стадії економічної трансформації, вона повинна використовувати максимальні ставки мит на імпорт товарів. Світовий досвід доводить, що максимально ефективним рівень захисту є тоді, коли він помірний та становить 10—15 % (і не повинен перевищувати 30 %).

Перевищення цього рівня приводить не до збільшення, а навпаки — зменшення дохідної частини державного бюджету. Треба також врахувати, що тоді, коли обкладання визначеного товару стає непомірним, він переходить в "тіньову" частину економіки.

Відповідно до законодавства України в рамках митно-тарифної політики України визначаються:

— принципи формування митного тарифу та інших видів мита та податків (транспарентність, сталість, передбачуваність, можливість оперативного реагування);

- вид ставок, які застосовуються (адвалерні, специфічні або комбіновані);
- рівень ставок мита та інших видів еквівалентних мит, податків та зборів, що застосовуються в регулюванні зовнішньої торгівлі;
- порядок справляння мита (на загальній, пільговій, сезонній або преференційній основі тощо);
- характер побудови та рівень деталізації товарної номенклатури;
- перелік товарів і країн, які підпадають під дію національної схеми преференцій.

З урахуванням цього імпорнтний митний тариф повинен застосовуватися з метою:

- створення сприятливих умов для розвитку вітчизняного виробництва;
- формування раціональної структури споживчого ринку на основі збалансованої пропозиції внутрішніх та зовнішніх ресурсів;
- сприяння структурній перебудові національної економіки України;
- покращення стану платіжного балансу держави;
- вирішення торговельно-політичних завдань у взаємовідносинах України з іноземними державами, їхніми союзами та групами;
- забезпечення реалізації фіскальної функції митного тарифу.

Реалізації зазначених цілей певною мірою повинна відповідати структура митного тарифу, яку умовно можна розподілити на три рівні ставок мита, що існують на даний час. Кожний рівень має відповідати стадії обробки продукції — сировина, напівфабрикати та готові вироби. Цей розподіл на рівні також у цілому відповідає побудові Гармонізованої системи опису та кодування товарів (далі — ГС) та Товарної номенклатури багатьох країн світу.

Якщо розглядати структуру за рівнем ставок, то за модель можна взяти ту, граничний рівень якої на цей час найбільш пристосований до економічних умов та проблем пострадянських країн, і зокрема становить:

- сировини та матеріалів — 0—5 %;
- напівфабрикатів та комплектуючих виробів — 5—15 %;
- готових виробів — 15—30 %.

Принципи побудови імпортного тарифу, які застосовуються в Україні:

1) "ескалація митного тарифу" — підвищення ставок мита відповідно до зростання ступеня обробки продукції;

2) "ефективний митний тариф" — встановлення низьких ставок для товарів, необхідних для розвитку виробництва з високою часткою новоствореної вартості;

3) здійснення структурної перебудови національної економіки і її розвиток повинні привести до раціоналізації тарифу і поступового зниження ставок імпортного мита у міру підвищення конкурентоспроможності внутрішнього виробництва, що передусім відображається на зростанні його експорту. Якщо експорт товару збільшується, то необхідно зменшити ставки імпортного мита на сировину та комплектуючі, які використовуються для його виробництва, а зниження ставок на кінцеву продукцію може бути зумовлено торговельно-політичними міркуваннями. Митно-тарифна політика України за період з 1993 по 2000 рік пройшла такі етапи:

У міжнародній практиці митне регулювання здійснюється на таких чотирьох рівнях:

1. Зона вільної торгівлі. У межах цієї зони країни-учасниці скасовують між собою торгові бар'єри, зберігаючи їх при цьому відносно третіх країн. Прикладом зони вільної торгівлі є Європейська асоціація вільної торгівлі (ЄАВТ), яку засновано в 1960 р.

2. Митний союз. У межах митного союзу країни-учасниці не тільки скасовують всі обмеження в торгівлі між собою, але й засновують єдину систему зовнішніх торговельних обмежень, що усуває тим самим необхідність існування митної служби на внутрішніх кордонах. Відносно торгівлі прикладом митного союзу є Європейська спільнота.

3. Спільний ринок, у рамках якого учасники крім свободи торгівлі користуються свободою переміщення всіх факторів виробництва (міграція робочої сили і капіталу).

4. Повний економічний союз, в якому країни учасниці уніфікують свою економічну політику стосовно торгівлі, міграції робочої сили і переливу капіталу.

Територія України, в тому числі території штучних островів, установок та споруд, що створюються в економічній (морській) зоні, над якими Україна має виняткову юрисдикцію щодо митної справи, становить єдину митну територію. Митний кордон України співпадає з державним кордоном, за винятком меж спеціальних митних зон, які є складовою митного кордону України. Митний кордон України становить 7190 кілометрів. На території України діє 65 митниць, 260 митних постів, 8 територіальних управлінь. Кордон з Росією складає 2063 км., з Молдовою - 191 км., з Білорусією - 975 км, з Румунією - 625,4 км, з Польщею - 543 км, з Угорщиною - 135,1 км, з Словаччиною - 98,5.

Товари та інші предмети переміщуються через митний кордон України під митним контролем, який здійснюється з метою забезпечення дотримання державними органами, підприємствами та їх службовими особами законодавчого порядку.

Контроль здійснюється під час:

- ввезення на митну територію України товарів з метою їх вільного використання з моменту ввезення і до пропуску через митний кордон;
- вивезення за межі території України товарів з метою вільного використання - з моменту ввезення товарів у зону митного контролю і подання необхідних для митного контролю документів на дані товари і до вивезення їх за межі митної території;
- тимчасового ввезення товарів на митну територію України - з моменту ввезення і до вивезення за межі митної території;
- тимчасового вивезення товарів за межі митної території України - з моменту пред'явлення митниці товарів та інших предметів і необхідних для митного контролю документів на такі товари та інші предмети і до пропуску через митний кордон України під час зворотного ввезення через територію України;
- транзиту через територію України - ввезення в Україну і до вивезення з України.

Митний контроль здійснюється митними службами, які виконують такі функції:

- фіскальну (справляють мито, митні збори, акциз, податок на добавлену вартість при імпорті товарів);
- правову (проводять самостійно слідство у справах контрабанди);
- економічну (є органом економічної політики держави);
- статистичну (облік і контроль за товарами, капіталами, послугами, що перетинають кордон);
- виконують функцію валютного регулювання (контроль за поверненням валютної виручки).

У пунктах пропуску через державний кордон України митниці за погодженням з прикордонними військами встановлюють зони митного контролю. Зоною митного контролю вважається частина пункту пропускання на митному кордоні України або в інших місцях території, у межах якої митниця здійснює митний контроль. Порядок доступу та перебування у таких зонах (за винятком посадових осіб, які безпосередньо забезпечують процес митного контролю, і громадян, які проходять митний контроль або уповноважені пред'явити такому контролю товари та інші предмети), а також порядок переміщення товарів за межі зони митного контролю називають режимом зони митного контролю. Зони митного контролю створюються з метою уникнення намагань з боку юридичних та фізичних осіб перемістити через митний кордон товари та інші предмети з порушенням законодавства України.

Межі зони митного контролю встановлюються відповідними положеннями для кожного пункту пропускання у місцях митного контролю пасажирів, транспортних засобів, вантажів, а саме:

- в автомобільних пунктах пропускання - на смугах легкового та вантажного автотранспорту, у залах митного огляду та інших приміщеннях митних органів;
- у залізничних пунктах пропускання:
 - а) пасажирських - у залах митного огляду, на перонах та в пасажирських поїздах зарубіжного прямування;

б) вантажних - на оглядових майданчиках, контейнерних терміналах та в інших місцях, які відведено на території залізничних станцій для оформлення вантажів;

- у авіаційних пунктах пропускання - у залах митного огляду, на стоянках і у літаках з початком митного оформлення до відправлення, та в інших місцях, передбачених в аеропортах для оформлення вантажів і багажу;

- у морських і річкових пунктах пропускання - у залах митного огляду, на судах під час їх контролю, на контейнерних терміналах та в інших місцях, які визначено у портах для оформлення вантажів та пасажирів.

У пунктах на митному кордоні, які є кордонами спеціальних митних зон, митниця самостійно визначає території зон митного контролю. За умов здійснення контролю на об'єктах можуть встановлюватися тимчасові зони митного контролю. Такі зони встановлюються на строк, необхідний для проведення митного контролю в повному обсязі. При організації спільного митного контролю з митними органами сусідніх країн зони митного контролю можуть бути розташовані у пунктах пропускання на території суміжних держав відповідно до укладених угод.

1.2 Сучасна Митно-тарифна політика

Мито – це непрямий податок, який справляється з товарів (інших предметів), що переміщуються через митну територію (ввозяться, вивозяться або слідуєть транзитом), включається до ціни товарів і сплачується за рахунок кінцевого споживача.

Мито, що стягується митницею, являє собою податок на товари та інші предмети, які переміщуються через митний кордон України. Мито, що стягується митницею, являє собою податок на товари та інші предмети, які переміщуються через митний кордон.

За способом нарахування застосовується такі види мита:	
1	адвалерне, що нараховується у відсотках до митної вартості товарів та

	інших предметів, які обкладаються митом;
2	специфічне, що нараховується у встановленому грошовому розмірі на одиницю товарів та інших предметів, що обкладаються митом;
3	комбіноване, що поєднує обидва ці види митного обкладення. Відносно товарів, що переміщуються через митний кордон України, застосовують три види ставок мита:
4	преференційні;
5	пільгові;
6	повні.

Преференційні - це особливі пільгові ставки, які включають звільнення від сплати мита і застосовуються до товарів, які походять з держав, що разом з Україною входять до митних союзів або створюють з нею спеціальні митні зони, а також при встановленні якогось спеціального преференційного рішення відповідно до міжнародних договорів за участю України, їх застосовують в основному до товарів країн, що розвиваються (за винятком товарів, які входять у товарні групи від 25 до 97 позиції).

Особливість України стосовно Загальної системи преференцій полягає в тому, що вона виступає і як країна-донор. За резолюціями 21 та 24 другої сесії ЮНКТАД, а також резолюцією 96 четвертої сесії цієї Конференції, Україна надає тарифні преференції країнам, що розвиваються. Тарифний преференційний режим встановлено щодо 149 країн. Преференції застосовуються до товарів від 1-ї до 24-ї товарної групи.

Преференції - це встановлення преференційних ставок, розмір яких для зазначених товарів - нульовий, за винятком товарів товарних груп 22 та 24 на пиво (код за ТН ЗЕД 22.03), різноманітні вина (22.04-22.06), на які встановлено преференційну ставку в розмірі 10 % від митної вартості, а на спирт етиловий (22.07-22.08), тютюн (22.01), сигарети (24.02) та тютюн оброблений (24.03)-30 %. По товарних групах 22 та 24 преференційні ставки встановлено на рівні,

Пільгові ставки застосовуються до товарів, які мають походження з держав або, економічних союзів, що користуються в Україні режимом найбільшого

сприяння, а також до товарів з країн, які розвиваються (у межах товарних груп позицій 25-97).

Повні ставки - по інших товарах. Повним митом оподатковуються товари із Тайваню, ЮАР, Сербії, Хорватії, Словенії.

Мито варто відрізнити від митних зборів, що представляють собою плату за послуги митниці. Мито має всі необхідні основні податкові характеристики:

1. сплата мита носить обов'язковий характер;

2. мито є безоплатним платежем;

3. мито використовується для цілей фінансового забезпечення діяльності держави і муніципальних утворень.

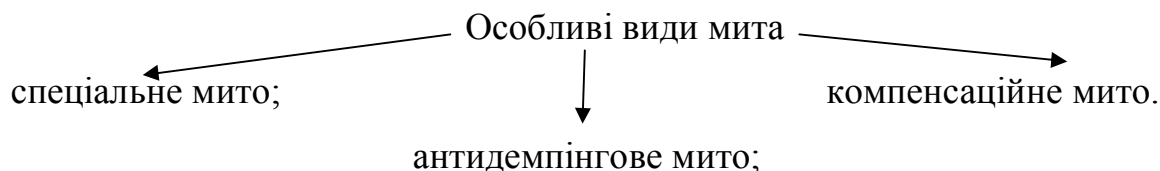
На відміну від мита, митні збори представляють собою плату за надання різного роду послуг (перевезення, збереження), виконання різних заходів у процесі митного оформлення і, отже, не є податками у власному змісті слова. Таким чином, мито представляє собою платіж, що сплачується в обов'язковому порядку, стягнутий митними органами з товарів, переміщуваних через митний кордон, і яких присутні усі риси податку, головним чином, безплатність його сплати, під якою розуміється однобічний характер податкового зобов'язання, без еквівалентності і безповоротності податку, у той час як збір завжди возміздний. Платник збору одержує за плату визначені права .

Імпорт товарів супроводжується стягненням мита. Ставки ввізного мита і перелік товарів, у відношенні до яких вони застосовуються, визначені "Єдиним митним тарифом України" та змінами і доповненнями до нього. Ставки ввізного мита встановлюються і змінюються Законами ВР України. Ставки ввізного мита, які слід використовувати у роботі, надані у підготовленому Держмитслужбою систематизованому зводі ставок ввізного мита (лист ДМК України від 30.08.96 р. N 11/2-6451) враховуючи наступні зміни і доповнення.

При ввезенні товарів з країн у відношеннях з якими діють угоди про вільну торгівлю, мито не стягується. Діючий порядок при цьому передбачає підтвердження походження товарів з наданням документів за встановленою формою.

Преференції з ввізного мита поширюються також на товари, походженням з митних територій країн СНД які поставляються в рамках Угоди про загальні умови і механізм підтримки розвитку виробничої кооперації підприємств і галузей держав-учасниць СНД від 23 грудня 1993 року. На окремі товари та інші предмети може встановлюватися сезонне ввізне і вивізне мито на строк не більше чотирьох місяців з моменту їх встановлення.

З метою захисту економічних інтересів України, українських виробників та у випадках, передбачених законами України, у разі ввезення на митну територію України і вивезення за межі цієї території товарів незалежно від інших видів мита можуть застосовуватися особливі види мита.



Спеціальне мито застосовується:

- 1) як засіб захисту українських виробників;
- 2) як засіб захисту національного товаровиробника у разі коли товари ввозяться на митну територію України у обсягах та (або) за таких умов, що заподіюють значну шкоду або створюють загрозу заподіяння значної шкоди національному товаровиробнику;

3) як запобіжний засіб щодо учасників зовнішньоекономічної діяльності, які порушують національні інтереси у сфері зовнішньоекономічної діяльності;

4) як заходи у відповідь на дискримінаційні та (або) недружні дії інших держав, митних союзів та економічних угруповань, які обмежують здійснення законних прав та інтересів суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та (або) ущемляють інтереси України.

Антидемпінгове мито застосовується:

- 1) відповідно до Закону України "Про захист національного товаровиробника від демпінгового імпорту" у разі ввезення на митну територію

України товарів, які є об'єктом демпінгу, яку заподіює шкоду національному товаровиробнику;

2) у разі вивезення за межі митної території України товарів за ціною, істотно нижчою за ціни інших експортерів подібних або безпосередньо конкуруючих товарів на момент цього вивезення, якщо таке вивезення заподіює шкоду.

Компенсаційне мито застосовується:

1) відповідно до Закону України "Про захист національного товаровиробника від субсидованого імпорту" у разі ввезення на митну територію України товарів, які є об'єктом субсидованого імпорту, яке заподіює шкоду національному товаровиробнику; 2) у разі вивезення за межі митної території України товарів, для виробництва, переробки, продажу, транспортування, експорту або споживання яких безпосередньо або опосередковано надавалася субсидія, якщо таке вивезення заподіює шкоду.

Особливі види мита справляються на підставі рішень про застосування антидемпінгових, компенсаційних або спеціальних заходів, прийнятих відповідно до законів України "Про захист національного товаровиробника від демпінгового імпорту", "Про захист національного товаровиробника від субсидованого імпорту", "Про застосування спеціальних заходів щодо імпорту в Україну" [11].

У разі, якщо імпорт товару є об'єктом антидемпінгових, компенсаційних або спеціальних заходів, преференції не встановлюються або зупиняються чи припиняються органом, який їх установив.

Нарахування мита на товари та інші предмети, що підлягають митному обкладенню, провадиться на базі їх митної вартості, тобто ціни, яка фактично сплачена або підлягає сплаті за них на момент перетину митного кордону України. Мито сплачується митним органам України, а стосовно товарів та інших предметів, що пересилаються в міжнародних поштових відправленнях - підприємствам зв'язку. Порядок надання відстрочки та розстрочки оплати мита встановлюється Державною митною службою України.

1.3.Формування і функціонування автомобільного ринку.

На теперішній час в Україні існують наступні класифіційні ознаки транспортних засобів:

1.клас;	8.тип автотранспортного засобу;
2.модифікація;	9.порядковий номер моделі;
3.вид виконання;	10.категорія;
4.тип кузова, ступінь його відкритості;	11.тип приводу;
5.тип двигуна;	12.тип системи живлення;
6.розташування двигуна;	13.розташування кабіни;
7.компонування бази тощо.	

Класифікація поділяє автомобілі на групи чи категорії залежно від їх конструкції, технічних характеристик та призначення.

У 1966 р. на підприємствах автомобільної промисловості колишнього СРСР була введена Галузева нормаль ОН 025 270-66, яка регламентує класифікацію і систему позначення автомобільного рухомого складу. Транспортним засобам привласнювалися позначення відповідно до заводських реєстрів - позначень, що включають, як правило, літерні позначення заводу-виробника і порядковий номер моделі рухомого складу (ГАЗ-3110, ВАЗ-2106, Москвич-2141 і т.д.). Заводські позначення транспортних засобів практикуються на ряді моделей дотепер, головним чином на автомобілях спеціального призначення, а також спеціалізованих під визначені категорії вантажів.

Відповідно до нормалі ОН 025 270-66 прийнята наступна система позначення автотранспортних засобів:

Перша цифра позначення класу автотранспортного засобу

Друга цифра позначення типу автотранспортного засобу:

- легковий автомобіль;
- автобус;
- вантажний бортовий автомобіль чи пікап;
- сідельний тягач;
- самоскид;

- цистерна;
- фургон;
- резервна цифра;
- спеціальний автотранспортний засіб.

Третя і четверта цифри індексу вказують на порядковий номер моделі.

П'ята цифра - модифікація автомобіля.

Шоста цифра - вид виконання:

- 1 - для холодного клімату,
- 6 - експортне виконання для помірного клімату,
- 7 - експортне виконання для тропічного клімату.

Деякі автотранспортні засоби мають у своєму позначенні через дефіс приставку 01, 02, 03 і т.д. Вона вказує на те, що модель чи модифікація є перехідною або має додаткові комплектації.

Відповідно до цієї класифікації перед цифровим індексом у більшості випадків вказується літерне позначення заводу-виробника.

Наприклад, легковий автомобіль Волзького автозаводу, що має робочий об'єм двигуна 1,6 дм³, позначається:

ВАЗ-2106 - легковий автомобіль із закритим, чотирьохдверним кузовом типу "седан".

ВАЗ-21061 відрізняється від автомобіля ВАЗ-2106 установкою двигуна з робочим об'ємом 1,5 л.

ВАЗ-21063 відрізняється від автомобіля ВАЗ-2106 установкою двигуна з робочим об'ємом 1,3 л.

ВАЗ-21065 відрізняється від автомобіля ВАЗ-2106 установкою двигуна з карбюратором 21053-1107010 і безконтактною системою запалювання; крім того, на ньому ставиться п'ятиступінчата коробка передач, змінене оформлення кузова.

Класифікація іноземних автомобілів є дещо складнішою за попередню.

Єдиної класифікації автотранспортних засобів, обов'язкової для всіх країн і автомобільних фірм, немає. Проте існують рекомендації Європейської

економічної комісії, що передбачають визначену класифікацію автотранспортних засобів.

Відповідно до європейської класифікації автотранспортних засобів усі вони поділяються на чотири категорії, кожна з яких позначається відповідною буквою - L, M, N чи O.

До категорії L відносяться всі ті з них, що мають менше чотирьох коліс (мотоцикли, моторолери, триколісні транспортери і т.д.).

Поділяються вони на дві основні підкатегорії:

перша (L1 - L2) - це транспортні засоби, робочий об'єм двигунів яких не перевищує 50 дм³, а максимальна конструктивна швидкість - не більше 40 км/год;

до другої підкатегорії (L3 - L5) відносяться двох- і триколісні транспортні засоби з технічними параметрами більшими тих, що описані вище, але при цьому їхня повна маса не повинна перевищувати 1000 кг;

Категорія M включає транспортні засоби, призначені для перевезення пасажирів, що мають не менш чотирьох коліс чи три колеса і повна маса яких більше 1 т. Це легкові автомобілі, мікроавтобуси й автобуси. Категорія M поділяється на три підкатегорії:

до першої (M1) відносяться автомобілі, що мають, крім водія, не більш 8 місць для сидіння. Тобто це практично всі легкові і деяка частина мікроавтобусів;

друга (M2) включає автомобілі, у яких більше 8 місць для сидіння, крім водія, але їхня повна маса не перевищує при цьому 5 т. До цієї підкатегорії відносяться РАФ-2203 (10 пасажирів плюс водій, повна маса 2,71 т) і УАЗ-452 В (9 пасажирів плюс водій, повна маса 2,69 т);

транспортні засоби для перевезення пасажирів повною масою більше 5 т відносяться до підкатегорії (M3). Це такі автобуси, як ЛиАЗ-5256, Ікарус-280, ЛАЗ-699 і ін.;

Категорія N включає вантажні автомобілі, починаючи від пікапів і закінчуючи кар'єрними самоскидами. Вона, як і попередня, поділяється на три підкатегорії:

-до першої (N1) включені автотранспортні засоби повною масою менше 3,5 т;

-до другої (N2) - повною масою від 3,5 до 12 т;

-до третьої (N3) - повною масою понад 12 т.

Слід зазначити, що підкатегорії N1, N2 і N3 не завжди трактуються як легкий, середній і важкий клас вантажівок. Найчастіше до легкого класу прийнято відносити вантажні автомобілі повною масою до 6 т, до середнього - від 6 до 15т, а до важкого - понад 15т;

Категорія O включає причепи і напівпричепи. Вона поділяється на чотири підкатегорії: O1, O2, O3 і O4.

Наглядно дану класифікацію зображено у вигляді таблиці (додаток 2).

На практиці позначення з європейської класифікації автотранспортних засобів ніколи не фігурують у марці чи індексі, що йде слідом за назвою автомобіля ("Volvo-340", "Mercedes-Benz-1838", "Scania-143 M"), що ми можемо побачити на його кабіні, у проспектах, чи рекламних каталогах.

Загальноєвропейська класифікація, насамперед, необхідна для розробки і застосування стандартів і вимог до автотранспортних засобів: екологічних, технічних і юридичних. Вона застосовується в документах, пов'язаних із сертифікацією ТЗ, їх виробництвом, застосуванням дорожнього законодавства при складанні митних угод тощо.

Автомобільні фірми - виробники автомобілів, дають своїм авто власне маркування, у якому намагаються зашифрувати найважливіші характеристики моделей автомобілів, що випускаються, але вже у відповідності до своєї власної класифікації, яка не зв'язана з загальноєвропейською.

При видачі водійських посвідчень класифікація транспортних засобів проводиться відповідно до Європейської Конвенції про дорожній рух, прийнятої в 1968 р, що передбачає присвоєння категорій А, В, С, D, "причіп" в залежності від параметрів транспортних засобів:

-категорія А - мотоцикли, моторолери, мотонарти, мотоколяски і інші мототранспортні засоби;

-категорія В - автомобілі, дозволена максимальна маса яких не перевищує 3500 кг і число сидячих місць яких, крім сидіння водія, не перевищує восьми;

-категорія С - автомобілі, призначені для перевезення вантажів, дозволена максимальна маса яких перевищує 3500 кг;

-категорія D - автомобілі, призначені для перевезення пасажирів і мають більше 8 сидячих місць, крім сидіння водія;

-причіп - транспортний засіб, призначений для руху в складі з механічним транспортним засобом.

Переведення категорій транспортних засобів, зазначених у "Схваленні типу транспортного засобу, у категорії транспортних засобів по-класифікації Конвенції про дорожній рух виробляється у відповідності із порівняльною таблицею. Наприклад, для "Москвича-2141" категорія, що вказується в "Схваленні типу транспортного засобу" - МІ, а категорія, що вказується в паспорті транспортного засобу, - В.

На практиці різні фірми - виробники автомобілів і засоби масової інформації, що працюють у сфері автомобільного бізнесу, розробляють і застосовують свої власні системи класифікації автомобілів. Наприклад, фірма "Mercedes-Benz" позначається буквами латинського алфавіту класи легкових автомобілів, що випускаються нею, А, С, G, М, S, V, CLK, SL, Е, SLK; до кожного класу відносяться конкретні визначені марки автомобілів, причому до А-класу відносять самі маленькі автомобілі. Але суворих класифікаційних ознак виділити не вдається.

Часто в автомобільних газетах і журналах можна зустріти найменування "автомобіль бізнес-класу", "автомобіль гольф-класу", "сімейний автомобіль" і т.д. Така класифікація поєднує автомобілі по визначеній ознаці, у даному випадку по функціональному призначенню; вона, звичайно, оправдана, але не має досить чіткого критерію.

Досить широко використовується так звана Загальноприйнята європейська класифікація, відповідно до якої виділяються класи А, В, С, D, Е, F, купе, позашляховики, міні-вени, мікроавтобуси, розвізні автомобілі.

До класів А і В відносять такі автомобілі, як "Renault Twingo", "Ford Ka" (клас А), "Opel Corsa", "Volkswagen Polo" (клас В) і ін. Сюди ж, до класу В, з деякою натяжкою можна віднести чеські машини "Skoda Felicia". Ця модель знаходиться на "роздоріжжя" класів В и С, але оскільки під маркою "Skoda" випускається і більш велика модель "Octavia" (а це вже С-клас), то "Felicia" розмістилась на сходинку нижче.

Клас С. Цей сегмент ринку часто називають гольф-класом. Машини цього "типорозміру" найбільш популярні в Європі, а останнім часом знаходиться все більше і більше власників в Україні. Лідер продаж - "Daewoo Nexia". Слідом йдуть "Nissan Almera", "Ford Escort", "Toyota Corolla".

Клас D. Сюди відносяться такі машини, як Toyota Avensis, Nissan Primera, Volvo S/V40, BMW третьої серії. Цей "розмір" - як і раніше самий улюблений серед покупців нових іномарок.

Клас E. До цього класу відносяться "BMW – 5", "Mercedes-Benz" E-класу, "Audi A6", "SAAB 9-5" і т.д. Роздрібні ціни в цьому класі досить високі.

Клас F. "Mercedes-Benz" S-класу, "Audi A8", "BMW - 7", "Jaguar", "Lexus LS400". Самі престижні автомобілі на європейському ринку.

Купе. Невелике збільшення імпорту в останні роки не внесло змін у положення цього класу: купе як і раніше займають близько 0,3% від загального обсягу реалізації нових автомобілів.

Позашляховики. Приблизно четверта частина завезених в Україну за останні роки автомобілів, склали невеликі машини ("Honda CR-V", "Toyota RAV4", "Kia Spoilage"), а три четвертих - позашляховики класом вище. Найбільшою популярністю користуються 5-дверні автомобілі "Chevrolet Blazer" та інші.

Міні-вени. Обсяг імпорту міні-венів у за останні роки виріс більше ніж вдвічі, хоча як і раніше дуже малий. Лідерство захопили "Volkswagen Sharan" і "Seat Alhambra".

Мікроавтобуси, ситуація з мікроавтобусами не зазнала серйозних змін, вони як і раніше користуються стабільним попитом.

Розвізні автомобілі. Невеликі комерційні автомобілі закордонного виробництва. Великою популярністю користуються "Volkswagen Caddy", "Peugeot Partner" і "Citroen Berlingo". Більшість цих машин оснащується дизельними двигунами.

Особливої уваги заслуговує класифікація легкових автомобілів за типом кузова. Зазначимо, що у колишньому СРСР класифікація легкових автомобілів за цією ознакою визначалася Галузевим стандартом автомобільної промисловості ОСТ.37.001.267-83, що був прийнятий на основі міжнародного стандарту ISO 3833-76 "Дорожні транспортні засоби. Типи. Терміни і визначення".

Міжнародна організація по стандартизації (ІСО) являє собою об'єднання національних організацій по стандартизації (комітети - члени ІСО).

Розробка міжнародних стандартів здійснюється технічними комітетами ІСО. Урядові та неурядові міжнародні організації, що співпрацюють з ІСО, також беруть участь у роботі.

Проекти міжнародних стандартів, прийняті технічними комітетами, перед затвердженням їх Радою ІСО як міжнародних стандартів направляються на розгляд усім комітетам-членам. Так міжнародний стандарт ІСО "Дорожні транспортні засоби Типи. Терміни і визначення" розроблено Технічним комітетом ІСО/ТК 22 "Дорожній транспорт" і направлений комітетам-членам у квітні 1975 р. до виконання. Цей міжнародний стандарт встановлює терміни, що відносяться до деяких типів дорожніх транспортних засобів, конструкції яких відповідають визначеним конструктивним і технічним вимогам. Він поширюється на всі транспортні засоби, сконструйовані для руху по дорогах (автомобілі, причепа, що буксируються, мопеди, мотоцикли та ін.).

Відповідно до цього стандарту автомобілем є будь-який дорожній транспортний засіб, що приводиться в дію джерелом енергії, що має не менш чотирьох коліс (проте, деякі триколісні транспортні засоби, маса яких у спорядженому стані перевищує 400 кг, також розглядаються як автомобілі), що не спирається на рейки і звичайно використовується:

для перевезення людей і (чи) вантажів;

- буксирування транспортних засобів, призначених для перевезення людей і (чи) вантажів;
- спеціальних робіт.

Галузевий стандарт ОСТ 37.001.267-83 встановлює терміни за типами кузовів легкових автомобілів і модифікацій, виконаних на їхній базі. Терміни, встановлені стандартом, обов'язкові для застосування в документації усіх видів.

Він продовжує діяти в в країнах СНД. А, оскільки, останній був розроблений на основі Міжнародного стандарту, схваленого практично всіма розвинутими країнами, то типи кузовів, а також відповідна термінологія, що при цьому застосовується, у повній мірі відповідають міжнародній практиці.

Відповідно до зазначеного стандарту всі кузова легкових автомобілів прийнято поділяти на три категорії: однооб'ємний, двохоб'ємний і трьохоб'ємний

За ступенем відкритості кузова легкових автомобілів поділяють на закриті, відкриті і комбіновані.

Закриті кузова - кузова із суцільнометалевим незнімним дахом (додаток4).

Відкриті кузова - кузова з м'яким дахом, що складається, над усім внутрішнім обсягом кузова автомобіля .

Комбіновані кузова - кузова з частково знімним дахом: над передніми та задніми сидіннями, вантажнопасажирський кузов (пікап) .

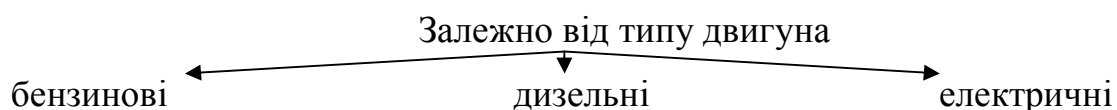
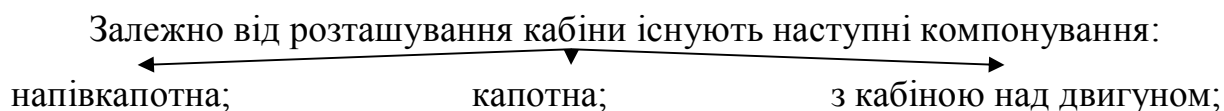
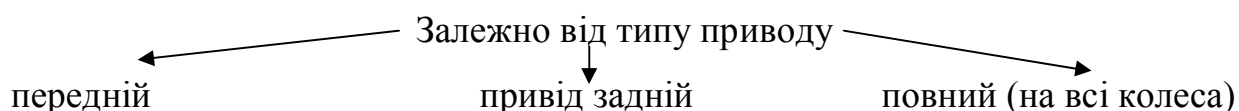
Більшість із цих термінів - "седан", "купе", "універсал", "кабриолет" - ввійшло в повсякденну мову автомобілістів і постійно використовується як у літературі, так і в звичайному житті. Інші терміни використовуються рідше., Крім того, розвиток автомобілебудування веде до того, що виникають нові форми легкових автомобілів, що часом не вкладаються у вже існуючі канони. Наприклад, важко дати визначення кузову "Запорожця" чи ЗАЗ-966. Чи японський автомобіль "Mazda Demino" – "суміш" хетчбека, універсалу і міні-вена. Японці іменують його "Multi-purpos compact" - багатоцільовий компакт. І таких прикладів можна привести досить багато.

Тому прийнятий стандарт і приведені в ньому типи кузовів не потрібно розглядати як догму, адже, технологічний розвиток продовжується і, як завжди, породжує нові форми, у тому числі й автомобільних кузовів.

Також автомобілі класифікуються у розрізі наступних ознак:

залежно від компонування бази автомобілі можуть мати коротку базу, середню (стандартну) чи довгу;

Залежно від розташування двигуна автомобілі можуть мати:



Залежно від типу системи живлення

- карбюраторні

-із вприском палива, що зазвичай позначається буквою “і”, (розділяють центральне вприскування, багатоточечне вприскування і безпосереднє, чи пряме вприскування); дизельні; з турбонадувом; з механічним надувом і т.д.

Розмаїття різних модифікацій автомобілів в залежності від різних конструктивних чи функціональних рішень представлено у додатку 7. Також у додатку 8 наведено класифікацію за різними конструктивними характеристиками легкових автомобілів.

В Українському класифікаторі зовнішньоекономічної діяльності для віднесення транспортного засобу до певної групи використовуються найбільш загальні ознаки класифікації, зокрема, такі як: кількість місць, робочий об'єм циліндра двигуна, новий чи бувший у використанні.

Український класифікатор товарів Зовнішньо-Економічної Діяльності (УКТ ЗЕД) класифікує автомобілі в слідуючому порядку:

в товарну позицію №8702 включаються автомобілі призначені для перевезення не менше ніж 10 чоловік (водій включно). У даній позиції класифікуються автомобілі із робочим об'ємом циліндра не більше 2500см³; із робочим об'ємом циліндра більше 2500см³; із робочим об'ємом циліндра більше 2800см³; із робочим об'ємом циліндра не більше 2800см³; та з двигунами інших типів. Кожна класифікаційна позиція поділяється на нову та таку яка була у вжитку;

товарна позиція №8703 включає такі види транспортних засобів – автомобілі легкові та інші моторні транспортні засоби призначені для перевезення людей (крім тих, що класифікуються в попередній товарній позиції). У даній товарній позиції (як і в попередній), подальша класифікація проводиться в залежності від робочого об'єму циліндрів двигуна. Сюди входять автомобілі робочий об'єм циліндрів яких становить від менше 1000см³, і до більше ніж 3000см³. Кожна класифікаційна позиція також поділяється на нову та бувшу у вжитку;

Як, бачимо, критеріїв для класифікації автомобілів можна знайти безліч: наприклад, за кольором кузова, по фарбуванню кузова, обробці салона і т.д.

Отже, можна зробити наступний висновок: сучасні легкові автомобілі настільки різноманітні по конструкції кузова, розміру, розташуванню і потужності двигуна, по типу приводу коліс, по типу ходової частини, типу гальм, по обробці і комплектації, по функціональному призначенню та іншим елементам, що практично кожен фактор чи конструктивна особливість може слугувати класифікаційною ознакою. Проте в практичній діяльності митних органів, в

експертно-криміналістичній практиці, та в органах ДАІ найчастіше застосовуються такі класифікаційні ознаки, як тип кузова, тип та об'єм двигуна.

Для більш детального дослідження проведемо аналіз ринку легкових автомобілів за останні роки.

Зокрема, за даними інформаційно-аналітичної групи (далі ІАГ) AUTO-Consulting об'єми виробництва легкових автомобілів в Україні постійно зростають: у 1999 році вироблено 10113 шт., у 2000 році відбулося зростання і виробництво становило 17298 шт., у 2001 році – 23066 шт., і у 2002 році вироблено вже 50393 шт (додаток 9) .

Зазначимо, що у 2001 р. загальний обсяг реалізації легкових автомобілів в Україні знизився на 17,77%, Однак за той же період на 15,38% виріс обсяг реалізації нових автомашин, а фінансова місткість ринку нових автомобілів досягла 647,2 млн доларів США . В результаті вищезазначеного вперше з початку 1990-х рр. обсяг реалізованих нових легкових машин перевищив аналогічний показник ринку старих авто. Об'єм операцій за 2001 рік по нових автомобілях (імпорт та виробництво) становив 71, 21 тис. шт., що на 15,38% більше, ніж у 2000 році (61, 72 тис. шт.), об'єм операцій з автомобілями, які були у вжитку становив у 2001 році 57, 12 тис. шт, що 64,61% менше, ніж у 2000 році (161,36 тис.шт.), також у 2001 році внутрішні перепродажі зросли на 6,78% і становили 239, 69 тис. шт. Відмітимо також і той факт, що найбільшу частку у структурі ринку займають внутрішні перепродажі – 65,13%, частка продажу нових автомобілів у 2001 р. також зроста і склала 19,35%, проте, частка автомобілів, що були у використанні, значно скоротилася – із 36,05% до 15,52% .

Поряд зі збільшенням попиту на нові легкові автомобілі, у 2001 р. спостерігалася також зміна ринкових часток продавців російських і західних марок автомобілів — причому на користь останніх. Так, у 2001 році ріст реалізації західних моделей легкових автомобілів склав 41,85% стосовно 2000р. Реалізація нових російських автомобілів за цей же період зросли на 6,56%, відзначають фахівці ІАГ AUTO-Consulting.

Відставання в темпах росту реалізації призвело до того, що частка продавців нових російських автомашин знизилася на 4%, і зараз складає 61% ринку. Цим скористалися постачальники нових французьких (Peugeot, Renault, Citroen), німецьких (усі підрозділи Volkswagen Group (VW, Audi, Skoda) і BMW), а також японських (Suzuki, Daihatsu) марок легкових автомобілів. Зазначимо, що в даній ситуації ОАО «АвтоЗАЗ» теж втратило свої позиції - у 2001 р. частка цього виробника на вітчизняному ринку легкових автомобілів склала 8,39%, що на 1,81% менше, ніж у 2000 р .

Аналізуючи реалізацію легкових автомобілів за класами, відмітимо, що в структурі продаж у 2001 році найбільшу питому вагу становив клас "С" (62,15%), друге місце займав клас "D" (14,58%), потім – клас "В" (10,85%) (табл. 2).

За даними дослідно-аналітичної групи AUTOConsulting, у 2002 р. в Україні було продано 107 тисяч легкових автомобілів, що на 50% більше, ніж у попередньому році . Лідерами як і раніше є компанії, що пропонують найбільш доступні і популярні автомобілі. Традиційним фаворитом є ВАЗ (обсяг реалізації становить 50 тис. авто). Але, незважаючи на високу популярність , їхня ринкова частка зменшилася з 56 до 47%. І цей процес буде прогресувати пропорційно росту добробуту населення. Визначена частина покупців буде віддавати перевагу максимально доступним «Таврії» і «Славути», яких торік було продано більш 12 тисяч . А споживачі, що раніше здобували російські автомобілі, переключаться на відносно доступні моделі малого класу корейських або європейських виробників. Приблизно по такому сценарію зараз розвивається й автомобільний ринок прибалтійських держав, де продукція російського автопрому з кожним роком зустрічається все рідше.

Аналізуючи динаміку виробництва автомобілів у розрізі регіонів зазначимо, що у 1998, 2000 та 2001 році лідером була Запорізька область із обсягами виробництва відповідно 12760, 11683 та 14810 шт., а у 1999 році, виготовивши 6045 авто, вона поступилась місцем АРК обсяг виробництва якої становив 8626 шт.

Відмінні результати минулого року не є показником, який дозволив би автотрейдерам зупинитися на досягнутому. Міцно затвердившись в столиці, практично всі оператори ринку направили свої зусилля на завоювання розумів і гаманців регіонального споживача. Цей рух цілком виправданий. Як затверджує директор департаменту розвитку дилерської мережі «Автогрупи Віпос» Олександр Масонцев, «показники нашої діяльності говорять про те, що сьогодні більше половини з переданих клієнтам автомобілів реалізовано через регіональні дилерські підприємства». Розширюють дистриб'юторські мережі не тільки торговці популярними марками, але і продавці «ексклюзиву».

Перелічуючи фактори, що заважали домогтися ще більш високих результатів, можна назвати активізацію конкурентів, нестабільність курсу євро/долару і все ще високу активність «сірого» ринку, що як і раніше не дозволяє офіційним імпортерам і дилерам нормально функціонувати». Хоча «сірий» ринок сильно здав свої позиції. Одним з найважливіших факторів росту легального ринку послужили раніше прийняті законодавчі акти, що зруйнували «сірі» схеми митного очищення. Покупці чи ледве не вперше опинились перед простим вибором: приблизно за однаковою ціною можна придбати легальний автомобіль з гарантією виробника або «сірий», найчастіше сумнівного походження.

Фактично поборовши «сірий» ринок, автодилери переключилися на боротьбу між собою. Спочатку головною зброєю був розвиток реалізації у кредит. Поступово збільшуючи термін кредитування, більшість трейдерів у співробітництві з банками дійшло до відмітки «5 років». Вичерпавши можливості по збільшенню терміну, дилери взялися за особливості кредитування. У деяких трейдерів початковий внесок може складати всього 15—20%, компанія «Ілта» пропонує купувати Peugeot у кредит терміном на 3 роки без першого зовсім внеску. Слідом за «Автохаус Київ» у салонах інших компаній з'явилися представники банків, що допомагають оформити кредит «не відходячи від каси». В результаті таких дій в річному обсязі реалізації деяких дилерів частка «автомобілів у кредит» перевищила 50%. У той же час у трейдерів, що продають

індивідуальні й ексклюзивні автомобілі, ця частка істотно нижче. Так, «АВТ Баварія» продала в кредит лише 5% автомобілів.

Деякі складності створювали внутрішні проблеми в самих дилерів. Ефективно працювати трейдерам заважали виробники, що виділяли для українського ринку занадто маленькі квоти.

Компаніями-лідерами українського автомобільного ринку є наступні:

1. СП «АвтоЗАЗ-Daewoo»/УкрАвто - 21%;

2. «Укрпромінвест-Авто» – 18%;

3. «Автоінвестстрой» - 11%;

4. «Автотрейдинг» – 8%;

5. «Еталон-авто» – 3%;

6. «Інтеркар-Україна» – 3%;

7. «Renault Group» – 2%;

Інші – 34% .

Оцінюючи перспективи вітчизняного автомобільного ринку на цей рік, всі експерти переконані, що існуючі тенденції збережуться. Для більшості компаній цілком реально домогтися приросту в 30—50%. За словами директора компанії «Укрпромінвест-Авто» Володимира Чернікова, обсяги реалізації нових автомобілів через кілька років цілком можуть досягти поділки в 200 тис. в рік. Однак цей процес буде поступовим. За деякими оцінками, в 2003 році український ринок збільшиться ще на 15 тис. автомобілів і складе близько 125 тис. Однозначно можна стверджувати, що будуть зростати обсяги реалізації практично всіх марок.

Отже, для західних автовиробників Україна, як і країни СНД та Східної Європи стають пріоритетними ринками: великий ринок збуту, який ще не насичений і має великий потенціал росту. Тому першочерговим завданням вітчизняних виробників є інтеграція у світовий ринок, що вимагає збільшення обсягів виробництва, відповідності ціни та якості автомобілів, розширення ринків збуту (зростання обсягів реалізації) та ін. У свою чергу, держава повинна забезпечити необхідне регулювання автомобільного ринку, вдосконалити

законодавчу базу з метою створення оптимальних умов як для автовиробників, так і для потенційних покупців.

Тенденції розвитку світового автомобільного ринку

В умовах посилення тенденції до інтернаціоналізації та глобалізації ринкової економіки та господарських зв'язків, зростає науковий і практичний інтерес до аналізу світових ринків. У сучасній системі світових товарних ринків особливе місце займає автомобільний ринок - один з найглобалізованіших, таких, що швидко розвиваються і є прибутковими, всередині якого ведеться жорстка конкурентна боротьба. В останні роки вона помітно загострилася, що було зумовлено різними факторами, серед яких необхідно виділити три головних: наростаючі надлишки виробничих потужностей автомобільної промисловості; зростання кількості країн, що організують власне виробництво автомобільної продукції; формування міжнародних автомобільних альянсів.

Головним фактором, який визначає кон'юнктуру, механізм конкуренції та її наслідки, а також тенденції та перспективи розвитку світової автомобільної промисловості, світового ринку автомобільної продукції, є їх фірмова структура. Кон'юнктура виробників розвивається за наступною схемою. Перший період розвитку (до середини 80-х років) характеризується в цілому збільшенням кількості автомобільних компаній та підприємств. Другий - виділяється тим, що, з'являються нові незалежні компанії в нових країнах - виробниках автомобільної продукції, проте їх загальна кількість помітно скорочується. Скорочення відбувається двома способами: а) шляхом поглинання дрібних і середніх компаній великими; б) шляхом злиття великих і найбільших корпорацій.

Минулого року загальносвітове виробництво вантажних і легкових автомобілів склало 54,06 млн.шт порівняно із 53,18 млн. шт у 2001-му році. Північна Америка продовжує бути найбільшим виробником автомобілів у світі. Адже, торік там було зроблено 16,2 млн шт. автомобілів, що на 2,17% менше, ніж у 2000-му році.

На другому місці за обсягами виробництва впевнено тримається Європа, де торік було зроблено 13,0 млн шт. автомобілів. Це на 0,87% більше, ніж було зроблено у 2000-му році .

Третє місце посідає автомобільний ринок Азії, що характеризується найшвидшим розвитком у світі. Торік там було вироблено 11,6 млн шт. автомобілів, що на 1,5% більше, ніж було зроблено в 2000-му році.

Наступними, із значним відставанням виступають: Східна Європа, в країнах якої торік було виготовлено 2,6 млн шт. автомобілів (+8,12% порівняно із 2000-м роком), Південна Америка – 1,6 млн шт. автомобілів (+14,34% порівняно з минулим роком) та Близький Схід із Африкою – 0,6 млн шт. автомобілів (+16,88% у порівнянні з 2000-м роком) .

Серед автомобілебудівних компаній на першому місці за обсягами виробництва знаходиться General Motors, що минулого року виготовила 7,4млн шт. автомобілів, структура виробництва компанії по регіонах зображена у додатку 12. Далі з відставанням у майже більш, ніж 1 млн.шт виступає Ford, що торік зробив 6,4 млн шт. автомобілів, структура виробництва компанії по регіонах – у додатку 12. На третьому місці - Renault-Nissan з обсягом виробництва в 2000-му році – 4,3 млн шт. Сумарна ж таблиця динаміки та прогнозу виробництва автомобілів провідними компаніями світу зображена у додатку 13.

Фахівці компанії Pricewaterhouse Coopers AUTOFACTS стверджують, що слід чікувати постійного невеликого зростання виробництва практично у всіх провідних автомобілебудівних компаніях світу.

За оцінками аналітичної служби Economical Intelligence Unit (Великобританія), сьогодні в руках 14 провідних виробників сконцентровано 94% світового виробництва легкових автомобілів; з 20 лідерів по обсягах виробництва 14 вступили в альянси або були поглинуті більш сильними суперниками. Насамперед, слід зазначити поглинання німецькою компанією Daimler-Benz американської компанії Chrysler. Це злиття дозволило німецькій компанії ще більше зміцнити свої позиції на ринку Північної Америки. У той же час злиття не принесло відчутної користі американській компанії: обсяги продажу компанії

останнім часом різко падають, і багато хто зв'язує це з приходом до керівництва компанією представників Daimler-Benz. Ґрунтовно зміцнивши свої позиції в Північній Америці, Daimler Chrysler звернув свої погляди в Азію, де він практично не був представлений. Результатом цього стала покупка акцій Mitsubishi і Hyundai, відповідно 34% і 10%. Це дозволило американо-німецькому концернові знайти міцні позиції на самому “швидкозростаючому” ринку світу.

На друге місце по значимості можна поставити створення альянсу між General Motors і Fiat. В результаті створення цього альянсу GM одержала 20% акцій італійської компанії, а Fiat 5,1% американської. Американська компанія також отримала право першою викупити 80% акцій Fiat, що залишилися. Аналітики прогнозують, що це відбудеться до 2004-го року. Слід зазначити, що Fiat віддав перевагу пропозиції GM, відмовивши DaimlerChrysler, хоча остання була більш вигідною у фінансовому плані. Угода передбачає взаємовигідне партнерство у створенні спільних підприємств для розробки і виробництва деталей, вузлів і агрегатів майбутніх автомобілів. Наступним етапом буде ґрунтовна ревізія існуючих і розробка нових загальних платформ Fiat-Lancia-Alfa Romeo- Opel/Vauxhall- Saab.

Не можна також залишити без уваги створення альянсу Renault-Nissan. Французька компанія останнім часом виявляє високу активність на ринку. Результатом цієї активності стали купівля 70,1% акцій південнокорейської компанії Samsung і 73% акцій румунської компанії Dacia. У Nissan французька компанія придбала 36,8% акцій. Створення цього альянсу було викликано фінансовими труднощами, що спіткали японську компанію, а також бажання французів вийти на азіатський ринок. Слід також зазначити, що до 2005-го року Renault планує випускати 150-200 тис. автомобілів під маркою Samsung.

Останнім часом трохи “заспокоївся” Volkswagen (VW), хоча німці як і раніше виношують плани покупки Scania. Ймовірність цієї угоди ще більше зросла, після того, як Єврокомісія заборонила Volvo покупку більш 40% акцій Scania. Якщо VW купить Scania, то модельна лінія німецької компанії буде від маленького Lupo до магістральних тягачів.

Інша німецька компанія BMW позбулася від Rover (чашу терпіння баварців переповнили величезні збитки британської компанії). Так у 2000-му році вони склали 1,2 млрд.доларів. За собою баварці залишають лише виробництво нового Mini, з якого хочуть витягти максимальний прибуток. Слід також зазначити, що єдине прибуткове відділення англійської компанії- Land Rover, за 1,85 млрд.фунтів придбало Ford. Баварці не захотіли залишати це відділення у себе, тому що в модельному ряді німецької компанії вже є власний позашляховик - X5 .

Навіть незважаючи на удаване благополуччя, майбутнє декількох фірм і концернів залишається під сумнівом. Як вважають британські аналітики, зараз тільки шість концернів(General Motors, Ford, DaimlerChrysler, Renault-Nissan, Volkswagen і Toyota) досягли тієї “критичної маси”, коли над ними вже не висить загроза бути поглиненими. З незалежних компаній найближчим часом з ведучими концернами можуть об'єднатися BMW, Hyundai, Honda. Що ж стосується ведучих концернів, то останні, розуміючи, що для успішного існування необхідно 10-20% присутність хоча б на одному з трьох найбільших ринків (Північна Америка, Європа і Південно-Східна Азія) і міцне положення в крупносерійній продукції класів «люкс», продовжують свою експансію на ці ринки. Виходячи з цих критеріїв можна спрогнозувати дії автогігантів: General Motors, Ford, DaimlerChrysler і Volkswagen продовжать експансію на азіатський ринок, Toyota спробує ще більше зміцнитися в Європі; GM намічає уніфікацію європейських платформ. Ford буде намагатися уникнути збитків європейських філій і закінчити відновлення модельного ряду. У DaimlerChrysler відчувається недостача масової марки в Європі, а VW зобов'язаний буде представити відповідні моделі (компактний мінівен, позашляховик і доступний спорткар) .

Нова розстановка сил супроводжується певними змінами у механізмі конкурентної боротьби між автомобільними компаніями. Аналіз цього механізму дозволяє виділити основні тенденції у зміцненні позицій компаній на світовому автомобільному ринку:

-перший напрям пов'язаний з якісно новим етапом у процесі злиття і поглинання на міжнародному рівні. Новина полягає в тому, що злиття

здійснюються між провідними, найбільшими корпораціями, в результаті чого формуються гігантські альянси, які включають величезну кількість компаній та підприємств у сфері виробництва, маркетингу, НДКР тощо;

-другим стратегічним напрямом у посиленні позицій компаній на світовому автомобільному ринку є підвищення ступеня глобалізації всіх сторін їх діяльності. Продовжує інтенсивно розвиватися експортно-імпортна торгівля автомобільною продукцією; поряд з тим зростає рівень географічної концентрації експорту (на частку трьох країн - Німеччини, Японії, США - припадає понад 46%, наступних семи найбільших країн-продуцентів - близько 40%, решти - лише 14%). Збільшується експортна квота виробництва автомобільної продукції: зокрема, експортна квота загальної реалізації легкових автомобілів компаніями Японії становить 55% (проти 4,2 у 1960 р.), вантажних - 50% (4,7), німецьких компаній - відповідно, більш як 50% і майже 60%, французьких - 52 і 40%, італійських - 35 і 50% тощо .

Транснаціоналізація автомобільного бізнесу супроводжується формуванням і розширенням іноземного сектора у різних країнах. Нині майже немає жодної країни (з автомобільною промисловістю), де б не було іноземного сектора. З врахуванням цього факту, умовно їх можна поділити на дві категорії. До першої належать країни, в яких автомобільну галузь подано переважно іноземним сектором. Серед них виділяються такі розвинуті країни, як Канада, Австралія, Бельгія, в яких автомобільна промисловість відразу формувалася іноземними компаніями, головним чином, американськими. До цієї групи країн тепер належать: Великобританія, в якій вже немає великих англійських автомобілебудівних компаній, а питома вага іноземного сектора в автомобільній промисловості збільшилася з 59% у 1980 р. до більш як 90% у даний час; Іспанія - відповідно, з 71 до 90%; поступово "наближається" Швеція; серед країн, що розвиваються, - це Аргентина, Бразилія, Мексика. Серед колишніх соціалістичних країн іноземний сектор переважає у Польщі, Чехії, Словаччині, В'єтнамі.

До другої категорії належать країни, в яких вітчизняне виробництво автомобільної продукції переважає над іноземним сектором. Це, насамперед,

США, Німеччина, Японія, Франція, Італія. Але й там роль іноземного сектора помітно зростає. Так, у США його питома вага у загальному випуску автомобілів збільшилася з 2,8% у 1980 р. до 24% у 1992 р. і нині становить майже 30%. Переважна частина цього сектора припадає на японські та німецькі компанії.

Також зазначимо, що до початку 80-х років іноземного сектора в автоіндустрії таких великих продуцентів, як Франція, Італія, Швеція, практично не було. Але надалі і в цих країнах формується, а в інших державах Західної Європи інтенсивно розширюється іноземний сектор. У цілому частка останнього у загальному випуску автомобілів у цьому регіоні збільшилася з 27% у 1992 р. до 36% у 1997 р. і досягла нині більш як 40%. Всього у Західній Європі налічується 27 автомобілебудівних компаній, у тому числі 19 - європейських, 5 - філій японських фірм, 3 - американських.

Японія, будучи другою після США країною з виробництва і споживання автомобілів, до кінця 90-х років практично не мала автомобільних підприємств, які б контролювалися іноземними компаніями. Нині іноземний сектор в Японії формується за рахунок придбання місцевих автомобільних фірм, створення СП і міжнародних альянсів за участю іноземних і японських компаній. Сьогодні японські автомобільні компанії вважаються світовими лідерами за кількістю укладених партнерських угод (виробничих, технологічних, комерційних та ін.) з іноземними фірмами. Японська автоіндустрія стає дедалі інтернаціональнішою. У цілому, як пише журнал "Business Week", половина японського автомобільного ринку контролюється іноземцями, а 40% усіх японських марок автомобілів "змінюють свій родовід, тобто стали змішаними" (had mixed pedigrees)". Іноземний сектор приносить певні зміни у фірмову структуру японського і світового автомобільних ринків. Так, завдяки придбанню компанією "Daimler-Chrysler" контрольного пакета акцій "Mitsubishi Motors", новий альянс контролюватиме 10,8% японського ринку легкових автомобілів і 9,4% авторинку Азіатсько-тихоокеанського регіону.

У цьому регіоні найбільшим авторинком після Японії є ринок Південної Кореї. У 2001 р. тут було вироблено 2,36 млн. пасажирських автомобілів, з яких

39% реалізовано на внутрішньому ринку, 61% - експортовано. Проте під впливом фінансово-економічної кризи 1997-1998 рр. різко погіршилося становище національних компаній, скорочуються обсяги реалізації автомобілів. У країні розпочалася кардинальна реструктуризація автомобільної промисловості, що виражається, зокрема, у міжфірмовому злитті національних компаній, внаслідок чого залишаються лише три незалежних продуценти ("Samsung Motors", "Daewoo Motor Co.,Ltd.", "Hyundai Motor Company"). Але й і їх, обтяжених величезними боргами, поступово купують іноземні фірми.

Що стосується інших країн цього регіону, то тут автомобільна галузь формується за активної участі іноземного сектора. Так, у В'єтнамі налічується 11 СП, більшість яких контролюють іноземні компанії, у тому числі "Ford", "Suzuki Motor Co., Ltd.", "Mersedes-Bens". У КНР проводиться радикальна економічна реформа, спрямована, зокрема, на зниження залежності від імпорту автомобілів, створення національної конкурентоспроможної автоіндустрії. Для цього підвищуються тарифи на автомобільний імпорт, проводиться фірмова реструктуризація, здійснюються величезні капіталовкладення, створюються певні пільгові умови для іноземних інвесторів. Переважна частина авторинку країни контролюється іноземними компаніями та їх китайськими філіями. Так, на частку групи "Volkswagen" припадає майже 54% цього ринку, шанхайської філії японської фірми "Suzuki Motor Co., Ltd." - близько 8% тощо.

Одним з перспективних автомобільних ринків є регіон Східної Європи. Автомобільний ринок тут успішно розвивається завдяки ефективній політиці уряду, щодо іноземних інвесторів. У всіх країнах цього регіону (за винятком СНД) іноземні автомобільні компанії проводять активну довгострокову інвестиційну, виробничу і комерційну діяльність, формується усталений автомобільний іноземний сектор. Що стосується СНД, то тут автомобілебудування здійснюється, головним чином, вітчизняними виробниками, а іноземні компанії конкурують лише на ринку імпортової продукції. В цілому автомобільний ринок Східної Європи поділяють між собою більш як 30 компаній,

але переважна його частина (85%), за даними на 2001 р., контролюється такими фірмами: "Volkswagen ", "Daewoo Motor Co.,Ltd", "Fiat", "Renault", "Opel" , "Ford".

Аналіз сучасного автомобільного ринку (як досить складної виробничо-комерційної системи) дозволяє виділити в ній три сегменти: ринок продукції національних незалежних компаній; ринок імпортової продукції; ринок продукції підприємств іноземного сектора. Таким чином, конкурентна боротьба на світовому автомобільному ринку ведеться в трьох напрямках:

1. поділу внутрішнього ринку вітчизняної продукції;
2. поділу зовнішніх (експортно-імпортних) ринків;

3. за більшу чи меншу частину виробничо-технічного потенціалу автомобільної промисловості в зарубіжних країнах. Пропорції між різними ринковими сегментами і результати конкурентної боротьби багато в чому залежать від рівня економічного розвитку країни і економічної політики (в тому числі зовнішньоторговельної, інвестиційної) держави (у даному випадку щодо розвитку і структури автомобільної промисловості та ринку), але головне — від фірмової структури і співвідношення сил. Співвідношення сил на фірмовому рівні наочно подано певними фінансово-економічними і науково-технічними показниками.

Отже, за наведеними даними можна зробити висновок, що:

-штаб-квартири цих 25 компаній знаходяться лише у семи країнах, з них 20-у трьох країнах, 5-у чотирьох;

-провідні фірми-виробники мають величезну фінансово-економічну силу: реалізують продукцію на суму понад 1100 млрд. дол.; контролюють активи на суму понад 1300 млрд. дол.; використовують працю більш як 3,6 млн. чол.; одержують понад 45 млрд. дол. чистого прибутку; щороку витрачають на НДКР понад 40 млрд. дол [32]. Але навіть серед цих найбільших компаній виділяються гіганти, які за своїми економічними показниками перевершують макроекономічні показники багатьох країн світу. Це, насамперед, "велика трійка" ("General Motors", "Ford", "Daimler-Chrysler"), на частку якої припадає більш як 41%

загальної суми реалізації 25 провідних автокомпаній, майже 50% їх активів, 68% чистого прибутку, 38% усіх зайнятих, 48% витрат на НДКР;

-майже половина з найбільших компаній або вже контролюються потужнішими корпораціями, або перебувають на шляху перетворення на підконтрольні. Досить перспективним є те, що між найбільшими фірмами укладаються різноманітні угоди щодо виробничого, науково-технічного, інформаційного співробітництва. Наприклад, на початку 2000 р. компанії "великої трійки" (пізніше до них приєдналися "Renault" і "Nissan") уклали угоду про створення найбільшого у світі віртуального ринку, тобто спільної комп'ютерної мережі реалізації своєї продукції та закупівлі комплектуючих, різних послуг через Internet;

Внаслідок зазначеного, можна зробити висновок, що дані компанії контролюють більшу частину автомобільного ринку, майже повністю експортно-імпортний сегмент, а також займають один з найбільших за обсягом виробництва зарубіжний сектор інших країн.

Огляд нормативної бази, яка регулює вільний обіг легкових автомобілів в Україні

Автомобільний транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення, розвитку цивілізації і виробництва в цілому. Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється відповідно до національної програми з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою. Тому, в наш час питання законодавчого регулювання вільного обігу легкових автомобілів є досить актуальним.

Відносини, пов'язані з діяльністю транспорту, регулюються відповідними Законами, кодексами (статутами) окремих видів транспорту, іншими актами законодавства України.

Так, зокрема, Закон України "Про транспорт" № 232/94- ВР від 10 листопада 1994р. зі змінами та доповненнями визначає правові, економічні, організаційні та соціальні основи діяльності транспорту.

Статтею 2 Закону передбачено обов'язковість виконання нормативних актів, які регламентують порядок використання засобів транспорту, умови перевезень, шляхів сполучення, організації безпеки руху, охорони громадського порядку, пожежної безпеки, санітарні та екологічні вимоги, що діють на транспорті для власників транспорту і громадян, які користуються послугами транспорту та шляхами сполучення.

У свою чергу, транспортні засоби повинні відповідати вимогам безпеки, охорони праці та екології, державним стандартам, мати відповідний сертифікат.

Порядок та вимоги до проведення обов'язкової сертифікації дорожніх транспортних засобів (далі ТЗ), їх складових та приладдя в Українській державній системі сертифікації продукції - Системі сертифікації УкрСЕПРО (далі - Система) законодавчо регулюються Правилами обов'язкової сертифікації дорожніх транспортних засобів, їх складових та приладдя затвердженими Наказом Держстандарту України від 17 січня 1997 р. № 23.

Ці Правила є обов'язковими для органів із сертифікації ДТЗ, акредитованих випробувальних лабораторій (центрів), а також суб'єктів підприємницької діяльності незалежно від форм власності та фізичних осіб, у тому числі іноземних.

Згідно з п. 3.2. Правил, об'єктами сертифікації в Системі УкрСЕПРО є: автомобілі, автобуси, тролейбуси, мотоцикли, мопеди, причіпи, напівпричіпи, що:

а) виготовлені в Україні або ввозяться в Україну (нові, у тому числі складові та приладдя до них);

б) ввозяться в Україну (такі, що були в користуванні, а також кузови та шасі згідно з кодами 87.06 та 87.07 Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності - далі УКТ ЗЕД [38].

Не підлягають сертифікації згідно з цими Правилами:

-тихохідні ТЗ, конструктивна швидкість яких не перевищує 25 км/г;

-ТЗ, які призначені виключно для військових потреб або для використання яких на дорогах загального користування існують спеціальні правила.

Слід також зазначити, що обов'язкова сертифікація ТЗ у Системі здійснюється на відповідність обов'язковим вимогам нормативних документів, чинних в Україні, щодо безпеки життя, здоров'я людей, захисту їх майна, охорони навколишнього природного середовища, а добровільна сертифікація продукції ТЗ у Системі здійснюється на відповідність вимогам, що не віднесені актами законодавства та нормативними документами до обов'язкових.

Отже, відповідно до чинного законодавства порядок проведення сертифікації ТЗ (нових) передбачає:

- подання заявки на сертифікацію;
- розгляд та прийняття рішення за заявкою із зазначенням схеми;
- обстеження виробництва або атестацію виробництва ТЗ, що сертифікується, або аналіз функціонування сертифікованої системи якості, якщо це передбачено схемою сертифікації;
- відбір зразків ТЗ для випробувань;
- ідентифікацію автомобіля;
- прийняття зразків ТЗ випробувальною лабораторією (центром);
- перевірка і випробування зразків ТЗ;
- аналіз одержаних результатів та прийняття рішення про можливість надання сертифіката відповідності;
- надання сертифіката відповідності та занесення сертифікованої продукції до Реєстру Системи;
- визнання сертифікатів відповідності, які підтверджують відповідність імпоротної продукції вимогам чинних в Україні нормативних документів і які видані на цю продукцію за кордоном;
- технічний огляд;
- інформацію про результати робіт із сертифікації ТЗ.

Сертифікат відповідності, виданий за схемою, що передбачає сертифікацію системи якості, видається на термін дії до п'яти років.

Даними Правилами також визначено порядок сертифікації ДТЗ іноземних виробництв.

Основні вимоги щодо організації роздрібної торгівлі автомобілями та іншими транспортними засобами, вітчизняного та іноземного виробництва і номерними агрегатами до них (двигуни, шасі, кузови, рами) як новими, що не були в експлуатації та не були зареєстровані в органах ДАІ, так і такими, які були в експлуатації (комісійна торгівля), а також скупленими транспортними засобами і номерними агрегатами, регламентуються Правилами роздрібної торгівлі транспортними засобами і номерними агрегатами, затвердженими Наказом Міністерства економіки з питань європейської інтеграції України 31 липня.2002 р. № 228.

Відповідно до цих Правил, роздрібна торгівля транспортними засобами і номерними агрегатами здійснюється суб'єктами господарювання, зареєстрованими в установленому порядку через мережу роздрібної торгівлі з відповідними умовами для зберігання, передпродажної підготовки та сервісного обслуговування, продажу, які відповідають торгово-технологічним та протипожежним вимогам.

Транспортні засоби, що ввозяться на територію України для продажу, підлягають митному оформленню в порядку, установленому законодавством і, допускаються до реалізації лише за наявності сертифіката відповідності або свідоцтва про визнання відповідності. Чинність придбання транспортних засобів і номерних агрегатів, ввезених із-за кордону, стверджується вантажною митною декларацією або посвідченням митниці із зазначенням назви, марки, номера агрегата, номера і дати вантажної митної декларації, згідно з якою він був завезений на територію України. Забороняється реалізація нових транспортних засобів і номерних агрегатів з дефектами, котрі загрожують безпеці дорожнього руху, або за технічним станом не відповідають нормативам і стандартам, чинним в Україні, а також які не пройшли передпродажної підготовки, без сертифікатів відповідності або свідоцтв про визнання відповідності.

При реалізації транспортних засобів і номерних агрегатів працівники суб'єкта господарювання зобов'язані надати покупцю необхідну, доступну, достовірну та своєчасну інформацію про товар. Продаж автотранспортних засобів

і номерних агрегатів дозволяється особам, які досягли 18 років, мототранспортних засобів і номерних агрегатів - 16 років, за наявності паспорта або документа, що його замінює.

Юридичні особи можуть придбати транспортні засоби та номерні агрегати за наявності доручення уповноваженої особи підприємства (організації, установи) та паспорта або документа, що його замінює.

Згідно з чинним законодавством, комісійна торгівля транспортними засобами і номерними агрегатами здійснюється на підставі договору комісії між суб'єктом господарювання, який приймає товар на комісію (далі - комісіонер), і громадянином, підприємством (організацією, установою), які здають товар на комісію (далі - комітент). За договором комісії комітент доручає реалізацію товару комісіонеру за визначену винагороду.

На комісію приймаються транспортні засоби і номерні агрегати, що зняті з обліку в органах ДАІ, для продажу на території України:

-від громадян України - за наявності паспорта чи документа, що його замінює, та свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу (технічного паспорта) з відміткою в ньому органу ДАІ про зняття з обліку у зв'язку з продажем або довідки на агрегат, вузол, виданої органами ДАІ;

-від підприємств (організацій, установ) - за наявності накладної із зазначенням моделі, марки транспортного засобу, номера шасі, двигуна, його ціни, а також свідоцтва про реєстрацію (технічного паспорта) з відміткою в ньому органу ДАІ про зняття з обліку у зв'язку з продажем, дорученням уповноваженої особи підприємства (організації, установи) та паспорта або документа, що його замінює.

Також зазначимо, що згідно чинного законодавства, торгівля транспортними засобами і номерними агрегатами, що були в експлуатації, здійснюється шляхом скуповування їх у громадян, підприємств (організацій, установ) та подальшого їх продажу іншим громадянам, підприємствам (організаціям, установам). Між скуповуванням та продажем суб'єкт

господарювання може зробити технічне обслуговування та ремонт транспортного засобу.

Власне скуповування транспортних засобів і номерних агрегатів здійснюється на підставі договору між суб'єктом господарювання та громадянином, підприємством (організацією, установою) – власником транспортного засобу чи номерного агрегата.

Відповідно до чинного законодавства, скуповуванню підлягають транспортні засоби і номерні агрегати, що зняті з обліку в органах ДАІ:

від громадян України - за наявності паспорта чи документа, що його замінює, та свідоцтва про реєстрацію (технічного паспорта) транспортного засобу з відміткою в ньому органу ДАІ про зняття з обліку у зв'язку з продажем або довідки на номерний агрегат, виданої органами ДАІ;

від підприємств (організацій, установ) - за наявності накладної із зазначенням моделі, марки транспортного засобу, номера шасі, двигуна, його ціни, а також свідоцтва про реєстрацію (технічного паспорта) з відміткою в ньому органу ДАІ про зняття з обліку у зв'язку з продажем, а також доручення уповноваженої особи підприємства (організації, установи) та паспорта або документа, що його замінює.

Скуповування забороняється при відсутності свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу (технічного паспорта).

При реалізації транспортних засобів, які мають дефекти, що загрожують безпеці дорожнього руху та життю громадян, суб'єкт господарювання повідомляє покупця в письмовій формі про існуючі дефекти та неможливість експлуатації транспортного засобу до їх усунення.

Після продажу транспортні засоби реєструються в органах ДАІ на підставі довідки-рахунка і свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу (технічного паспорта), що належав попередньому власнику, які надаються покупцю суб'єктом господарювання. У розділі свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу (технічного паспорта) "Особливі відмітки" робиться запис: "Автомобіль (інший технічний засіб), проданий за довідкою-рахунком, серія, номер, дата", який

засвідчується підписом керівника суб'єкта господарювання та скріплюється печаткою.

Слід підкреслити, що, згідно чинного законодавства, суб'єкти господарювання (філії, уповноважені дилери) зобов'язані не порушувати прав споживачів, визначених законодавством України, знати і виконувати ці Правила, Порядок заняття торговельною діяльністю і правила торговельного обслуговування населення, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 08 травня 1995 № 108 (108-95-п), та інші нормативно-правові акти, що регламентують торговельну діяльність.

З метою ефективного використання виробничого, науково-технічного та експортного потенціалу вітчизняного автомобілебудування, яке визначається як пріоритетна галузь економіки України, регулювання вільного обігу легкових автомобілів на території держави, створення сприятливих умов для залучення інвестицій, у тому числі іноземних, а також забезпечення економічних інтересів держави в збільшенні обсягів виробництва українських підприємств Верховною Радою України прийнято ряд Законів України які регулюють питання:

- залучення іноземних інвестицій з метою нарощування обсягів виробництва автомобілів (в т.ч. легкових) в Україні ;

- ввезення легкових автомобілів на митну територію України резидентами та нерезидентами (фізичними та юридичними особами);

- оподаткування автомобілів при реалізації та ввезенні (надання пільг, звільнення від оподаткування, особливості оподаткування прибутку) та ін.

Зокрема, відповідно до Закону України “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо державної підтримки автомобілебудівної промисловості України” № 2779-III від 15 листопада 2001 року, тимчасово до 1 січня 2008 року звільняються від оподаткування операції з ввезення (пересилання) на митну територію України товари (у тому числі машинокомплекти), які використовуються для будівництва та виробничої діяльності підприємств по виробництву автомобілів, автобусів і комплектуючих виробів до них. Перелік таких товарів з визначенням кодів згідно з Українською класифікацією товарів

зовнішньоекономічної діяльності, а також порядок і обсяги ввезення цих товарів встановлюються Кабінетом Міністрів України, якщо такі товари не виробляються підприємствами на території України".

Також відповідно до чинного законодавства до 1 січня 2008 року оподатковуються податком на додану вартість за нульовою ставкою операції з продажу автомобілів, автобусів і комплектуючих виробів до них власного виробництва резидентів, які здійснюють діяльність відповідно до Закону України "Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні". Ці виробники-резиденти зобов'язані мати затверджену Кабінетом Міністрів України інвестиційну програму.

Слід зазначити, що пільги, передбачені для підприємств по виробництву автомобілів набирають чинності після затвердження їх інвестиційних програм Кабінетом Міністрів України та внесення до статутного фонду такого підприємства інвестиції (у тому числі іноземної) виключно в грошовій формі, що зареєстрована у встановленому законодавством порядку та становить за офіційним валютним курсом Національного банку України на день її внесення суму, еквівалентну не менше 150 мільйонам доларів США, - при виробництві легкових автомобілів [17].

Також слід зазначити, що вітчизняні виробники для збільшення обсягів виробництва і реалізації своїх авто пролобіювали в парламенті прийняття змін до законодавства по сплаті акцизу і ввізного мита на автомобілі, зокрема Верховною Радою України прийнятий Закон "Про внесення змін у деякі закони України з питань оподаткування підакцизних і деяких інших товарів" від 24 грудня 2002 року. Зміни до закону, насамперед, уточнюють критерій "достатньої переробки" транспортних засобів, яким доповнена ст. 18 Закону "Про Єдиний митний тариф". На нашу думку, це поставить заслін фальсифікаціям у визначення країни-походження автомобіля й одержанню необґрунтованих податкових пільг. Адже, багато виробників, використовуючи адміністративний ресурс і протиріччя в законодавстві, через суд домогалися присвоєння випущеним ними автомобілям статусу "досить перероблених" і практично не платили податків при їхньому

імпорту. Уточнений же критерій “достатньої переробки” передбачає виготовлення кузова (кабіни) транспортного засобу з окремих елементів чи деталей вузлів методами нероз’ємного з’єднання, його фарбування, спорядження і збирання транспортного засобу.

Аналізуючи документ, можна відзначити, що підприємствам, які займаються крупновузловим збиранням легкових авто, прийдеться збільшувати кількість виробничих операцій, щоб уникнути сплати високого ввізного мита на автомобілі і комплектуючі до них - в іншому випадку вартість автомобілів, що збираються значно зросте.

Отже, законодавчі нововведення ускладнять роботу підприємствам, що займаються крупновузловим збиранням автомобілів, і знизять рентабельність їх діяльності. Проте, вступ Закону в силу буде вигідний вітчизняним виробникам, що здійснюють дрібновузлове збирання авто, зокрема, ці підприємства зможуть збільшити реалізацію своєї продукції.

Отже розробка досконалих і ефективних законодавчих актів, а також вдосконалення чинної законодавчої бази, що регулює вільний обіг легкових автомобілів в Україні (їх виробництво, митне оформлення, реалізацію та ін.) є підґрунтям та основною передумовою оптимального розвитку автомобільного ринку в Україні.

Висновок до розділу 1

Одним із найбільш поширених регуляторів ЗЕД є митний тариф. Практично всі країни світу за його допомогою вирішують найрізноманітніші завдання: від захисту вітчизняного виробника до поповнення державного бюджету за рахунок коштів, вилучених на кордоні.

Після прийняття Декларації про державний суверенітет Україна самостійно визначає митну політику, створює власну митну систему та здійснює митне регулювання на своїй території.

Регулювання митною справою здійснюють найвищі органи влади та управління України. Спеціально уповноваженим органом державного управління в галузі митної справи є Державний митний комітет України, який приймає нормативні акти, що регулюють дану сферу діяльності.

Митне регулювання здійснюється відповідно до Митного кодексу, законів України та міжнародних договорів, країна може вступати в митні союзи з іншими державами.

Україна має всі потенційні можливості стати автомобільною державою, адже на фоні загального спаду реалізації автомобілів в Європі і Америці, факт п'ятидесяти відсоткового росту річних обсягів реалізації на вітчизняному ринку – явище неординарне.

На думку експертів, ріст обсягів реалізації нових легкових автомобілів обумовлений як державними заходами щодо регулювання цього ринку, так і ініціативами самих автовиробників (в основному, західних). Збільшення реалізації нових автомобілів пов'язано з переносом їхнього збирання в Україну, що дозволяє знизити ціни на автомашини на 4—7% у порівнянні з імпортованими аналогами.

Нині головним способом глобалізації автомобільної промисловості є транснаціоналізація виробничої діяльності та формування на цій основі потужного зарубіжного сектора найбільших автомобільних компаній, причому, зростають не тільки абсолютні параметри цього сектора (активи, обсяги продажів, чисельність зайнятих), а й відносні, тобто індекс транснаціоналізації.

Розділ 2 Практика митного оформлення легкових автомобілів в Україні.

2.1.Порядок митного оформлення легкових автомобілів в режимі імпорту

Митний орган здійснює заходи для прискорення та оптимізації процесу проведення митного контролю й митного оформлення транспортних засобів із застосуванням вантажної митної декларації, (ВМД) шляхом раціонального розподілу навантаження між посадовими особами митного органу на кожному етапі здійснення митного контролю й митного оформлення.

Функціональні обов'язки та межі відповідальності уповноважених посадових осіб на кожній ланці здійснення митного контролю й митного оформлення встановлюються митним органом і визначаються посадовими інструкціями. При цьому, посадові особи підрозділу по боротьбі з контрабандою та порушеннями митних правил мають право брати участь у здійсненні митного контролю і митного оформлення транспортних засобів на будь-якому етапі .

Також уповноважені посадові особи у межах своєї компетенції, проводять перевірку наявності, орієнтувань митних та інших державних органів, а також відповідності транспортних засобів критеріям ризику на кожному етапі здійснення митного контролю та митного оформлення транспортних засобів.

Розглянемо документи, що застосовуються при здійсненні митного оформлення транспортних засобів.

Для здійснення митного оформлення декларант подає митниці наступні документи та потрібну кількість їх копій:

а) особистий паспорт або інший документ, що посвідчує особу, виданий уповноваженим на це державним органом;

б) документи, що підтверджують повноваження декларанта на здійснення декларування транспортних засобів;

в) довідка про відсутність за межами України валютних коштів (додаток 24);

г) облікову картку суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності або в установлених випадках її завірену копію (додаток 25);

г) ВМД, заповнену згідно з вибраним митним режимом (додаток 26);

д) товаротранспортні та товаросупровідні документи, зокрема:

технічний паспорт країни-експортера (додаток 27);

завірений переклад технічного паспорту з англійської мови (додаток 28),

купча (додаток 29);

е) дозволи й сертифікати уповноважених державних органів (у встановлених законодавством випадках):

сертифікат відповідності (додаток 30),

експертний висновок (додаток 31),

акт про проведення митного огляду (додаток 32);

є) документи, зазначені в графі 40 ВМД—попереднє повідомлення (додаток 33)

ж) реєстр документів (у всіх випадках, окрім транзиту, митне оформлення якого здійснюється в пункті пропуску), завірений у встановленому порядку суб'єктом ЗЕД або підприємством, що здійснює декларування на підставі договору (у разі здійснення декларування посадовою особою такого підприємства);

з) аркуш контролю проведення митного оформлення за ВМД (додаток 34);

і) інші необхідні документи (пакувальні листи, сторінки каталогів, технічні описи тощо).

Разом з ВМД декларант подає її електронну копію, що використовується для проведення процедур митного контролю й митного оформлення, для формування митної статистики зовнішньоекономічної діяльності.

Якщо ВМД не приймається до оформлення, то митним органом оформлюється картка відмови в митному оформленні згідно з порядком, установленим Держмитслужбою України.

Порядок здійснення митного контролю й митного оформлення транспортних засобів із застосуванням вантажної митної декларації здійснюється

поетапно, відповідно до Наказу Державної митної служби України від 14 жовтня 2002 року № 561).

I Етап: Прийняття ВМД до оформлення та контроль відповідності даних електронної копії ВМД даним, зазначених у ВМД на паперовому носії. За підсумками контролю та за відсутності зауважень уповноважена посадова особа, що здійснила контроль, проставляє у відповідних графах Аркуша контролю час початку й закінчення виконання контрольних функцій, свої прізвище, ініціали та відбиток штампа "Перевірено" і заповнює його, що свідчить про завершення контролю на цьому етапі.

II Етап: Контроль за виконанням вимог товарної номенклатури Митного тарифу України при класифікації товарів для цілей митного оформлення.

III Етап: Контроль за правильністю визначення митної вартості.

IV Етап: Контроль за надходженням і нарахуванням мита, податку на додану вартість, акцизного та митних зборів; верифікація сертифікатів.

Уповноважена посадова особа заповнює графу "С" ВМД, засвідчує записи в ній відбитком номерного штампа "Сплачено" на всіх аркушах ВМД, проставляє дату й підпис; у відповідних графах Аркуша контролю проставляє час початку й закінчення виконання контрольних функцій, свої прізвище, ініціали та відбиток номерного штампа "Сплачено" й заповнює його, що свідчить про завершення контролю на цьому етапі.

V Етап: Логічний контроль та контроль правильності застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності.

VI Етап: Проведення митного огляду.

У разі здійснення декларантом ідентифікаційного огляду товарів митний огляд під час проведення митного контролю й митного оформлення товарів і транспортних засобів здійснюється за наявності достатніх підстав вважати, що ці товари переміщуються з порушенням чинного законодавства України. За результатами митного огляду, складається Акт про проведення митного огляду, а також з'ясовується наявність фактів контрабанди або порушень митних правил.

VII Етап: Завершення митного оформлення. На цьому етапі проводять такі дії:

- нарахування та стягнення збору за митне оформлення товарів у зонах митного контролю на територіях і в приміщеннях підприємств, що зберігають товари, чи поза робочим часом, установленим для митниці.

- оформлення ВМД, яке свідчить про надання суб'єкту ЗЕД права на розміщення товарів у заявленому митному режимі й підтверджує права та обов'язки зазначених у ВМД осіб щодо здійснення ними відповідних правових, фінансових, господарських та інших дій.

- Видача оформлених документів декларанту.

- Статистичний контроль. На цій стадії інспектором відділу статистики здійснюється статистичний контроль шляхом доповнення (виправлення) граф електронної копії ВМД та внесення відомостей про номер особистої номерної печатки й номер особистого митного забезпечення (у разі накладання). У встановлений термін інспектор відділу статистики забезпечує передання електронної копії ВМД до Єдиної автоматизованої інформаційної системи Держмитслужби України.

Архівування ВМД, товаросупровідних документів, передача відповідних екземплярів ВМД в інші підрозділи митниці здійснюються згідно порядку, визначеного спільно начальником загального відділу і начальниками відповідних оперативних підрозділів відповідно до умов і особливостей роботи оперативних підрозділів митниці.

Що ж стосується митного оформлення транспортних засобів для фізичних осіб, зазначимо, що воно проводиться слідуючим чином. При ввезенні ТЗ на митну територію України його власник або вповноважена ним особа здійснює в установленому порядку декларування і подає митному органу необхідні документи. Декларування ТЗ здійснюється шляхом подання двох примірників митної декларації, заповненої в установленому порядку. Крім інших відомостей, до неї вноситься інформація про цей ТЗ. У цьому пункті обов'язково додатково зазначаються такі дані про автомобіль:

- марка та модель;
- рік виготовлення;
- номери кузова, двигуна та шасі;
- робочий об'єм двигуна;
- номери та дати видачі документів, на підставі яких здійснюється декларування.

Посадова особа митниці здійснює митний огляд автомобіля перевіряє відповідність фактичних даних заявленим у митній декларації та зазначеним у документах на ТЗ, визначає рік виготовлення, здійснює документальну перевірку факту зняття його з обліку в реєстраційних органах за кордоном і приймає рішення про можливість здійснення його митного оформлення.

Визначення року виготовлення ТЗ здійснюється на основі даних його виробника, що містяться в ідентифікаційному номері кузова. У разі неможливості визначення року виготовлення ТЗ за ідентифікаційним номером кузова за рік виготовлення приймається рік, що значиться в реєстраційних та технічних документах на авто. При цьому в обох випадках календарною датою виготовлення ТЗ вважається останній день останнього місяця року, що значиться в ідентифікаційному номері кузова автомобіля або в реєстраційних та технічних документах на нього.

Дата початку користування ТЗ, що був у користуванні та ввозиться на митну територію України, визначається відповідно до свідоцтва про його першу реєстрацію в країні першої реєстрації (технічного паспорта) або на підставі дати видачі свідоцтва про реєстрацію (технічного паспорта).

У разі відсутності свідоцтва про реєстрацію, виданого уповноваженим органом країни першої реєстрації, визначення дати початку користування проводиться відповідно до ідентифікаційного номера кузова. При цьому датою початку користування вважається 1 січня року, зазначеного в ідентифікаційному номері кузова.

За наявності обґрунтованих сумнівів щодо відповідності записів у зазначених документах наявним номерам на кузові, шасі, двигуні, а також року

виготовлення ТЗ, дати початку користування ним достовірність цих даних встановлюється на підставі відповідного висновку, виданого експертами (спеціалістами), що мають відповідну ліцензію.

Якщо в пункті пропуску ТЗ, що переміщується через державний кордон України, підлягає іншим, крім митного, видам контролю з боку державних органів, то митне оформлення може бути завершено після проведення контролю цими органами.

Митне оформлення здійснюється з обов'язковим складанням Акта про проведення митного огляду який підписується посадовою особою митного органу, що здійснювала митний огляд, і власником ТЗ та засвідчується відбитком особистої номерної печатки цієї посадової особи. Акт про проведення митного огляду ТЗ після завершення митного оформлення залишається в справах митниці оформлення разом з документами, на підставі яких було проведено митне оформлення.

Уповноваженими посадовими особами митниці, здійснюється визначення коду ТЗ згідно з УКТЗЕД, а також митної вартості для нарахування сум митних та інших обов'язкових платежів, які підлягають сплаті при митному оформленні ТЗ. З метою визначення митної вартості, наявність додаткової комплектації порівнюється з наявністю цього додаткового обладнання в базі моделі ТЗ (серійна комплектація) відповідно до "SchwackeLISTE". Визначається перелік додаткового обладнання (чи його відсутність) та здійснюється коригування митної вартості. Наведемо приклад, Автомобіль Opel Vektra, об'єм двигуна 1598, 1997 року виготовлення; базова комплектація – центральний замок, Анти Блокувальна Система гальм, два склопідйомника, дві подушки безпеки, електроповорот дзеркал. Крім базової комплектації в автомобілі існують додаткові опції, такі як, шкіряний салон, литі диски, кондиціонер, магнітофон. Вартість автомобіля з базовою комплектацією згідно із каталогом становить: 14700 Євро вартість додаткових опцій 800, 50, 600 та 250 євро. Після врахування усіх опцій вартість автомобіля становить:

$$14700 + 800 + 50 + 600 + 250 = 16400 \text{ (Євро)}$$

Після сплати митних та інших обов'язкових платежів посадовою особою митного органу оформлюється квитанція МД-1 на автомобіль. При заповненні квитанції МД-1 у графі "Найменування предметів, валюти, цінностей" обов'язково додатково зазначаються такі дані про ТЗ:

- марка та модель;
- рік випуску;
- номери кузова, двигуна та шасі;
- робочий об'єм двигуна;
- код товару за УКТЗЕД (10 знаків);
- тип кузова.

Після завершення митного оформлення копії реєстраційних, тих, що підтверджують право власності, та інших документів (закордонного паспорта, доручення на перегін або перевезення ТЗ тощо), на підставі яких було здійснене митне оформлення авто, залишаються в митниці оформлення та архівуються.

Власнику разом з оригіналами технічних та інших документів, що були підставою для митного оформлення, передаються другий примірник квитанції МД-1 (додаток 35) завірена посадовою особою митниці, оформлена копія Акта про проведення митного огляду ТЗ (додаток 36) і примірник митної декларації для подання внутрішній митниці для оформлення й видачі посвідчення (додаток 37). На примірнику митної декларації посадовою особою митниці в графі "Для службових позначок" робиться запис про суми платежів, сплачених при митному оформленні ТЗ та інших товарів, і зазначаються номери оформлених квитанцій МД-1.

Виїзд ТЗ за межі зони митного контролю здійснюється на підставі оформлених у повному обсязі другого примірника квитанції МД-1 і примірника митної декларації.

Електронна копія квитанції МД-1 не пізніше ніж протягом чотирьох годин з моменту оформлення ТЗ передається вповноваженою посадовою особою митниці до Єдиної автоматизованої інформаційної системи Держмитслужби України в установленому Держмитслужбою України порядку.

Крім даних, що містить у собі квитанція МД-1, до ЄАІС Держмитслужби України в оперативному режимі передається така інформація:

-паспортні дані власника ТЗ (уповноваженої ним особи);

-номери та дати видачі документів, що були підставою для здійснення митного оформлення (технічного паспорта, рахунку-фактури, інвойса, документи, що підтверджують купівлю-продаж тощо).

Видача Посвідчення на реєстрацію ТЗ в органах ДАІ МВС України проводиться відповідним підрозділом внутрішньої митниці, у зоні діяльності якої постійно або тимчасово проживає власник авто (або має намір проживати власник ТЗ, який є громадянином-нерезидентом).

Для отримання Посвідчення власник пред'являє автомобіль та подає такі документи
1. Заяву власника ТЗ (додаток 38);
2. Примірник митної декларації, оформленої при ввезенні ТЗ;
3. Другий примірник квитанції МД-1, що підтверджує сплату митних та інших обов'язкових платежів при митному оформленні ТЗ (додаток 39);
4. Реєстраційні та технічні документи (додаток 40);
5. Сертифікат відповідності (додаток 41);
6. Завірену посадовою особою митниці оформлення копію Акта про проведення митного огляду ТЗ;
7. Інші документи (закордонний паспорт, паспорт громадянина, доручення на перегін або перевезення ТЗ тощо).

Після перевірки документів на ТЗ уповноважена посадова особа внутрішньої митниці в оперативному режимі здійснює за номером квитанції МД-1 запит до ЄАІС Держмитслужби, перевіряє наявність у ній електронної копії цієї квитанції та звіряє дані, зазначені у квитанції МД-1, з даними, що містяться в її електронній копії.

Посадова особа внутрішньої митниці здійснює перевірку відповідності фактичних даних авто (у тому числі номерів вузлів та агрегатів) даним,

зазначеним у копії Акта про проведення митного огляду ТЗ та в поданих документах.

У разі збігу цих даних посадова особа внутрішньої митниці робить запис у копії Акта про проведення митного огляду ТЗ "Звірення проведено, зауваження відсутні", який завіряється підписом цієї посадової особи та відбитком її особистої номерної печатки. В іншому разі внутрішня митниця направляє митниці оформлення інформаційне повідомлення для проведення перевірки та вжиття митницею оформлення відповідних заходів до посадових осіб цієї митниці, що проводили митне оформлення.

Посвідчення виписується у двох примірниках: перший примірник разом з документами, що підтверджують право власності (користування), та реєстраційними й технічними документами, погашеними шляхом проставлення в них позначки "ПОГАШЕНО, видано Посвідчення № ____ від "___" _____ 200_ р.", яка завіряється відбитком особистої номерної печатки посадової особи внутрішньої митниці, що здійснила митне оформлення, видається власнику для подання реєстраційним органам.

Другий примірник Посвідчення разом із заявою власника ТЗ (уповноваженої ним особи), завіреною посадовою особою митниці оформлення, копією Акта про проведення митного огляду ТЗ, другим примірником квитанції МД-1 і ксерокопіями інших документів, архівується та зберігається в справах внутрішньої митниці протягом встановленого терміну. Оформлене внутрішньою митницею посвідчення є підставою для реєстрації ТЗ в органах ДАІ МВС України. Електронна копія посвідчення не пізніше ніж протягом чотирьох годин з моменту його оформлення передається вповноваженою посадовою особою внутрішньої митниці до ЄАІС Держмитслужби в установленому Держмитслужбою порядку.

Уповноважена посадова особа внутрішньої митниці оперативними каналами зв'язку робить відмітку в електронній копії квитанції МД-1 в ЄАІС Держмитслужби про номер та дату оформленого Посвідчення. За відсутності в ЄАІС Держмитслужби електронної копії квитанції МД-1 або невідповідності

даних, зазначених у квитанції МД-1, даним, що містяться в її електронній копії, внутрішня митниця здійснює заходи для з'ясування обставин митного оформлення ТЗ. У такому разі власнику ТЗ видається завірена відтиском особистої номерної печатки посадової особи внутрішньої митниці довідка довільної форми про те, що зазначені в довідці документи перебувають у справах митниці.

Також слід зазначити, що через митний кордон України не підлягає пропуску ТЗ:

- номер кузова, шасі чи двигуна якого знищено, підроблено або не відповідає запису в реєстраційних документах;

- що ввозиться в Україну громадянами з метою вільного використання, не знятий з обліку у відповідних органах країни придбання або іншої країни;

- увезення якого в Україну згідно із законодавством заборонено за віком або на який відсутні документи, що підтверджують право власності;

- що ввозиться в Україну з метою вільного використання або тимчасово ввозиться громадянином-резидентом та за який не сплачено митні та інші обов'язкові платежі .

Транспортні засоби, не пропущені через митний кордон України внаслідок установлених заборон чи обмежень на їх увезення в Україну, а також несплати встановлених митних та інших обов'язкових платежів (якщо не надано відстрочення або розстрочення їх сплати), підлягають вивезенню з території України або переданню на склад митниці оформлення для зберігання відповідно до Митного кодексу України.

Дана технологія митного оформлення легкових автомобілів забезпечує швидку та оптимальну систему процесу проведення митного контролю й оформлення.

Слід зазначити, що цей перелік є стандартним і вимагається у всіх випадках. Проте якщо виникне необхідність у вирішенні питання щодо визначення року виготовлення автомобіля, його класифікації з УКТЗЕД, митної вартості або порушення справи про порушення митних правил, слід заpastися додатковими

доказами правдивості наданої інформації. Посадові особи митниці при проведенні огляду можуть додатково вимагати митні документи країни придбання транспортного засобу, сервісну книжку, експертний висновок; фотографії та технічну документацію

У разі пропуску авто через державний кордон застосовується один із двох так званих «заходів гарантування доставки ТЗ до митниці призначення». Це або попередня декларація для громадян (далі — ПДГ), або повідомлення про транзитне переміщення транспортного засобу (далі — ПТП).

Основна ідея «заходів гарантування доставки ТЗ до митниці призначення» полягає в тому, що по суті це два можливі способи митного оформлення транспортного засобу, ввезеного на територію України.

ПДГ передбачає, що митний збір сплачується наперед. Цей варіант можливий лише за умови, що у вас наявна вся інформація про авто та його характеристики у документах — марка, модель, рік випуску, вартість, технічні характеристики.

Якщо ці дані невідомі, і, відповідно, ПДГ відсутня, податки і збори за транспортний засіб громадянин повинен сплатити у пункті пропуску при в'їзді в Україну, а після оформлення повідомлення про транзитне переміщення (ПТП) з обов'язковим застосуванням заходу гарантування доставити свій транспортний засіб до митниці за місцем проживання для оформлення вантажної митної декларації.

Заходи гарантування доставки до митниці призначення не застосовуються лише у трьох випадках за умови документального підтвердження факту ввезення авто в Україну з метою вільного обігу громадянами:

- переселення громадян в Україну на постійне місце проживання;
- автомобіль входить до складу спадщини за законом;
- транспортний засіб ввозиться працівниками дипломатичної служби, які перебували за кордоном у довгострокових відрядженнях або проходили дипломатичну службу строком не менше одного року та повертаються в Україну.

Сума, яку доведеться заплатити за розмитнення кожного конкретного автомобіля, буде відрізнятися у всіх випадках.

Слід зазначити, що ставки акцизного збору за б/у автомобіль будуть вищими, ніж за новий. Різниця між новим автомобілем та б/у з точки зору митниці полягає у тому, що якщо автомобіль не було ніде зареєстровано, він вважається новим, проте якщо на нього було видано проїзні або транзитні документи, він вважається таким, що вже був у використанні.

Транспортні засоби, ввезені на територію України, оподатковуються:

- ввізним митом(для фізичних осіб – 25%, для юридичних осіб – 10%);
- акцизним збором (залежить від типу двигуна та його об'єму, див. у таблиці нижче. Акцизний збір не накладається на вантажні автомобілі);
- ПДВ (20% нараховується на суму митної вартості авто + акцизний збір + ввізне мито)

Також підлягає оплаті збір за митне оформлення автомобіля.

Ставки акцизного збору

Легкові автомобілі з двигунами з робочим об'ємом циліндрів	Акцизни й збір (євро)
Бензинові до 1000 см ³ , нові	0,02
до 5 років	1
понад 5 років	1,25
Бензинові від 1000 до 1500 см ³ , нові	0,02
до 5 років	1,25
понад 5 років	1,5
Бензинові від 1500 до 2200 см ³ , нові	0,03
до 5 років	1,5
понад 5 років	2
Бензинові від 2200 до 3000 см ³ , нові	0,06
до 5 років	2
понад 5 років	3

Бензинові від 3000 см ³ , нові	0,1
до 5 років	3
понад 5 років	3,5
Дизельні до 1500 см ³ , нові	0,02
до 5 років	1,25
понад 5 років	1,5
Дизельні від 1500 до 2500 см ³ , нові	0,03
до 5 років	1,75
понад 5 років	2
Дизельні понад 2500 см ³ , нові	0,1
до 5 років	2,5
понад 5 років	3,25

2.2 Методика визначення митної вартості автомобілів

Найскладнішим у застосуванні митного тарифу є визначення митної вартості товару — основи для обчислення суми мита на імпортовані товари.

Визначення митної вартості потрібно, коли йдеться про товари, до яких застосовуються адвалерні або комбіновані види мита.

З метою уніфікації законодавства різних країн, у 1950 році у Брюсселі було розроблено Конвенцію про утворення уніфікованої методології визначення митної вартості товарів.[5] Цей документ визначив Брюссельську митну вартість як нормальну вартість товару, за якою він може бути проданий у країні призначення на момент подання вантажної митної декларації. Конвенція визначає митну вартість товару, як ціну CIF в місці, де перетинання митного кордону країни призначення. Крім того, визначено ще Одну важливу умову стосовно цінових показників — ціна товару має бути нормальною ціною, утвореною ринковими відносинами між незалежними один від одного продавцем та покупцем.

Подальшим кроком у світовій уніфікації методів визначення митної вартості товару як основи нарахування мита на імпортовані товари, був пакет угод, ухвалених у 1979 році на багатосторонніх переговорах у Токіо.

Одним з документів, яким сьогодні керуються усі розвинуті країни та більшість країн, що розвиваються, є так званий Кодекс про митну вартість ГАТТ. Одне з його положень зобов'язує усі країни-учасниці ГАТТ привести національну законодавчу базу з питань визначення митної вартості у відповідність до всіх положень Кодексу.

Згідно з Кодексом митна вартість товару — ціна, що реально сплачена, або підлягає сплаті за товар у разі його продажу до країни імпортера за виконання певних умов.

Перша з них — необмежений перехід права власності на товар до імпортера, за винятком обмежень щодо конкретного товару з боку країни-імпортера або обмежень регіону, куди може бути перепродано товар. Зміст другої умови полягає в тому, що ціна угоди або реалізація самої угоди залежить тільки від якісних та кількісних характеристик самого товару. Третя та четверта умови обумовлюють, що частина прибутку, у будь-якому вигляді не повертається імпортером експортерів. Експортер та імпортер не взаємозалежні.

Таким чином, починаючи з 1950 року, світові торговельні відносини, враховуючи напрацьований досвід, регулюються визначенням такої категорії як «митна вартість товару». Сьогодні усі методи оцінки митної вартості імпортованого товару базуються на, так званій, ціні угоди, яка реально сплачується за товар, і враховує додаткові витрати покупця, комісійні та брокерські витрати, витрати на пакування, перевезення і таке інше. Кодекс про митну вартість ГАТТ передбачає визначення митної вартості імпортованого товару з використанням ціни ідентичного або подібного товару. У разі відсутності потрібної інформації про ідентичні або подібні товари, митна вартість визначається шляхом розрахунків, які проводяться на підставі витрат виробництва, вартості сировини та матеріалів, прибутку та витрат, пов'язаних з

реалізацією товару. Кодекс забороняє використання ціни внутрішнього національного ринку як базової розрахункової ціни.

На даний час існують такі методи визначення митної вартості :

- 1) за ціною угоди;
- 2) за ціною угоди з ідентичними товарами;
- 3) за ціною угоди щодо подібних товарів;
- 4) на основі віднімання вартості;
- 5) на основі додавання вартості;
- 6) резервний.

Останні стосуються імпортованих товарів, проте у разі необхідності використовуються за порядком їхньої нумерації:

1. Митна вартість імпортованого товару може визначатися за ціною угоди, що підлягає сплаті за товар на момент перетину митного кордону з додаванням до неї витрат на транспортування до кордону, витрат, що їх зазнав покупець, платежів за використання об'єктів інтелектуальної власності, вартості товарів та послуг, які надавалися покупцем безкоштовно, та частки прибутку від будь-якого перепродажу. Застосування цього методу можливо тільки за відсутності певних обмежень щодо даного товару та за умови, що експортер і імпортер не є взаємозалежними особами.

2. За ціною угоди щодо ідентичних товарів митна вартість визначається у разі неможливості використання першого методу. Ідентичність товарів перевіряється за фізичними характеристиками, їхньою якістю та репутацією на ринку, країною походження та виробником. Незначні зовнішні відмінності не можуть бути причиною відмови вважати товар ідентичним. Разом з тим, обмеження застосування цього методу полягає в тому, що ідентичні товари вже продані до країни імпорту та ввезені одночасно з оцінюваними або не раніше ніж за 90 днів. Окрім того, комерційні умови та кількість ввезених товарів приблизно однакові.

3. Метод визначення митної вартості, де за основу розрахунку береться ціна угоди щодо подібних товарів, вважає подібними товари, які мають схожі

характеристики та створені зі схожих компонентів, внаслідок чого вони виконують однакові функції. Крім того, ці товари мають вважатися комерційне взаємозамінними. Ідентифікуючи їх, слід враховувати якість, наявність товарного знаку, репутацію на ринку, країну походження та товаровиробника.

4. Визначення митної вартості товарів за оцінкою на основі віднімання вартості застосовується, якщо оцінювані ідентичні чи подібні товари продаватимуться у країні в незмінному стані. Основою розрахунку вважається ціна одиниці товару, за якою зазначені ідентичні, чи подібні товари продаються найбільшою партією на території країни імпорту в термін, максимально наближений до часу ввезення, але не пізніше 90 днів з дати ввезення оцінюваних товарів. Разом з тим, продавець та покупець не можуть бути взаємозалежними. Від ціни одиниці товару віднімаються виплати на комісійні винагороди, звичайні надбавки на прибуток, загальні витрати з продажу товару того ж класу та виду в країні імпорту, а також суми імпортного мита, податків, зборів, інших платежів, сплачені у разі ввезення чи продажу товару в країні імпорту. Крім того, віднімаються витрати на транспортування, страхування, навантаження та розвантаження в країні імпорту. За відсутності даних на товар, ціну якого можна взяти за основу розрахунку, за певних умов може використовуватись ціна одиниці товару, що пройшов переробку, з коригуванням на додану вартість.

5. Метод визначення митної вартості, що базується на додаванні вартості передбачає, що за основу береться ціна, розрахована шляхом додавання вартості матеріалів та витрат підприємства-виробника на виробництво цього товару, загальних затрат на транспортування, розвантаження, завантаження, страхування з країни-експортера до перетину митного кордону країни-імпортера, а також прибутку, який звичайно отримує експортер у разі імпорту таких товарів.

6. Якщо визначити митну вартість товару переліченими методами не можна, застосовується резервний метод, за яким вона встановлюється з огляду на світову практику. В такому разі не використовуються ціни внутрішнього ринку країни-експортера, ціни країни-експортера на товари, що вивозяться до третіх країн, а також довільно встановлені чи достовірно не підтверджені ціни.

Отже, в загальному випадку, митну вартість товарів при їх переміщенні через митний кордон країни заявляє декларант. Проте, якщо митний орган, має підстави вважати відомості, заявлені декларантом, недостовірними, він може самостійно визначати митну вартість зазначеними методами.

2.3.Етапи митної експертизи автомобілів.

Враховуючи величезне різноманіття марок та моделей автомобілів що випускаються, кількість яких вираховується багатьма тисячами, та величезною багатомільйонною серійністю, постає питання розробки такої системи позначення, що дозволила б однозначно визначити кожен автомобіль, що випускається, визначити фірму виробника цього автомобіля, та його власника .

Така система була розроблена у виді Міжнародного стандарту ІСО 3779-73, схваленого більшістю розвинутих країн, у тому числі і бувшим СРСР.У Росії в 1996 р. на основі зазначеного Міжнародного стандарту був прийнятий стандарт ОСТ. 37.001.269-96 "Транспортні засоби. Маркування", у якому закріплені основні положення міжнародного стандарту.

Згідно з цими стандартами кожен випущений автомобіль в обов'язковому порядку повинний мати індивідуальний ідентифікаційний номер "VIN" - Vehicle Identification Number (далі VIN) - ідентифікаційний номер транспортного засобу.

Згідно з цими стандартами VIN складається з 17 літерних і цифрових символів і містить повну інформацію про виробника, модель автомобіля, про рік постановки на виробництво, номер кузова та ін.

Вказівна частина

Опис ТЗ виробником за Міжнародним ідентифікаційним кодом

код виробника

код країни

географічна зона

WMI VDS VIS

XXX XXXX XXXXXXXX

Загальна схема VIN номера легкового автомобіля

Структурна комбінація цифрових і літерних позначень, з яких складається ідентифікаційний номер, поділяється на три частини [1].

Перша частина - Міжнародний ідентифікаційний код виробника - World Manufacturer Identifier (далі WMI). Це частина VIN, що визначає виробника. У сполученні з іншими частинами VIN, код забезпечує унікальність VIN для всіх автомобілів, що випускаються у світі, на 30-річний період.

Міжнародний ідентифікаційний код виробника (WMI) містить у собі три знаки:

- перший позначає географічну область, де вироблений автомобіль;
- другий - країну-виробника;
- третій - код самого виробника, що найчастіше привласнюється;
- регіональній філії фірми.

Якщо транспортний засіб виготовлений на заводі в Північній Америці, то перший знак в його Міжнародному ідентифікаційному коді виготовлювача буде від 1 до 5, якщо в Європі - від S до Z, якщо в Африці - від A до H, а в Азії - від J до R і т.д.

Букви і цифри, використовувані на перших двох знаках WMI, відповідно до ІСО 3780 закріплює за країною і контролює міжнародне агентство "Спілка автомобільних інженерів (SAE)", що працює під керівництвом Міжнародної організації по стандартизації (ІСО).

Найбільші російські та українські виробники мають наступні позначення WMI (додаток 18).

Описова частина (VDS) складається із шести цифрових або буквених знаків. Виробники автомобілів заповнюють її на власний розсуд.

Зазвичай в описову частину заносять інформацію про встановлений двигун, повну масу або тип кузова. Кожний з цих показників зашифрований визначеною буквою або цифрою у відповідності зі стандартами конкретної фірми. Загального стандарту для всіх автовиробників не існує.

Для розшифровки цього запису необхідно звертатися на фірму, що випустила автомобіль, або технічний центр по ремонту й обслуговуванню

автомобілів даної марки. Тільки там можуть зробити кваліфіковану консультацію з цих питань.

Якщо індекс транспортного засобу включає менше шести знаків, на незаповнені місця останніх знаків VDS (праворуч) проставляють нулі.

При необхідності відображення в ідентифікаційному номері варіантності або комплектності транспортного засобу може бути застосований їхній умовний код, що привласнює підприємство - власник оригіналів конструкторської документації.

Ця частина так як і WMI, в сполученні з частиною VIN, що містить інформацію про якісні характеристики, забезпечує унікальність всіх автомобілів, вироблених за 30 років .

Вказівна частина ідентифікаційного номера (VIS) складається з восьми знаків, причому останні чотири обов'язково повинні являти собою цифри.

Зазвичай виробник за допомогою першого знака вказує рік випуску автомобіля, а за допомогою другого знака - завод, що випустив транспортний засіб. Останні шість знаків - це порядковий номер виробленого автомобіля.

Не завжди всі шість знаків є значущими цифрами. Іноді кілька знаків (від одного до трьох) залишаються порожніми. Більшість виробників заповнює їх нулями, а деякі фірми - визначеними буквами. Наприклад, концерн "Volkswagen" вибрав для цієї мети букву Z. Тому наявність у номері однієї букви Z, двох ZZ, трьох ZZZ або навіть більше букв Z нічого не говорить, це фактично нулі .

Стандарт рекомендує і символи для позначення року випуску автомобіля на весь період, на який передбачене його дія (додаток 19).

У стандарті зазначено наступні вимоги щодо VIN номера:

-для написання VIN можуть використовуватися тільки наступні арабські цифри і латинські букви:

-арабські цифри -1234567890:

-латинські букви -ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ (букви I, O и Q не повинні використовуватися).

VIN, внесений у документ, повинний бути надрукований в один рядок без проміжків між частинами.

VIN, нанесений на автомобіль або спеціальну пластину виготовлювача, повинний бути зображений в один або два рядки без проміжків і поділів посередині частин.

Таким чином, VIN є основною ознакою ідентифікації транспортного засобу а також є носієм практично всієї необхідної інформації про автомобіль.

Міжнародний ідентифікаційний код виробника (WMI) визначає - 3 знаки:

-географічний район;

-країну - виробника;

-фірму - виробника;

Описова частина (VDS) - 6 знаків:

-повна маса автомобіля;

-тип кузова;

-інформація про встановлений двигун;

-інша інформація, що характеризує автомобіль, на розсуд фірми-виробника.

Вказівна частина (VIS) - 8 знаків:

-рік випуску автомобіля;

-код заводу, що випустив автомобіль;

-номер автомобіля (кузова).

-інша інформація.

Двигуни внутрішнього згоряння, а також шасі і кабіни вантажних автомобілів, блоки двигунів повинні мати маркування - ідентифікаційний номер складової частини.

Двигуни маркуються на блоці в одному місці. Блоки двигунів маркують в одному місці, при цьому першу частину ідентифікаційного номера складової частини автомобіля, аналогічну VDS, допускається не вказувати.

Безпосередньо на двигун наноситься наступне маркування:

-товарний знак підприємства-виробника;

-індекс виробу (для двигунів автотранспортних засобів);

-порядковий виробничий номер виробу.

Перераховані дані вказуються в таблиці, яка встановлюється на двигун.

У додатку 20 наведено приклад структури і змісту маркування двигунів німецького автомобіля “Opel Vectra”.

Враховуючи величезну кількість автомобілів які експлуатуються на території України, методологічні проблеми досліджень з питань виявлення фактів заміни вузлів і агрегатів ТЗ, є досить актуальними. Необхідно відзначити, що дослідження даного виду мають комплексний характер і вимагають використання спеціальних знань у різних областях судової експертизи:

-для дослідження слідів знарядь і інструментів, ідентифікаційних номерів ТЗ необхідні знання в області трасології;

-для дослідження лакофарбових покриттів з метою встановлення фактів заміни пофарбованих деталей автомобілів вимагає застосування спеціальних знань в області криміналістичної експертизи матеріалів, речовин і виробів;

-для встановлення фактів внесення змін у записі в правовстановлюючих документах на ТЗ необхідно залучати фахівців в області судово-технічної експертизи документів;

-для вирішення питань по комплектації ТЗ залучають експертів-автотоварознавців.

Для вирішення питання про факти заміни агрегатів (вузлів) ТЗ спочатку проводиться загальний огляд автомобіля з метою збору даних, необхідних для його ідентифікації і встановлення фактичної комплектації, що підлягають порівнянню з даними, отриманими з інших джерел (технічні паспорти, "датен"-карти й ін.) [9].

При огляді номерної панелі виробляється пошук ознак її заміни, заміни номерної площадки, визначаються характеристики зовнішнього шару лакофарбового покриття, встановлюється зміст видимого номера, оцінюються його структура і відповідність моделі автомобіля, що оглядається, вид, загальні розміри і розташування, розміри і розташування знаків щодо лінії рядка,

візуально помітні ознаки зміни знаків. При виявленні ознак зміни номера проводяться дослідження по встановленню первинного ідентифікаційного номера ТЗ. Огляд номерної і кодової табличок спрямований на одержання даних про модель ТЗ, код ЛФП та інших даних, що відносяться до його комплектації, встановлення способу виготовлення і слідів заміни (переустановки), ознак зміни позначень.

При огляді деталей моторного відсіку виробляється пошук позначень часу їхнього виготовлення, ознак заміни (ремонт), слідів перефарби (на трубопроводах, ущільнювачах і ін.). У процесі огляду номера двигуна встановлюється зміст видимого номера, оцінюється його структура і відповідність коду двигуна моделі автомобіля, що оглядається, оцінюються форма, розміри, взаємне розташування знаків, а також візуально помітні ознаки зміни номера.

При огляді скляних елементів автомобіля встановлюються наявні на них позначення, виробляється порівняння маркувальних позначень усіх стекол, визначається час їхнього виготовлення. Ретельно оглядаються ущільнювачі з метою виявлення слідів перефарбування.

При огляді дверцят і дверних прорізів встановлюється наявність і зміст додаткових носіїв даних (сервісних наклейок, сертифікатів, наклейок, що містять дані про комплектацію і технічні характеристики деталей). При огляді панелі приладів встановлюється пробіг автомобіля, наявність і модель радіоприймача, наявність і вид інших приладів, характер обробки панелі приладів. Відзначається також вид трансмісії і кількість передач, наявність і спосіб керування підйомниками стекол і люком. У процесі огляду деталей салону автомобіля необхідно звернути увагу на оббивку даху, дверцят і сидінь, колір ущільнювача днища, наявність ярликів на ременях безпеки, характер кріплення сидінь і накладок, а також оглянути кріпильні елементи з метою пошуку слідів їхньої переустановки (заміни)[8]. Крім того, при огляді автомобіля варто звернути увагу на моделі розсіювачів світлосигнальних приладів і покришок, наявність різного роду накладок з типовими позначеннями і декоративними наклейками, оцінити загальний стан лакофарбового покриття. У процесі загального огляду необхідно

постійно звертати увага на відповідність деталей автомобіля його моделі (типові) і часу випуску. Надалі проводиться порівняння даних по комплектації конкретного автомобіля, отриманих з різних джерел.

Впродовж наведеного зазначимо, що за нашою участю було проведено криміналістичне дослідження імпортованих легкових автомобілів, метою якого було встановлення відповідності стандарту ідентифікаційних номерів кузова та двигуна. Експертиза проводилася на базі Науково-дослідного експертно-криміналістичного центру ГУ МВС України у Київській області. Для проведення криміналістичного дослідження було представлено два легкових автомобіля: “Мерседес-Бенц” з реєстраційним номером: 411 91 ТВ, зеленого кольору та “Фольксваген Пасат”, сірого кольору, без державних номерних знаків. В обох випадках перед експертом було поставлено однакові завдання:

1. Відповідність стандарту номера кузова та двигуна автомобілів, представлених на дослідження;
2. Встановлення первинного номера кузова та двигуна (у випадку їх зміни).

На задній панелі моторного відсіку автомобіля “Мерседес-Бенц” посередині є номерний майданчик, на якому вибито номер кузова "12312010065729". Експертом було встановлено, що на момент проведення дослідження, лакофарбове покриття на номерному майданчику номера кузова нанесено кустарним способом, адгезія з шаром підложки слаба, наявний шар шпатлівки. При візуальному огляді номера кузова та номерного майданчика за допомогою лупи 4 крат при денному та штучному освітленні визначено, що номерний майданчик має однорідну поверхню.

Встановлення факту можливих змін номеру кузова та дослідження його можливого первинного номерного позначення проводилось методом електрохімічного травлення: для цього номерний майданчик знежирювався ацетоном. У ході процесу спостерігалось інтенсивне травлення верхніх шарів металу. Травлення проводилось протягом 20 хв. за допомогою петлі мідного дроту, де закріплено ватний тампон, змочений електролітом (5% розчин лимонної

кислоти в 7,5% розчині хлориду калію)(катод). В результаті дослідження встановлено, що номерний майданчик з номером кузова "12312010065729" має межу розділу з поверхнею задньої панелі моторного відсіку. Ознаки межі розділу (колір, розподіл та спосіб розташування шарів та наслоювань металу) свідчать про те, що межа розділу має термомеханічне походження. Таким чином, номерний майданчик з номером кузова "12312010065729" вварено в кузов кустарним способом по периметру.

У ході дослідження місць конфіденційного маркування носіїв з первинним номером кузова не виявлено. При направленні запиту на завод-виробник чи до спеціалізованого дилера встановити первинний номер кузова через маркування комплектуючих не можливо, оскільки термін випуску досліджуваного автомобіля перевищує 10 років (автомобіль 1985 року випуску).

На блоці циліндрів двигуна зліва по ходу руху автомобіля є номерний майданчик, на якому вибито номер двигуна: "615 912 10 220 156". Даний номер двигуна відповідає стандарту, на номерному майданчику "мінусу" металу та слідів механічного втручання немає, наявний номер двигуна є первинним, змінам не піддавався.

Отже, номер кузова "12312010065729" представленого на дослідження автомобіля вварено в кузов кустарним способом; номер двигуна "615 912 10 220 156" представленого на дослідження автомобіля змінам не піддавався, є первинними.

Дослідження автомобіля "Фольксваген Пасат" проводилось за аналогічною схемою. На горизонтальній панелі коробка повітря притоку є номерний майданчик, на якому вибито номер кузова "WVWZZZ31ZJE027769". На момент проведення дослідження за допомогою оптичних приладів при денному та штучному освітленні встановлено, що номерний майданчик має неоднорідну поверхню; лакофарбове покриття на номерному майданчику номера кузова відсутнє; сторонніх штрихів в межах розміщення знаків не має, присутній "мінус" металу, спричинений дією травлячих речовин.

Отже, встановлення первинного номеру кузова, як і в попередньому випадку, проводилось методом електрохімічного травлення.

У ході процесу спостерігалось інтенсивне травлення верхніх шарів металу, яке проводилось протягом 20 хв. У результаті дослідження встановлено, що на номерному майданчику з вибитим номером кузова виявлено: на місці шістнадцятого та сімнадцятого знаків "69" встановлено фрагменти первинних знаків, які по своїй конфігурації відповідають первинним знакам "90". Таким чином, номер кузова представленого на дослідження автомобіля змінювався шляхом перебиття окремих знаків, його первинний номер - "WVWZZZ31ZJE027790". Інших змін номеру кузова виявлено не було.

На блоці циліндрів двигуна спереду є номерний майданчик, на якому вибито номер двигуна: "RF 196 637". Встановлення факту можливих змін номеру двигуна та можливого первинного номерного позначення проводилось згідно описаної вище методики (електрохімічного травлення). У результаті дослідження встановлено, що на номерному майданчику з вибитим номером двигуна виявлено: на місці п'ятого та шостого знаків "66" - фрагменти первинних знаків, які, по своїй конфігурації, відповідають первинним знакам "88". Таким чином, номер двигуна, представленого на дослідження автомобіля, змінювався шляхом перебиття окремих знаків, його первинний номер - "RF 198837".

Отже, номери кузова та двигуна автомобіля "Фольксваген Пасат" змінювались шляхом перебиття окремих знаків. А номер кузова "12312010065729" автомобіля "Мерседес-Бенц" відповідає стандарту, проте, його вварено в кузов кустарним способом по периметру. Що ж стосується номера двигуна даного автомобіля (615 912 10 220156), зазначимо, що він є первинним і змінам не піддавався.

Щодо автомобіля "Фольксваген Пасат", який був представлений на дослідження, можна зробити наступні висновки: номер кузова "WVWZZZ31ZJE027769" змінювався шляхом перебиття окремих знаків, його первинний номер - "WVWZZZ31ZJE027790".

Дослідження номерного майданчика блоку циліндрів, на якому вибито номер двигуна: "RF 196 637" виявили факт зміни номеру шляхом перебиття окремих знаків, тобто, первинний номер двигуна представленого автомобіля - "RF 198 837". Результати досліджень оформлені у вигляді висновків експертизи .

Висновок до розділу 2

Сьогодні в Україні діє процедура ввезення та митного оформлення автомобілів, запроваджена у 2008 році. Законодавство фактично поділило ввезення автомобіля на дві окремі, проте взаємопов'язані процедури. Це дозволило здійснювати плату за розмитнення транспортного засобу не на кордоні, а на внутрішній митниці за місцем проживання громадянина.

Отже, митний огляд здійснюється на кордоні України, а митне оформлення на внутрішніх митницях за місцем постійного проживання або тимчасового перебування громадян, що ввозять автомобіль

Ввезти автомобіль на територію України має право як власник транспортного засобу, так і його представник. На кордоні, як вже було зазначено, здійснюється лише пропуск автомобілів на територію України та їх митний огляд.

Для проведення митного огляду авто, що ввозиться на територію України, надаються оригінали та ксерокопії таких документів:

- документів, що підтверджують право власності на ТЗ або користування ним (у тому числі з правом розпорядження);
- реєстраційних (технічних) документів на транспортний засіб (якщо він перебував на обліку в реєстраційному органі іноземної держави) з відмітками про зняття транспортного засобу з обліку, якщо такі документи видаються реєстраційним органом;
- митної декларації (у разі потреби);
- документів, що підтверджують право на надання пільг в оподаткуванні (у випадку наявності права на пільги);

- паспортних документів та інших документів, визначених законодавством України та міжнародними договорами України, що дають право на перетин державного кордону;
- довідки про ідентифікаційний номер громадянина (за наявності).

Розділ 3 Удосконалення митно-тарифної політики .

3.1 Рівень митно-тарифного захисту країни

В останні роки Урядом України проводиться активна робота щодо інтегрування України до світових торговельно-економічних структур. Вступ України до СОТ та інтеграція до Європейського співтовариства створила українському товаровиробнику більш сприятливі умови для проникнення на ринки інших країн. Необхідно зазначити, що на зовнішню торгівлю впливають багато чинників. Це кон'юнктура на внутрішньому та зовнішніх ринках, купівельна спроможність населення, економічний стан суб'єктів господарювання, коливання валютних курсів, політика у сфері захисту внутрішнього ринку тощо. У 1996-1998 роках Урядом України проводилася політика різкого підвищення ставок ввізного мита. У 1998 -1999 роках у зв'язку з активізацією співробітництва з міжнародними фінансовими організаціями (на виконання положень Меморандуму економічної політики на період з 1 липня 1998 року по 30 червня 2001 року, який було прийнято Урядом у зв'язку з впровадженням програми "Механізм розширеного фінансування"), Уряд почав проводити політику лібералізації зовнішньої торгівлі, яка в першу чергу характеризувалася поступовим зниженням ставок ввізного мита. Спостерігалася наступна динаміка середньоарифметичного тарифу та обсягів імпорту по групам товарів [13, 15].

Сільгосппродукція (групи 1-24 УКТЗЕД) - у 1997 році різке підвищення середньоарифметичного тарифу до 23,6% призвело до падіння обсягів імпорту. Зниження середнього тарифу у 1998 році до 19,5% призвело до невеликого підвищення обсягів імпорту. Подальше незначне зменшення середнього тарифу до 19,2% (1999 рік) призвело до падіння імпорту у 1999 році. Однак, значною мірою це було пов'язано із фінансовою кризою 1998 року. В подальшому, у 2000 –

2003 роках відмічається тенденція поступового зростання імпорту. а у 2004 року він знизився незначним чином. Тобто чіткої залежності рівня середньоарифметичного тарифу та обсягів імпорту, починаючи з 1998 року, не відслідковується.

Мило та миючі засоби (група 34 УКТЗЕД) - з 2004 року по 2008 рік середньоарифметичне значення тарифу було знижено з 11,4% до 7,33%, а у 2008 році він зріс до 11,85%. Обсяги імпорту цих товарів повільно зростали до 2006 року, але у 2008 році, не дивлячись на стабільні ставки мита, відбулося доволі різке падіння обсягів імпорту (до рівня 1997 року). Починаючи з 2007 року відбувається збільшення імпорту цієї продукції, в тому числі, на 25% у 2008 році (незважаючи на зростання ввізного мита). Тобто рівень ставок мита не є визначальним фактором щодо обсягів імпорту цих товарів.

Текстильна продукція (групи 50-63 УКТЗЕД) - з 2007 року по 2008 рік середньоарифметичний тариф було підвищено з 11,3% до 18,9%, при цьому одночасно зростали обсяги імпорту цих товарів. З 2004 року по 2008 рік на виконання Угоди про партнерство та співробітництво з ЄС відбулося зниження середньоарифметичного тарифу з 18,9% до 5,52%, при цьому за 2009 рік обсяги імпорту впали і досягли рівня трохи нижче 1996 року. За 2004 – 2008 роки обсяги імпорту різко зросли, але треба відзначити, що в цьому випадку зростання імпорту відбулося, в основному, за рахунок сировинних товарних позицій (нитки, волокна, тканини та інше), що дозволило українському виробнику нарощувати обсяги випуску готової товарної продукції і відповідно нарощувати обсяги експорту готової продукції, при цьому обсяги імпорту готової продукції практично не зростали. Розпочата у 2008 році політика лібералізації торгівлі текстильною продукцією призвела збалансування показників експорту та імпорту цих товарів, що значною мірою пов'язано із зростанням експорту української готової текстильної продукції.

Взуття (група 64 УКТЗЕД) - у 2004 - 2008 роках середньоарифметичний тариф не змінювався і залишався на рівні 22,5%, водночас відбувалося плавне падіння обсягів імпорту цих товарів. У 2006 році середньоарифметичний тариф

знизився до 20%, однак обсяги імпорту товарів цієї групи продовжували знижуватися до 2007 року. У 2008 році відбулося збільшення імпорту на 25% порівняно з 2007 роком.

Холодильне устаткування, в тому числі і побутове (товарна позиція 8418 УКТЗЕД) на кінець 2004 року середньоарифметичний тариф було різко підвищено з 5% до 19% при цьому протягом 2005 року відбувалося зростання імпорту цих товарів. На кінець 2006 року обсяги імпорту знизилися на незначну величину і протягом 2007 року продовжували знижуватися. Однак, не дивлячись на те, що на кінець 2008 року середньоарифметичний тариф знову було підвищено до рівня 21%, протягом 2006 – 2009 років відбувалося зростання імпорту цієї техніки. У 2004 році рівень ввізного мита було знижено до 9%, а обсяги імпорту зросли на 54% [13].

Меблі та іграшки (товарні групи 94-95 УКТЗЕД) - на кінець 2006 року середньоарифметичний тариф було підвищено з 11,1% до 11,8%, при цьому відбувалося зростання обсягів імпорту. На кінець 2007 року середньоарифметичний тариф було підвищено до рівня 22,6% і протягом цього періоду відбувалося зниження обсягів імпорту цих товарів. У 2008 та 2009 роках середньоарифметичний тариф було знижено відповідно до рівня 18,6% та 17,83%, а імпорт у 2007 році зріс на 22%) порівняно з 2008 роком. Що стосується загальних змін середньоарифметичного тарифу по усіх товарах та загальних обсягів імпорту, можна відмітити, що у 2007 - 2008 роках відбувалося підвищення ставок мита і в той же час, у 2007 році відбувалося зростання обсягів імпорту товарів. У 2008 - 2009 роках відбувалося значне падіння обсягів імпорту товарів, не дивлячись на те, що у 2009 році середньоарифметичний тариф було знижено до рівня 9,82%. У 2003 році, незважаючи на зростання середнього значення тарифу до рівня 10,68%, відбулося зростання обсягів імпорту до 15,78 млрд. дол. США. У 2007 році середній тариф зменшився до 10,5%, а обсяги імпорту збільшилися до майже 17 млрд. дол. США, але це значною мірою можна пов'язати із загальним економічним ростом [13]. Аналізуючи наведенні статистичні дані можна зробити висновок, що зміни ставок мита, у визначених межах, не є головним чинником,

який може вплинути на зростання обсягів імпорту товарів. В даний час, в основному, ринок споживання та виробництва стабілізувався. Зміни ставок ввізного мита вже відбуваються по окремих товарних позиціях і це не може значно вплинути на загальні обсяги імпорту продукції.

Слід зазначити, що Україна майже не використовує на практиці спеціальні, антидемпінгові та компенсаційні мита для захисту внутрішнього ринку, хоча їх роль надзвичайно важлива, особливо з точки зору економічної безпеки.

Так, у 2002 р. Кабінетом Міністрів України введено спеціальне мито у розмірі 20% щодо низки російських товарів у кількості 22 позицій, в тому числі залізняка, хлору, мінеральних добрив, деяких фарб і лаків, бавовняних тканин, феросплавів. Мито було введено на період дії спеціального мита, встановленого Росією у травні 2001 р. на українські труби з чорних металів. Також з 30 липня по 8 грудня 2002 р. було введено спеціальне мито на нові легкові автомобілі з Росії з робочим об'ємом циліндра від 1000 до 1500 см³, що ввозяться громадянами на митну територію України, у розмірі 31,7%. Мета введення — підтримка вітчизняного виробника.

З цією ж метою 27 вересня 2003 р. Україна ввела антидемпінгове мито терміном на 5 років на імпорт сірників з Росії та Білорусі. У рішенні Міжвідомчої комісії з міжнародної торгівлі від 12.09.2003 р. розмір ставки ввізного мита для російських сірників встановлено на рівні 8,8%, однак продукція ЗАТ «Плитспичпром» (Балабаново) обкладатися митом не буде. Для білоруських виробників розміри мита є значно вищими: ЗАТ «Пинскдрев» — 31,8%, «Борисовдрев» — 68,7%, інших виробників — 95,7% [13].

Аналіз вітчизняного митного оподаткування далі здійснимо з огляду на структуру доходів Зведеного бюджету України за 1994 — 2004 рр. за такими напрямками: по-перше, з'ясуємо, яку питому вагу має митне оподаткування в цілому в дохідній частині Зведеного бюджету України (мито/доходи), і в непрямому оподаткуванні зокрема (мито/непрямі податки); по-друге, визначимо зміни у структурі мита (ввізне та вивізне мито).

Таблиця 2.1. Динаміка та ланцюгові темпи приросту питомої ваги мита у складі доходів Зведеного бюджету України та непрямих податках, %.

Показники	003	004	005	006	007	008	009
Мито, доходи	9	5	4	3	5	8	1
Мито, нпрямі податки	1,0	2,2	1,9	1	9	0	1
Ланцюгові темпи приросту, доходи	5	5	5	15	1,8	1,5	4,5
Ланцюгові темпи приросту, Непрямі податки	7	6,0	8,3	6,2	5,9	4,3	9,9

Згідно з табл. 2.1 відзначимо, що митне оподаткування не належить до податків, які мають ключове значення при формуванні дохідної частини бюджету, оскільки питома вага митного оподаткування протягом усього періоду, що аналізується, не перевищувала 6%. У цілому це позитивний результат, оскільки характерною особливістю податкових систем більшості країн, що розвиваються, є висока частка податків на зовнішню торгівлю (у середньому до 30% дохідної частини бюджету), насамперед імпортного мита. Однією з причин високої частки мита в державних доходах є простота збору такого податку. До того ж ці податки служать ефективним заміником податку на доходи вітчизняних підприємств.

Водночас не можна не помітити, що роль митного оподаткування постійно підвищується, особливо в останні роки. Так, якщо у 1999 — 2001 рр. митні надходження становили в середньому 800 млн. грн. на рік, то за період 2006 — 2008 рр. вони досягають у середньому 1824 млн. грн., тобто відбулося зростання у 2,3 рази. Це зростання можна пояснити такими факторами.

Першим фактором є збільшення імпорту товарів до України після спаду у 2004 — 2007 рр., який був спричинений як внутрішніми (нестабільність економічної ситуації, платіжна криза, торговельні конфлікти та неврегульованість

проблем ціноутворення на імпортовані енергоносії й транзит), так і зовнішніми проблемами (падіння світових цін і глобальна економічна криза; фінансово-економічна криза в Росії, яка посилила проблеми в торговельно-економічних відносинах між Україною та Росією).

Загалом слід відзначити, що імпорт товарів і послуг до України є досить стабільним, починаючи з 1996 р. Однак зауважимо, що зв'язок між імпортом товарів і послуг і сплатою мита є досить слабким, оскільки коефіцієнт кореляції цих двох груп даних становить лише 14%.

Другим фактором є активізація Україною діяльності останнім часом на шляху вступу до СОТ, що, у свою чергу, викликало прийняття низки нормативно-правових актів і внесення поправок до вже існуючих, які зробили прозорішою діяльність митних органів.

Підсумовуючи можна констатувати, що політика Уряду у сфері митно-тарифного регулювання за останні роки, не призвела до зниження рівня захисту внутрішнього ринку. Порівняння середньоарифметичних ставок імпортного тарифу України з відповідними показниками країн ЄС та Східної Європи також свідчить, що рівень тарифного захисту українського ринку і після вступу до СОТ буде знаходитися на прийнятному рівні.

Як свідчить досвід, рівень митно-тарифного захисту для того, щоб бути ефективним, не повинен бути непомірним (не більше 10-15%). Граничний рівень імпортного мита не повинен, в усякому разі, перевищувати 30%. Інакше непомірно високі ставки мита і податків на імпорт призводять до того, що їх перестають сплачувати.

3.2. Основні напрямки покращення митно-тарифного регулювання

Реалізація експортного потенціалу країни на зовнішніх ринках є стратегічним завданням інтегрування її економіки до світової системи господарювання. За умови трансформації економічної системи виконання даного завдання стає необхідною умовою, яка забезпечує ефективність функціонування економіки загалом. Збільшення експортних надходжень сприяє структурній перебудові, знижує тягар заборгованості країни, значно розширює можливість закупівлі імпорту.

Збільшення обсягів експорту можливе тільки за умови проведення адекватної макроекономічної політики. Вважаю, що поступ у напрямі зниження протекціонізму також сприяє перспективі зростання обсягів експорту. Високий рівень протекціонізму в інтересах галузей обробної промисловості, адекватний заходам, які утримують ціни на експортні товари на штучно низькому рівні, стримують зростання сировинного експорту. Промислові ж експортні товари, виробництво яких в Україні має довгострокові перспективи, як правило, не оподатковуються експортними податками, тому для збільшення обсягу експорту необхідне проведення різноманітних інституціональних реформ.

Таким чином, необхідними умовами для нарощування експорту є макроекономічна стабільність і адекватний валютний курс. Варто зауважити, що на експорті негативно позначаються як завищення, так і значні, непередбачувані коливання валютного курсу, які небезпечні через непередбачуваність.

Основними причинами, які перешкоджають процесу створення потужних секторів промислового експорту за одночасного зберігання достатньо високого рівня протекціонізму для національних виробників, продукція яких конкурує з імпортом, є:

- високий рівень протекціонізму, що побічно підриває експорт шляхом завищення валютного курсу і залучення національних виробничих ресурсів до галузей, які конкурують з імпортом;

- валютний контроль і розподіл ліцензій на імпорт, а за таких умов забезпечити доступ до ресурсів за світовими цінами дуже проблематично.

Звільнення від сплати мита або варіант використання тимчасового безмитного ввезення майже неможливі з точки зору адміністрування за умови високого рівня протекціонізму, що призводить до значних розбіжностей вітчизняних цін на імпорт із світовими цінами, оскільки мають місце різноманітні зловживання і використання ресурсів не за призначенням.

Досвід свідчить, що існують країни, які змогли досягти значного зростання експорту за одночасного проведення протекціоністської політики, наприклад, Південна Корея і Тайвань. Проте вони змогли це зробити завдяки особливим політичним умовам і збігу обставин, які відтворити в Україні практично неможливо. У Південній Кореї і Тайвані авторитарні режими активно протидіяли діяльності з присвоєння ренти, яку розглядали як суперечну мету розвитку експорту. У цих країнах протекціоністська політика врівноважувалася також іншими заходами щодо стимулювання промисловості і торгівлі. Вжиття подібних заходів в Україні, на нашу думку, є досить проблематичним, оскільки може призвести до корупції і зловживання. Крім того, час від часу ці заходи підкріплювалися експортними субсидіями, використання яких у даний час буде нашою протидією економічно розвинутих країн. Більше того, в обох країнах дійшли розуміння недоліків протекціонізму і лібералізували імпорт. Південна Корея з 1967 р. здійснювала поступове реформування політики імпорту, а починаючи з 80-х років цей процес було прискорено, що істотно знизило рівень протекціонізму. За рахунок цього відбувалось зростання експорту, і протягом 80-90-х років зростала частка експорту у валовому внутрішньому продукті.

Експортери одержують істотні переваги від вільного доступу до імпортного устаткування і технологій завдяки низьким ставкам імпортного мита і непрямим податкам, встановленим на устаткування, що ввозиться, а також зрозумілих і ефективних процедур, що регулюють внутрішні іноземні інвестиції.

Вважаю, що надійний і безподатковий доступ до імпорتنих виробничих ресурсів найкраще забезпечується одночасним використанням принаймні трьох різноманітних схем. Хоча кожна з них може відповідати досягненню конкретних експортних цілей, але схеми повинні бути доступні всім діючим і потенційним експортерам. Дані схеми мають і певні недоліки. Вони можуть тимчасово скоротити обсяг державних надходжень, а за високого рівня протекціонізму такі схеми створюють умови для різноманітних зловживань. Розробка і реалізація схем потребують уваги політиків і значних адміністративних витрат з боку держави.

Однак, незважаючи на набуття чинності з 1 січня 2004 року Митним кодексом України, ситуація в галузі митного контролю та митного оформлення залишається непростою. Кількість нормативно-правових актів, що регулюють митну справу, не свідчить на користь якості регулювання правовідносин, що виникають у цій сфері. Недосконалість системи митного законодавства позначається на всій системі національного законодавства та розвитку митного права.

Беручи до уваги зазначені тенденції й умови правового регулювання митного контролю та митного оформлення, пріоритетами у цій сфері мають стати:

- підвищення рівня захисту національних інтересів держави за допомогою інструментів митної політики з одночасним збалансованим упровадженням міжнародних вимог та стандартів;

- спрощення митних процедур за рахунок покращення системи управління ризиками, що дасть змогу зосередитися на ідентифікації й інспектуванні високоризикованих вантажів;

- створення максимально сприятливого середовища для учасників зовнішньоекономічної діяльності з метою активізації здійснення ними експортно-імпорتنих операцій;

- підвищення ефективності оперативного виявлення та протидії негативним явищам у зовнішній торгівлі, які є потенційними загрозами безпеці й інтересам держави.

Для цього необхідно:

- створити сприятливі нормативно-правові умови розширення прав митних органів у частині доступу до інформації, що міститься в базах даних інших органів державної влади;

- забезпечити умови для ширшого застосування принципів постаудитконтролю у здійсненні митного контролю та поступового відходу від практики стовідсоткового фізичного огляду товарів;

- розробити національну концепцію створення та функціонування уповноважених операторів торгівлі з метою підвищення безпеки переміщення міжнародних вантажів і створення вигідних умов для учасників зовнішньоекономічної діяльності. Статус уповноваженого оператора мають отримувати суб'єкти ЗЕД, які відповідатимуть законодавчо встановленим критеріям (такими критеріями можуть бути: відсутність недобросовісних дій під час здійснення зовнішньоекономічних операцій, відсутність недостовірної та суперечливої інформації у товаросупровідних та фінансових документах, відсутність незаконних дій під час здійснення ЗЕД тощо). Отримання статусу передбачає для уповноваженого оператора торгівлі такі вигоди: значне спрощення процедур митного оформлення товарів, зменшення витрат на бюрократичне оформлення шляхом скорочення переліку обов'язкових документів, зменшення витрат на проведення процедур із розмитнення товарів тощо. Має бути передбачена можливість втрати статусу уповноваженого суб'єкта через недобросовісні дії із внесенням його до переліку суб'єктів підвищеного ризику Держмитслужби;

- розробити програму реформування процедур митного оформлення, що ґрунтується на цілковитій автоматизації процесів, упровадженні методик управління ризиками, профілювання й вибіркової. Для цього посилити взаємодію з іноземними експертами з метою запозичення відповідного зарубіжного досвіду;

- розширити застосування системи управління ризиками, що об'єднує індикатори ризику, розроблені в рамках діяльності митних та прикордонних

органів, а також забезпечити відповідність цієї системи на оперативному рівні Рамковим стандартам безпеки та спрощення світової торгівлі ВМО. Для цього необхідно забезпечити єдині стандарти обміну даними на міжвідомчому рівні між українськими правоохоронними та іншими відповідальними органами, які здійснюють моніторинг і контроль зовнішньоекономічних операцій, а також володіють оперативною інформацією;

– створити єдину систему використання попередньої інформації відповідно до положень Рекомендацій щодо інформаційних технологій Кіотської конвенції та Рекомендацій з інтегрованого управління ланцюгом постачання товарів Всесвітньої митної організації з метою оперативного виявлення потенційно небезпечних вантажів та запобігання наслідкам увезення недоброякісної, екологічно-, санітарно- й іншої небезпечної продукції ще на початковій стадії руху.

3.3. Міжнародна співпраця в рамках удосконалення митного-тарифного регулювання

У 2007 році Держмитслужбою здійснювались заходи у сфері міжнародного співробітництва, спрямовані на реалізацію зовнішньополітичного курсу України та підтримання тісних партнерських стосунків з міжнародними організаціями, митними службами зарубіжних країн та іншими партнерами. За участю керівництва Держмитслужби відбулась низка офіційних візитів вищих посадових осіб України до Республіки Польща, Угорської Республіки, Республіки Хорватія, Румунії засідань двосторонніх міжурядових комісій з питань торговельно-економічного співробітництва України із зарубіжними країнами та інших заходів. У двосторонньому форматі відбулися зустрічі на рівні керівництва Держмитслужби та високопосадовців митних відомств зарубіжних країн.

Держмитслужбою здійснюється постійна робота, пов'язана з діяльністю пунктів пропуску на різних ділянках державного кордону України, удосконалення мережі пунктів пропуску, їх відкриття, облаштування, зміни статусу тощо. Голова

Держмитслужби Єгоров О.Б. взяв участь у церемонії відкриття міжнародного пункту пропуску «Солотвино - Сігету Мармаціей», що розташований на українсько-румунській ділянці державного кордону України.

Пріоритетним напрямом міжнародного митного співробітництва Держмитслужби є взаємодія з Всесвітньою митною організацією, якою розробляються рекомендації щодо міжнародних правових норм у митній сфері, закріплюються в міжнародно-правових інструментах норми і стандарти діяльності митних органів, надаються пропозиції щодо гармонізації національних законодавств країн-членів ВМО з відповідними міжнародними правовими нормами.

Одним з важливих напрямів, над якими працює Держмитслужба, є спрощення формальностей на кордоні та сприяння міжнародній торгівлі. З метою ознайомлення з досвідом провідних митних служб та міжнародних інституцій представники Держмитслужби залучались до участі в 4-ій нараді Робочої групи представників міністерств транспорту, залізничних організацій, прикордонних та митних органів щодо підготовки міжнародної конференції по спрощенню перетину кордонів залізничним транспортом (06-08.03.07, Варшава). Також за участю представників митних органів України проводились зустрічі у двосторонньому форматі з питань організації спільного контролю в пунктах пропуску, розташованих на українсько-польській, українсько-словацькій та інших ділянках державного кордону.

У зв'язку з набуттям чинності з 01.01.07 Гармонізованої системи версії 2007 року Всесвітньої митної організації, одним з пріоритетів Управління на 2008 рік є розроблення УКТЗЕД, побудованої на версії ГС 2007. Відповідно до вимог Кіотської конвенції, з метою скорочення часу митного оформлення одним з напрямків роботи Управління є прийняття попередніх класифікаційних рішень. Так протягом 2007 року прийнято 761 рішення по 1933 товарах. В якості експерименту Київській та Східній регіональним митницям надано повноваження на прийняття таких попередніх рішень. Напрацьований досвід показав, що прийняття попередніх рішень про класифікацію товарів саме регіональними

митницями є більш ефективним заходом, оскільки дозволяє оптимізувати, впорядкувати та скоротити час процедури прийняття попередніх рішень за рахунок територіального розміщення суб'єктів ЗЕД в зоні діяльності регіональних митниць та забезпечити дієвий контроль за їх використанням при митному оформленні. На виконання рішення колегії Держмитслужби від 27.12.07 “Про стратегічні напрями діяльності митної служби України, основні пріоритети діяльності та заходи щодо їх реалізації на 2008 рік”, щодо завершення розпочатого у 2006-2007 роках розмежування оперативних та управлінських функцій між Держмитслужбою та митними органами планується повністю передати повноваження на прийняття попередніх рішень регіональним митницям з метою переорієнтування пріоритетів роботи Управління у напрямку виконання функцій із застосування законодавства з питань митної справи та посилення контрольних функцій.

За 2007 рік відділами номенклатури й класифікації товарів регіональних митниць, митниць та відділами контролю митної вартості і номенклатури митниць прийнято 22283 класифікаційних рішення, що складає 87% показника 2006 року (25684 класифікаційних рішення).

За їх результатами класифіковано 51620 товарів (з них по імпорту – 95% від загальної кількості, по експорту – 5%), що складає 74% показника минулого року, коли кількість класифікованих товарів. За 2007 рік додаткові надходження до бюджету за рахунок посилення контролю за роботою з прийняття класифікаційних рішень складають 108,0 млн. грн., що на 2% більше даних 2006 року (коли додаткові надходження склали 106,3 млн. грн.). Сфера оцінки діяльності класифікаційних підрозділів не обмежується тільки зазначеними показниками. Правильність класифікації товарів необхідно оцінювати також з позиції визначення митної вартості, та припинення незаконних схем переміщення товарів через митний кордон України. Так, за рахунок прийнятих класифікаційних рішень:

- митна вартість товарів збільшилась на 19,5 млн. грн.

-складено 280 протоколів про порушення митних привил загальною вартістю 116 млн. грн.

В середньому, на одне класифікаційне рішення донарахування до Держбюджету протягом 2007 року зросло порівняно з 2006 роком з 4,1 тис. грн. до 4,9 тис. грн. З метою приведення діяльності Управління у відповідність з вимогами міжнародних стандартів щодо систем управління у 2007 році в Управлінні розроблена, впроваджена та сертифікована Система управління якістю відповідно до вимог міжнародного стандарту ISO 9001:2001. Сертифікат, виданий у серпні 2007 р., поширюється на всі підрозділи Управління та є чинним до 2012 року і підтверджує високу якість надання управлінських послуг.

У зв'язку із специфікою діяльності та з метою міжнародного визнання результатів експертиз в Управлінні розроблена та впроваджена система якості щодо компетентності випробувальних лабораторій відповідно до вимог, встановлених міжнародним стандартом ISO 17025:2006 та подано пакет документації для попереднього документального аудиту до Національного агентства з акредитації України.

Українська делегація взяла участь у другому після затвердження нової структури підкомітетів Україна – ЄС спільному засіданні Підкомітету Україна – ЄС № 5 з питань митного та транскордонного співробітництва.

Учасники засідання відзначили виняткову важливість співробітництва у митній сфері і висловили сподівання, що проведення цього заходу сприятиме його подальшому зміцненню та поглибленню.

Представники ЄС дали позитивну оцінку стану виконання митної частини Плану дій Україна – ЄС. Зокрема, це стосувалося запровадження в роботу митних органів України методу аналізу ризиків, спрощення процедур митного контролю, посилення взаємодії з діловими колами і протидії корупції. При цьому європейська сторона висловила зацікавленість в отриманні детальної інформації про зміст Методичних рекомендацій із застосування окремих положень Митного кодексу України, що стосуються визначення митної вартості товарів, які імпортуються на митну територію України.

На сьогоднішній день одним з пріоритетних питань загальнодержавного значення є питання вступу України до Світової Організації Торгівлі (СОТ). Як відомо, для того, щоб стати повноправним членом цієї впливової міжнародної організації, Україна повинна привести вітчизняне законодавство, зокрема й у сфері митної діяльності, у відповідність до законодавства країн-членів СОТ.

Саме з цією метою, а також для гармонізації й уніфікації законодавства України з митних питань із загальноприйнятими у світовій практиці нормами, Міністерством економіки спільно з Державною митною службою України було розроблено Закон України від 22.12.05 № 3269-IV „Про внесення змін до деяких законодавчих актів України”. Цим законом митне законодавство України з питань митної оцінки та визначення країни походження товарів приведене у відповідність до положень угод ГАТТ/СОТ.

Зокрема, у згаданому Законі України враховано зауваження країн-членів робочої групи з питань вступу України до СОТ щодо визначення країни походження товару, а саме:

- застосування останніх операцій по переробці товару (кумулятивний принцип) та критерію зміни коду товару за товарною номенклатурою та критерію адвалерної частки (стаття 2 (а) Угоди про правила визначення походження СОТ);
- визначення сертифікату походження товару в частині письмової заяви експортера
- розмежування преференційних та непреференційних правил визначення походження товарів (Угода про правила визначення походження СОТ);
- визначення країни походження упаковки, яка підлягає декларуванню окремо від товару
- визначення країни походження приналежностей, запасних частин та інструментів, призначених для використання в машинах, пристроях, агрегатах або транспортних засобах

Саме з цією метою і було розроблено проект Закону України „Про внесення змін до Закону України „Про Митний тариф України”, яким передбачається

привести вітчизняну товарну номенклатуру у відповідність до вимог ГС 2002 року.

Висновок до розділу 3

На мою думку, одним із ефективних шляхів створення сприятливого економічного середовища для експортерів є надання їм вільного доступу до необхідних ресурсів через систему звільнення імпорту ресурсів, необхідних для виробництва експортних товарів, від застосування як тарифних, так і нетарифних обмежень, навіть у разі наявності вітчизняних ресурсів.

Експортери також можуть одержувати певні переваги, якщо матеріали, які витрачаються в процесі виробництва, і запасні частини до устаткування будуть легкодоступні їм за цінами, близькими до світових. Як показує світовий досвід, велика частина світового промислового експорту з країн із ринковою економікою припадає на ті країни, де для виробництва експортної продукції практично створено умови "вільної торгівлі" щодо системи оподаткування і забезпечується вільний доступ до матеріалів. Проте більшість країн, що розвиваються, мають потребу у значному вдосконаленні системи придбання виробничих ресурсів підприємствами -- експортерами.

Одним із засобів успішної реалізації експортного потенціалу України може стати політика надання експортерам безмитного доступу до всіх імпортованих матеріалів. Так, наприклад, Гонконг і Сінгапур фактично є порто-франко, за рахунок чого показники експорту в цих країнах мають тенденцію до зростання.

Список використаних джерел

1. Митний кодекс України
2. Закон України "Про зовнішньоекономічну діяльність"
3. Буковинский А.Е. „Теорія міжнародної торгівлі”. – М.: Делo, 2002. – 327с.
4. Власюк О.С. Модельний аналіз динаміки міжгалузевих цінових пропорцій в економіці України. – К.: НІСД, 2004. – 80 с. – (Сер. “Екон. стратегії”; Вип. 5).
5. Власюк О.С., Ямпольська І.Л. Зовнішня торгівля України: стан та прогноз. – К.: НІСД, 2004. – 63 с. – (Сер. “Наук. доповіді”; Вип. 49)
6. Розвиток зовнішньої торгівлі України та її економічна безпека /В.Г. Андрійчук, О.С. Власюк, А.І. Мокій, В.П. Титаренко; За ред. В.Г. Андрійчука: Моногр. – К.: НІСД, 2003. – 148 с. – (сер. “Екон. стратегії”; Вип. 4).
7. www.uaie.com.ua - інформаційний сайт Української асоціації імпортерів і експортерів.
8. www.rada.gov.ua – офіційний сайт Верховної ради України
9. www.minfin.gov.ua – офіційний сайт Міністерства фінансів України
10. Банківська справа та основи митного регулювання в Україні: Навчальний посібник. - Суми : Університетська книга, 2003. - 262 с.
11. Буланій О. О. Світовий досвід сучасного митно-тарифного регулювання та застосування його в Україні // Актуальні проблеми економіки. - 2006. - № 9. - С. 7 - 14
12. Вишневецький В. П. Можливі наслідки зменшення експортного мита в рамках приєднання України до СОТ // Фінанси України. - 2007. - № 1. - С.28-35
13. Данченко В. Транспорт: що необхідно знати при організації міжнародних перевезень // Податкове планування. - 2006. - № 11. - С. 65-75
14. Дахно І. І. Міжнародне економічне право. - К. : Центр навчальної літератури, 2006. - 270, с.
15. Експортно-імпортні операції в Україні: Збірник нормативних актів. - К. : Юрінком Інтер, 2003. - 445, с.
16. Жорін Ф. Л. Правові засади митної справи України: Навчальний посібник. - К.: Магістр-XXIсторіччя, 2005. - 382, с.

17. Митна політика України: науково-популярна література. - К., 1994. - 80 с.
18. Митне регулювання в ЄС та в Україні: порівняльно-правове дослідження: наукове видання. - К. : Ніка-Прінт, 2005. - 831 с.
19. Митне оформлення товарів // Все про бухгалтерський облік. - 2006. - 23 травня. - С. 5-63
20. Митний кодекс України: Від 11 липня 2002 р. - К.: Атіка, 2002. - 158, с.
21. Митний контроль та митне оформлення: Навчальний посібник. - К. : Знання, 2001. - 284 с.
22. Митний контроль та митне оформлення. - К.: Знання, 2005. - 327 с.
23. Науменко В. Особенности применения таможенных деклараций в странах Европы // Справочник экономиста. - 2007. - № 1. - С. 21-23
24. Науменко В. П. Митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні: Монографія. - К.: Знання, 2004. - 403, с.
25. Приймаченко Д. До питання вдосконалення провадження у справах про порушення митних правил // Підприємництво, господарство і право. - 2007. - № 3. - С. 3-8
26. Ступак Ю. Переробка за межами митної території України // Справочник экономиста. - 2007. - № 2. - С. 11-15
27. Ступак Ю. Спеціальна митна зона // Справочник экономиста. - 2006. - № 9. - С. 21-23
28. Ступак Ю. Тимчасове ввезення (вивезення) товарів // Справочник экономиста. - 2006. - № 10. - С. 22-26
29. Терещенко С. Основи митного законодавства в Україні: Теорія та практика. - К. : АТ "Август", 1999. - 295 с.
30. Шишка Р. Б. Митне право України: Навчальний посібник. - Харків: Еспада, 2002. - 294, с.