

Київський національний торговельно-економічний університет

Кафедра товарознавства та митної справи

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

«Розробка профілів ризику при імпорті вантажних автомобілів»

Студентки 2 курсу, 9м групи,
спеціальності 076,
«Підприємництво, торгівля та
біржова діяльність»,
спеціалізації «Митна справа»

Харченко Ліни
Володимирівни

Науковий керівник
док-р техн. наук, професор

Мережко Ніна
Василівна

Науковий консультант
канд. техн. наук, доцент

Галько Світлана
Василівна

Гарант освітньої програми
док-р техн. наук, професор

Мережко Ніна
Василівна

Київ 2018

АНОТАЦІЯ

В роботі розглянуто методологію, критерії та основні принципи автотоварознавчої експертизи вантажних автомобілів.

Проаналізовано ринок та асортимент вантажних автомобілів в Україні, обсяги виробництва та імпортно-експортних операцій.

Проведено аналіз митних процедур при ввезенні вантажних автомобілів в Україну. Детально проаналізовано процедуру нарахування митних платежів та визначення митної вартості під час імпорту згідно з митною декларацією та іншими товаросупровідними документами.

Проаналізовано та розроблено профілі ризику під час імпорту вантажних автомобілів. Запропоновано шляхи мінімізації ризиків при ввезенні вантажних автомобілів.

Ключові слова: імпорт, вантажний автомобіль, профілі ризику, електронне декларування, митна декларація, автотоварознавча експертиза.

SUMMARY

The methodology, criteria and basic principles of automobile consumer examination of trucks are considered in the work.

The market and assortment of lorries in Ukraine, volumes of production and import-export operations are analyzed.

The analysis of customs procedures at import of trucks in Ukraine is carried out. The procedure for calculating customs payments and determining the customs value during importation in accordance with the customs declaration and other shipping documents is analyzed in detail.

Analyzed and developed risk profiles for importing trucks. The ways of minimization of risks at import of trucks are offered.

Key words: import, truck, risk profiles, electronic declaration, customs declaration, automobile consumer examination.

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

КТЗ – колісний транспортний засіб

МД – митна декларація

АСАУР – Автоматизована система управління ризиками

УКТЗЕД – Українська класифікація товарів зовнішньоекономічної діяльності

ЗЕД – зовнішньоекономічна діяльність

ДФС – Державна фіскальна служба

ЗУ – Закон України

ДПМЕ - Департамент податкових та митних експертиз

ЗМІСТ

ВСТУП.....	8
РОЗДІЛ 1. Теоретико-методологічні засади автотоварознавчої експертизи та управління митними ризиками при імпорті вантажних автомобілів.....	9
1.1 Стан ринку вантажних автомобілів в Україні.....	11
1.2 Класифікація вантажних автомобілів.....	16
1.3 Нормативно-правове регулювання митних процедур та методологія управління митними ризиками при імпорті вантажних автомобілів.....	19
1.4 Регламент проведення автотоварознавчої експертизи вантажних автомобілів.....	27
РОЗДІЛ 2. Аналіз асортименту та автотоварознавча експертиза вантажних автомобілів для митних цілей.....	33
2.1 Організація, об'єкти та методи дослідження.....	33
2.2 Товарознавча характеристика асортименту вантажних автомобілів в Україні.....	36
2.3 Визначення критеріїв для проведення експертизи вантажних автомобілів.....	45
2.4 Автотоварознавча експертиза вантажних автомобілів для митних цілей та оформлення її результатів.....	51
РОЗДІЛ 3. Аналіз митних процедур та розробка профілів ризику при імпорті вантажних автомобілів.....	55
3.1 Визначення митної вартості та нарахування митних платежів при ввезенні вантажних автомобілів в Україну.....	55
3.2 Аналіз здійснення митних процедур при імпорті вантажних автомобілів згідно з митною декларацією.....	59
3.3 Розробка профілів ризику при ввезенні вантажних автомобілів в Україну.....	64

3.4 Шляхи мінімізації ризиків при ввезенні вантажних автомобілів в Україну.....	69
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ.....	74
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	79
ДОДАТКИ.....	86

ВСТУП

Вантажні автомобілі – це автомобілі, що за своєю конструкцією та обладнанням призначені для перевезення вантажів.

Вантажні автомобілі широко використовуються при транспортуванні великого асортименту вантажів по Україні або просто транзитом. Залежно від технічних характеристик буде залежати який вантаж планується перевозити і, відповідно, асортимент вантажних автомобілів є досить широким.

З огляду на широку сферу застосування, асортимент та його постійне розширення, для сучасного етапу характерним є зростання обсягів виробництва та реалізації вантажних автомобілів як на глобальному так і на національному рівні. Зростають і обсяги їх зовнішньоторговельного обігу.

Автомобільна промисловість України охоплює широкий спектр компаній та організацій в історії української держави, що беруть участь у проектуванні, розробці, виробництві, маркетингу та продажу колісних транспортних засобів.

Крім вантажних автомобілів автомобільну промисловість України складають легкові автомобілі, легкові комерційні автомобілі, автобуси, причеми, мотоцикли, мопеди, спеціальна та військова автомобільна техніка, запчастини та комплектуючі для автомобілів, мотоциклів та мопедів.

Вантажне автомобілебудування в Україні представлено Кременчуцьким автозаводом (зараз – Холдингова компанія «АвтоКрАЗ»). Основна спеціалізація підприємства – важкі вантажівки, в тому числі вантажівки підвищеної прохідності і всіляка спецтехніка на шасі автомобілів КрАЗ (автоцистерни, бетономішалки, бурові установки, крани тощо).

Основну частину ринку вантажних автомобілів всіх призначень та комплектаций становить продукція експорту з інших країн [30].

Під час ввезення вантажних автомобілів в Україну є потреба враховувати профілі ризику для даної групи товарів. У процесі здійснення митних формальностей індикатори ризиків для вантажних автомобілів визначаються за допомогою конкретно виражених критеріїв вибіркової, таких як конкретний код товару, країна походження, країна відправлення вантажу, вартість, торговельний суб'єкт, тип транспортного засобу, комплектація, вантажопід'ємність, мета перебування на митній території тощо.

Актуальність теми. В умовах значних обсягів імпорту і розширення асортименту пропозиції зростає роль ідентифікації та автотоварознавчої експертизи в цілях митного оформлення, а саме для перевірки та підтвердження правильності їх коду за УКТЗЕД, визначення митної вартості та нарахування митних платежів при імпорті вантажних автомобілів.

Предмет дослідження – критерії, методи та особливості проведення ідентифікаційної експертизи вантажних автомобілів, а також профілі ризику при їх імпорті.

Об'єктом дослідження є вантажні автомобілі, зокрема автомобіль-самоскид, новий, торговельної марки SCANIA, модель P360CB6X4ENZ, що ввозиться на митну територію України.

Практична цінність полягає в тому, що запропоновані критерії і методи ідентифікаційної експертизи, а також розроблені профілі ризику можуть бути використанні при митному оформленні вантажних автомобілів в режимі імпорту.

Апробація результатів дослідження. Результати досліджень було висвітлено та обговорено на Міжнародній студентській науково-практичній конференції «Актуальні проблеми підприємництва, торгівлі та біржової діяльності» (м.Київ, 14-15 березня 2018 року) по темі «Автотоварознавча експертиза вантажних автомобілів».

Публікації. За результатами дослідження підготовлена та опублікована стаття:

Харченко Л.В. Автотоварознавча експертиза вантажних автомобілів / Л.В. Харченко // Управління безпечністю, якістю та експертиза товарів: У 67 зб. наук. ст. студ. ден. форми навч. / відп. ред. В.А. Осика. – Київ : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2018. – Ч. 2. – С.243-249 [64].

Структура та обсяг випускної кваліфікаційної роботи. Випускна кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків та пропозицій, списку використаних джерел, додатків.

Основний текст роботи складає 84 сторінки. Робота містить 10 таблиць, 6 рисунків, список використаних джерел нараховує 73 найменування. До роботи додаються 9 додатків.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ АВТОТОВАРОЗНАВЧОЇ ЕКСПЕРТИЗИ ТА УПРАВЛІННЯ МИТНИМИ РИЗИКАМИ ПРИ ІМПОРТІ ВАНТАЖНИХ АВТОМОБІЛІВ

1.1. Стан ринку вантажних автомобілів в Україні

Вантажний автомобіль - це автомобіль, що за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення вантажів. Значення вантажного автомобілебудування важко переоцінити. Його завданням виступає забезпечення комплексної механізації й автоматизації виробництва, постачання народногосподарських галузей новою технікою, задоволення населення сучасними споживчими товарами. На сьогоднішній день саме автомобільний вид транспорту є найбільш мобільним та практичним, адже здатний здійснювати рух в будь-яких умовах.

Ринок вантажних автомобілів в Україні та світі має досить хороші перспективи розвитку. Різноманітні міжнародні компанії, котрі надають послуги вантажного перевезення знаходяться у постійному русі та динамічному розвитку, використовують нові методи та схеми доставки вантажів, для більш швидкого та безпечного перевезення. Можна сказати, що сучасний стан світового ринку вантажних автомобілів знаходиться на високому рівні розвитку [58].

Однією з проблем розвитку залишається залежність українського ринку від імпорту вантажних автомобілів. Недостатній рівень інвестування в модернізацію виробничих потужностей з випуску вантажівок і фінансування науково-технологічних розробок в цій сфері стримує розвиток вітчизняного автопрому. Таким чином, вантажні автомобілі українського виробництва з огляду на невисокий рівень якості та технологічності програють імпортним аналогам. І якщо в 2008 році частка ринку вантажівок іноземного

виробництва становила 87,7% в натуральному вираженні, то за підсумками 2012 р - вже 98,9% [58].

Якщо виділити обсяги продажу вантажівок в Україні, то за підсумками 2017 р. найкраще продавалися машини Мінського автозаводу – 153 од. На другому місці Mercedes-Benz – 127 шт., третю позицію за кількістю проданих нових машин посідає MAN – 77 од. На четвертому місці Scania – 57 од. (рис. 1.1) [13]

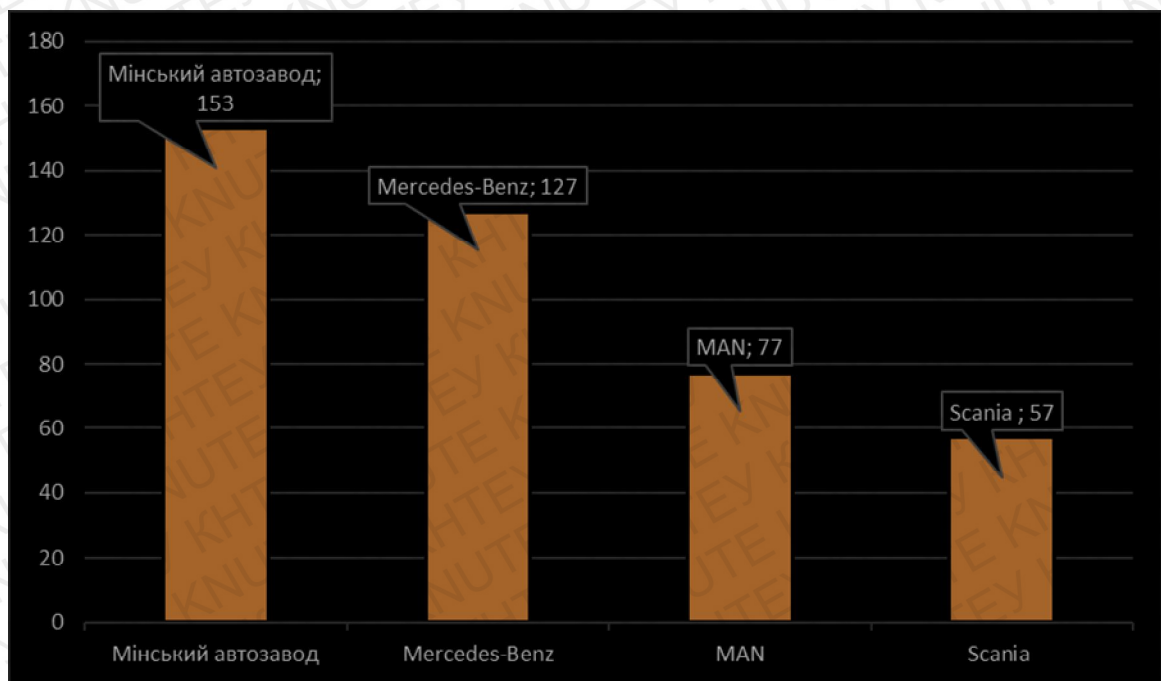


Рис. 1.1 Лідери продажів вантажних автомобілів в Україні за 2017 рік

Якщо брати до уваги вітчизняне автомобілебудування, то не можна не відзначити успіх Кременчуцького автомобільного заводу, який випускає вантажні автомобілі загального призначення, лісовози, самоскиди. Від 1959 року даний завод випустив більше ніж 800 тис. автомобілів різноманітних моделей, які перебувають у використанні на автошляхах 57 країн світу. Ринок вантажного автомобілебудування є досить перспективним.

Виробництво вантажних автомобілів в Україні представлено гігантом автомобільної промисловості «Кременчуцьким автомобільним заводом» (зараз – Холдингова компанія «АвтоКрАЗ»). Основна спеціалізація

підприємства – важкі вантажівки, в тому числі вантажівки підвищеної прохідності і різна спецтехніка на шасі автомобілів КраЗ (автоцистерни, бетономішалки, бурові установки, крани тощо). "АвтоКраЗ" за нез'ясовних причин перестав розкривати інформацію про обсяги виробництва своїх автомобілів із серпня минулого року [18].

Обсяги виробництва вантажних автомобілів щороку зменшуються. У 2017 році було виготовлено 778 вантажних автомобілів. Наприклад, у грудні 2017 року в Україні було вироблено 63 вантажних автомобілі, що на 12,5% більше, ніж за грудень 2016 року. У лютому 2018 року було вироблено 35 вантажних автомобілів, що на 30% менше, ніж за лютий 2017 року [32].

Слід відзначити, стан доріг України не відповідає європейський нормам щодо багатьох показників: забезпечення новими (сучасними) дорожніми знаками, розміткою, не значна кількість технічних пунктів та медичної допомоги.

Якщо говорити про вік вантажного транспорту, також не викликає оптимізму. У середньому вантажні автомобілі є «старші» за 10 років. І відштовхуючись від цього можна стверджувати, що вони неефективно працюють.

За даними 2013 року світовим лідером виробництва вантажних автомобілів є концерн «Daimler AG», який також являється стратегічним партнером і великим акціонером «КАМАЗа» Данний виробник включає в себе декілька брендів, «Mercedes-Benz», «Mitsubishi Fuso», «Freighliner». На другому місці знаходиться виробник вантажних автомобілів «Volvo». Третє місце займає китайська автомобільна компанія «Dongfeng». Виробником «Volkswagen» за 2013 рік було вироблено 140,5 тисяч вантажівок [34].

Найбільшими виробниками у країнах східної Європи можна назвати такі, як, «Камаз» - російська автомобільна компанія являється найбільшим в Росії та в країнах СНД виробником автомобільної техніки. «БелАЗ» - єдиний на території СНД і один з найбільших у світі виробників кар'єрної

автомобільної техніки. Підприємство веде виробництво кар'єрних самоскидів, грузопідйомність яких сягає 30-360 тон [18].

Найбільшим зовнішнім ринком збуту вантажних автомобілів з України є Єгипет – 82% від усіх експортованих вантажівок. Друге місце посідає Росія з часткою експорту 7%. Наступною державою є Таїланд – 5%.

Якщо говорити про імпорт вантажних автомобілів в Україну, то лідером поставок в 2016 та 2017 році стала Німеччина. На другому місці знаходиться Білорусь. І замикаючою країною лідерів є Франція (рис. 1.2).

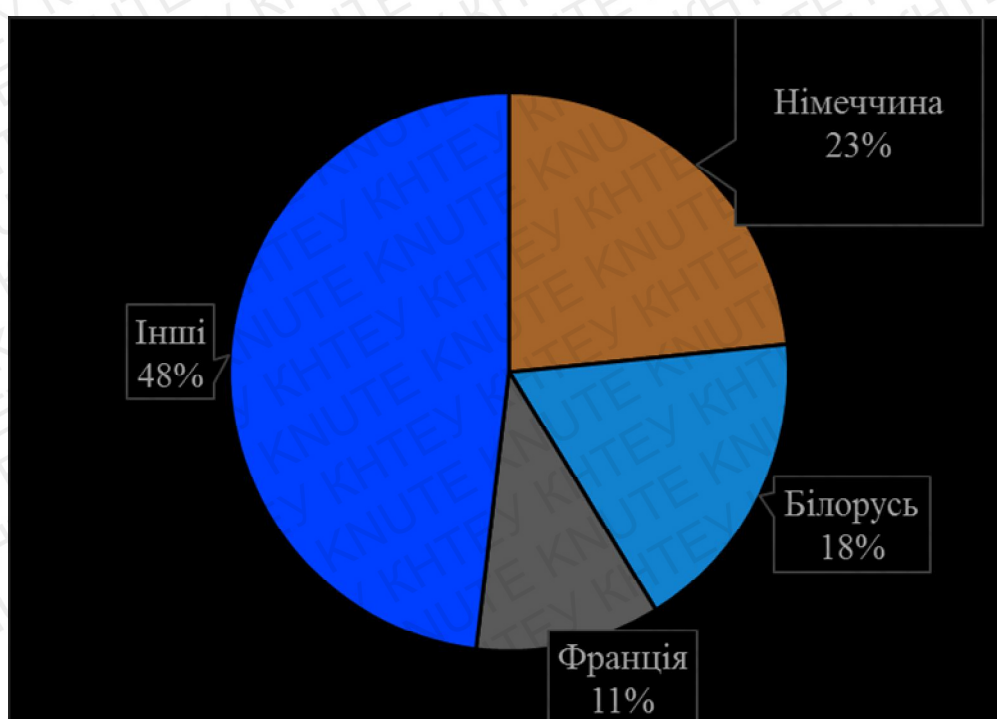


Рис. 1.2 Частки імпорту в Україну моторних транспортних засобів для перевезення вантажів, % [13]

У сфері вантажних перевезень даний вид транспорту в основному використовується для перевезення невеликих потоків вантажів на короткі відстані. Це зв'язано, із його високою собівартістю і не великою вантажопідйомністю. Щодо позитивних сторін вантажівок слід відзначити його мобільність та швидкість без додаткових затрат на велике навантаження. Якщо говорити про собівартість перевезень на вантажному

транспорті то вона є досить високою і здебільшого перевищує цінові показники залізничного та річкового транспорту. Також слід зауважити, що у попиту переважають саме вживані вантажні автомобілі. Це зумовлено тим, що український виробник не виготовляє на даний момент конкурентоспроможних моделей вантажівок, та технології виробництва є застарілі і потребують заміни. Якщо говорити про купівлю нових вантажних автомобілів іноземних марок, то тут також виникає проблема. Закордонні виробники які продають свої вантажівки в Україні є по своїй ціні досить високими, і в Україні попит на них є незначним [34].

Аналіз даних митної статистики показав, що показники експорту вантажних автомобілів за останні 6 років спадають. Імпорт з 2012р. до 2015р. також мав спадаючі результати, що було пов'язано з економічною кризою, нестабільністю валютного ринку. Найбільший спад спостерігався в 2013-2014 рр., під час активізації воєнних дій на сході України. Імпорт, починаючи з 2015 р, набуває активно-зростаючу тенденцію. Сумарний обсяг імпорту та експорту в Україну товарів позиції 8704 наведено на рис. 1.3.

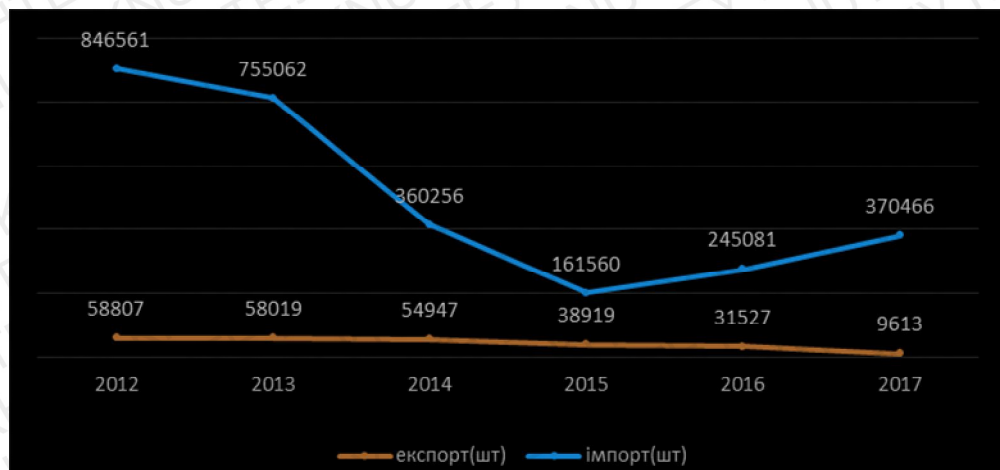


Рис. 1.3 Сумарний обсяг імпорту та експорту в Україну моторних транспортних засобів для перевезення вантажів, шт [61]

Отже, аналізуючи всі дані, наведені вище, можна зробити висновок, що на ринку вантажних автомобілів обсяг експорту значно перевищує імпорт. Основним експортером в Україну є Німеччина.

В Україні виробництво вантажних автомобілів не є дуже розвинуеною галуззю та потребує значних інвестицій для конкуренції на світовому ринку.

1.2. Класифікація вантажних автомобілів

Класифікація вантажних автомобілів, що застосовується при їх переміщенні через митний кордон України наведена в УКТЗЕД. Вантажні автомобілі відносяться до XVII розділу, 87 групи, товарної позиції 8704 «Моторні транспортні засоби для перевезення вантажів».

Вантажні автомобілі класифікуються за наступними критеріями:

- призначення по транспортуванню
- тип двигуна, об'єм двигуна та тип його запалення
- вантажопід'ємність
- маса автомобіля
- новий або використовувався

Класифікація деяких транспортних засобів у цій товарній позиції визначається певними ознаками, які вказують на те, що дані транспортні засоби, головним чином, призначені для перевезення вантажів, а не для перевезення людей (товарна позиція 8703). Ці ознаки застосовуються при класифікації моторних транспортних засобів, які, зазвичай, мають повну масу транспортного засобу менш як 5 тонн і які мають або окрему закриту задню зону, або відкриту задню платформу, звичайно, використовувану для перевезення вантажів, але можуть мати задні сидіння вздовж бортів типу лавки, без ременів безпеки, місць для кріплення ременів безпеки або зручностей для пасажирів, і які складаються, з метою повного використання задньої платформи для перевезення вантажів. До цієї групи моторних транспортних засобів можуть відноситись транспортні засоби, відомі як

“багатоцільові транспортні засоби” (наприклад, транспортні засоби типу фургон, автомобілі з кузовом типу “пікап”, деякі автомобілі для активного відпочинку (sport utility vehicle - SUV). Ознаки транспортних засобів, які включаються до цієї товарної позиції:

- наявність сидінь типу лавок, які не мають пристроїв безпеки (наприклад, ременів безпеки або місць для кріплення і пристосувань для встановлення ременів безпеки) або зручностей для пасажирів в задній зоні позаду зони для водія і передніх пасажирів. Такі сидіння, зазвичай, бувають складаними або виносними для можливості повного використання підлоги задньої зони (транспортні засоби типу “фургон”) або окремої платформи (транспортні засоби типу “пікап”) для транспортування вантажів;
- наявність окремої кабіни для водія і пасажирів та окремої платформи з боковими бортами і відкидним заднім бортом (транспортні засоби типу “пікап”)
- відсутність вікон в двох бокових панелях задньої частини кузова; наявність дверей без вікон, що ковзають, відкриваються назовні або піднімаються вгору для вивантаження або завантаження вантажів, розташованих на бокових панелях або у задній частині кузова (транспортні засоби типу “фургон”);
- наявність стаціонарної панелі або бар’єру між зоною для водія і передніх пасажирів і задньою зоною;
- відсутність в зоні вантажного відділення ознак комфорту і внутрішнього оздоблення, а також пристосувань, які притаманні пасажирським салонам моторних транспортних засобів (наприклад, килимове покриття, вентиляція, внутрішнє освітлення, попільнички).

До цієї товарної позиції також включаються:

- самоскиди, тобто транспортні засоби міцної конструкції з перекидним кузовом або днищем, яке відкривається вниз, призначені для перевезення ґрунту чи інших матеріалів. Ці автомобілі, які можуть мати жорстке шасі або шасі з шарнірно-зчленованою рамою, як правило,

обладнані колесами для руху по бездоріжжю і можуть пересуватися по м'якому ґрунту. До цієї товарної позиції входять як важкі, так і легкі самоскиди; останні іноді відрізняються наявністю сидіння з регулюванням на два положення, двома сидіннями, спрямованими в протилежні боки або двома рульовими колесами для того, щоб цими транспортними засобами можна було б керувати водію, який сидить обличчям у бік кузова під час розвантажувальних операцій.

- човникові автомобілі. Ці транспортні засоби застосовуються на шахтах для перевезення вугілля або руди від врубових машин до конвеєрів. Являють собою важкі транспортні засоби з низькою підвіскою, обладнані шинами і з двигунами внутрішнього згоряння або з електродвигунами; розвантажуються автоматично за допомогою транспортера, який утворює підлогу транспортного засобу.

- самозавантажні транспортні засоби, обладнані лебідками, підймальними пристроями і т.п., але призначені переважно для транспортних цілей.

- дорожньо-рейкові вантажні транспортні засоби, спеціально обладнані для руху як по автомобільних дорогах, так і по рейках. Ці транспортні засоби, колеса яких установлюються на залізничних рейках, мають спереду і ззаду пристрої типу вагонних візків, які можна підіймати за допомогою підйимального пристосування для того, щоб транспортний засіб міг пересуватися і по дорозі [52].

Автомобільні шасі, обладнані двигуном і кабіною, також включаються до цієї товарної позиції.

До цієї товарної позиції також не включаються:

- портальні транспортери, застосовувані на заводах, складах, у портах або аеропортах і т.п. для перевезення довгомірних вантажів або контейнерів (товарна позиція 8426);

- транспортери-навантажувачі, застосовувані на шахтах (товарна позиція 8429);

- мотоцикли, моторолери чи мотовелосипеди, призначені для перевезення вантажів (товарна позиція 8711). [9].

Отже, аналізуючи вищенаведену інформацію, можна сказати, що вантажні автомобілі мають доволі широку класифікацію, яка передбачає всі можливі критерії у будь-яких комбінаціях. Всі ці дані мають бути наведені у товаросупровідних документах. За потреби працівники митниці можуть перевіряти інформацію, наведену в товаросупровідних документах шляхом візуального огляду, подання запитів підтвердження інформації або проведенням експертиз.

1.3. Нормативно-правове регулювання митних процедур та методологія управління митними ризиками при імпорті вантажних автомобілів

Митні процедури - операції, пов'язані із здійсненням митного контролю за переміщенням товарів і транспортних засобів через митний кордон України, митного оформлення цих товарів і транспортних засобів, а також із справлянням передбачених законом податків і зборів [27].

Відповідно до Митного кодексу України вантажні автомобілі, як і будь-які товари, що переміщуються через митний кордон України, підлягають митному контролю, який визначається як сукупність заходів, що здійснюються митними органами в межах своїх повноважень з метою забезпечення додержання норм Митного кодексу, законів та інших нормативно-правових актів з питань державної митної справи, міжнародних договорів України, укладених у встановленому законом порядку

Особи, які здійснюють перевезення пасажирів і товарів через митний кордон України автомобільним транспортом, повинні мати відповідні документи, передбачені законами України та міжнародними договорами.

Особи, що переміщують товари під митним контролем автомобільним транспортом, зобов'язані:

- доставити товари за місцем призначення із збереженням митних забезпечень;
- не розпочинати розвантаження чи перевантаження товарів без дозволу митного органу;
- пред'явити митному органу документи, необхідні для здійснення митного контролю і митного оформлення товарів;
- у невідкладних випадках за свій рахунок здійснювати розвантаження, навантаження, розпакування та упакування товарів і пред'являти їх до митного контролю.

Автотранспортний засіб, що використовується для переміщення товарів через митний кордон України, не потребує окремої митної декларації, якщо під час такого переміщення декларуються товари, які перевозяться цим автотранспортним засобом. Відомості про автотранспортний засіб, що перевозить товари, вносяться до митної декларації, якою оформлено ці вантажі, до книжки МДП, передбаченої Митною конвенцією про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (1975 р.) до товарно-транспортних накладних та дорожнього листа, інших супровідних документів, передбачених законодавством.

Митне оформлення - це виконання посадовими особами митних органів, які представляють інтереси держави, дій, спрямованих на забезпечення дотримання діючого законодавства у сфері митної діяльності суб'єктами митних відносин та закріплення результатів митного контролю товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України, і мають юридичне значення для подальшого використання цих товарів і транспортних засобів [27].

Перелік документів, необхідних для здійснення митного контролю вантажних автомобілів визначено ст. 335 Митного кодексу України.

Митному органу подається митна декларація, документи, що підтверджують повноваження особи, яка подає митну декларацію, зовнішньоекономічний договір (контракт) або інші документи, що

підтверджують право володіння, користування та/або розпорядження товарами, транспортні (перевізні) документи, у випадках, передбачених митним Кодексом, – документи, що підтверджують країну походження товару, у разі необхідності – документи, що підтверджують сплату та забезпечення сплати митних платежів [48].

Декларування вантажних автомобілів проводиться відповідно до наказу Міністерства фінансів України 30.05.2012 № 651 «Про порядок заповнення митних декларацій на бланку єдиного адміністративного документа» [48], в якому зазначається порядок заповнення граф митних декларацій на бланках єдиного адміністративного документа форми МД-2, додаткових аркушів до нього форми МД-3, специфікації форми МД-8, порядок унесення відомостей до доповнення форми МД – 6, а також порядок оформлення у різних режимах.

Передбачені цим Порядком правила також поширюються на застосування МД на бланках ЄАД, додаткових аркушів, доповнення і специфікації, виготовлених за допомогою комп'ютера, та електронних МД.

Наказом Міністерства фінансів України № 631 від 30.05.2012 «Про затвердження Порядку виконання митних формальностей при здійсненні митного оформлення товарів із застосуванням митної декларації на бланку єдиного адміністративного документа» регламентується порядок виконання митних формальностей при здійсненні митного оформлення вантажних автомобілів та документи, що застосовуються при виконанні митних формальностей за митною декларацією [47].

Наказ Мінфіну від 20.09.2012 року № 1011 «Про затвердження відомчих класифікаторів інформації з питань державної митної справи, які використовуються у процесі оформлення митних декларацій» містить в собі весь перелік класифікаторів та значно спрощує процес оформлення вантажних автомобілів [41].

Цим наказом затверджено також класифікатор митних формальностей, що можуть бути визначені за результатами застосування системи управління ризиками при імпорті вантажних автомобілів [41].

В ході митного оформлення відносно товарів та транспортних засобів особами здійснюються певні операції. Поняття “митні формальності” не слід плутати з поняттям “митні процедури”. Виходячи із п.21 ст.4 МКУ під останніми слід розуміти - зумовлені метою переміщення товарів через митний кордон України сукупність митних формальностей та порядок їх виконання [7].

Важливим аспектом спрощення процедур торгівлі є впровадження та застосування Міжнародної конвенції «Про спрощення і гармонізацію митних процедур» яка була укладена у м. Кіото у 1973 р. (далі - Кіотська конвенція).

Необхідно також зазначити, що Кіотська конвенція є орієнтиром у побудові митного регулювання багатьох держав світу, а також є базою і орієнтиром для уніфікації митного законодавства різних держав. Положення Конвенції сформульовані у вигляді принципів, які власне і є основою для розроблення на підставі них конкретних правил регулювання митних процедур, дозволяють усунути їх розбіжності та сприяють розвитку міжнародної торгівлі.

Україна Законом України «Про приєднання України до Протоколу про внесення змін до Міжнародної конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур» від 05.10.2006 року №227-V приєдналася до оновленої Міжнародної конвенції «Про спрощення і гармонізацію митних процедур та всіх її додатків» [50].

Наказ 650 Міністерства фінансів України «Про затвердження Порядку роботи відділу митних платежів, підрозділу митного оформлення митного органу та митного поста при вирішенні питань класифікації товарів, що переміщуються через митний кордон України» визначає порядок роботи відділу митних платежів, підрозділу митного оформлення та митного поста під час здійснення контролю правильності класифікації товарів, а також

порядок взаємодії з іншими структурними підрозділами митного органу при вирішенні питань класифікації товарів [50].

Цей Порядок розроблено з метою приведення класифікаційної роботи митних органів у відповідність до Митного кодексу України (далі - Кодекс), удосконалення здійснення контролю правильності класифікації товарів відповідно до вимог УКТЗЕД під час проведення процедур митного контролю та митного оформлення, упорядкування процедури класифікації товарів і запобігання випадкам ухилення підприємствами та громадянами від сплати митних платежів у повному обсязі та від установлених заходів нетарифного регулювання [50].

Наказ Міністерства фінансів України № 699 від 28.07.2016 «Про затвердження Порядку передання, повернення та знищення (утилізації) проб (зразків) товарів після проведення дослідження (експертизи) Департаментом податкових та митних експертиз ДФС та форм актів про передання проб (зразків) товарів, про повернення проб (зразків) товарів, про знищення (утилізацію) проб (зразків) товарів» регулює механізм поводження з пробами (зразками) товарів, наданими до Департаменту податкових та митних експертиз ДФС для проведення досліджень (експертиз) під час здійснення податкового контролю, митного контролю та митного оформлення, а також під час провадження у справах про порушення митних правил [49].

Автотоварознавча експертиза в митних цілях проводиться Департаментом податкових та митних експертиз відповідно до наказу Міністерства фінансів №1058 від 02.12.2016 «Про затвердження Порядку взаємодії структурних підрозділів та територіальних органів Державної фіскальної служби України із Спеціалізованою лабораторією з питань експертизи та досліджень ДФС під час проведення досліджень (аналізів, експертиз), нормативів взяття проб (зразків) товарів для проведення дослідження (експертизи), форм акта про взяття проб (зразків) товарів та висновку» [46]. Порядок визначає послідовність виконання дій посадовими особами структурних підрозділів та територіальних органів Державної

фіскальної служби України при направленні запитів про проведення досліджень (аналізів, експертиз), постанов про призначення експертиз у справах про порушення митних правил до Спеціалізованої лабораторії з питань експертизи та досліджень ДФС, а також проведення досліджень (аналізів, експертиз) експертами.

Дослідження (аналізи, експертизи) проводяться експертами СЛЕД ДФС за територіальним розподілом, установленим ДФС.

За письмовим зверненням керівника органу ДФС експерти СЛЕД ДФС можуть залучатися до взяття проб (зразків) товарів для проведення досліджень (експертиз).

Призначення досліджень (аналізів, експертиз) органами ДФС в інших експертних установах (організаціях) здійснюється у порядку, визначеному законодавством [46].

В Державній фіскальній службі України застосування профілів ризику під час митного оформлення здійснюється за допомогою спеціального модуля автоматизованої системи аналізу й управління ризиками (АСАУР), імплементованого до автоматизованої системи митного оформлення вантажів.

Основне завдання модуля АСАУР — на підставі усіх введених до нього профілів ризику здійснити оцінку ризику митної декларації, яка подана до митного оформлення, та видати повідомлення з вказівками необхідних заходів, що слід зробити для перевірки законності зовнішньоекономічної операції посадовій особі, яка здійснює митне оформлення та митний контроль.

Дані, які містяться в електронній копії МД та інших документах, що подаються разом із нею в електронному вигляді, перевіряються на відповідність індикаторам, що містяться в профілях ризику.

Діяльність з управління ризиками включає такі основні напрямки (етапи):

- ідентифікація (виявлення) ризику;

- його аналіз;
- вибір методу й заходів (інструментів) управління ризиком;
- запобігання ризикові та його контролювання;
- фінансування ризику;
- оцінка його результатів.

Інформаційне наповнення системи аналізу й управління ризиками з метою забезпечення обґрунтованості вибіркового огляду, підвищення їх результативності в частині створення організаційних умов формування, формалізації та затвердження профілів ризиків здійснюється відповідно до «Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю затверджено наказом Міністерства фінансів України від 31.07.2015 № 684» [39].

Цей Порядок розроблено з метою забезпечення вибіркового митного контролю шляхом застосування системи управління ризиками, поліпшення ефективності роботи Державної фіскальної служби України під час митного контролю та митного оформлення за рахунок застосування методів управління ризиками, у тому числі аналізу ризиків із використанням інформаційних технологій.

Порядок встановлює єдиний підхід до здійснення органами ДФС (їх структурними підрозділами) аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю [39].

Відповідно до наказу Міністерства фінансів України № 684 від 31.07.2015 профіль ризику – це основний елемент системи управління ризиками. Профілювання ризиків спрямоване на аналітичну підтримку персоналу, який безпосередньо несе службу на митному кордоні, та передбачає обробку короткої інформації, визначення профілю ризику (опису загрози та алгоритму дій персоналу) і вжиття оперативних (у режимі реального часу) заходів.

Профіль ризику – сукупність відомостей про область ризику, індикатори ризику, а також вказівки про застосування необхідних заходів із запобігання або мінімізації ризиків [68].

Управління ризиками - це робота органів доходів і зборів з аналізу ризиків, виявлення та оцінки ризиків, розроблення та практичної реалізації заходів, спрямованих на мінімізацію ризиків, оцінки ефективності та контролю застосування цих заходів. Під ризиком розуміється ймовірність недотримання вимог законодавства України з питань державної митної справи [68].

Органи доходів і зборів застосовують систему управління ризиками для визначення товарів, транспортних засобів, документів і осіб, які підлягають митному контролю, форм митного контролю, що застосовуються до таких товарів, транспортних засобів, документів і осіб, а також обсягу митного контролю.

Цілями застосування системи управління ризиками при імпорті вантажних автомобілів є:

- запобігання, прогнозування і виявлення порушень законодавства України з питань державної митної справи;
- забезпечення більш ефективного використання наявних у органів доходів і зборів ресурсів та зосередження їх уваги на окремих згрупованих об'єктах аналізу ризику, щодо яких є потреба у застосуванні окремих форм митного контролю або їх сукупності, а також у підвищенні ефективності митного контролю (областях ризику);
- забезпечення в межах повноважень органів доходів і зборів заходів із захисту національної безпеки, життя і здоров'я людей, тварин, рослин, довкілля, інтересів споживачів;
- прискорення митного оформлення товарів, що переміщуються через митний кордон України [27].

Таким чином, здійснення митного оформлення та митних формальностей при імпорті вантажних автомобілів включає низку

нормативно-правових актів, які врегульовують всі питання проведення митних процедур на різних етапах. Дотримання положень гарантує порядок при митному оформленні та мінімізацію ризиків при імпорті вантажних автомобілів.

1.4. Регламент проведення автотоварознавчої експертизи вантажних автомобілів

Експертиза – це дослідження та розв’язання за допомогою експертів питань, що потребує спеціальних знань. Експертиза може здійснюватися в різних сферах діяльності людини (наукова, технічна, бухгалтерська, медична, судова, товарна та інші експертизи).

Метою автотоварознавчої експертизи у митних цілях є ідентифікація та визначення вартості.

Проведення експертизи з визначенням вартості товарів здійснюється на підставі постанови про призначення експертизи у справі про порушення митних правил або запиту у межах здійснення податкового контролю.

Запит про проведення дослідження (аналізу, експертизи) готується посадовою особою органу ДФС. У запиті в обов’язковому порядку зазначаються підстава та мета направлення запиту, визначаються завдання для дослідження (аналізу, експертизи), а саме які характеристики товару необхідно перевірити або встановити.

Визначені у запиті завдання для дослідження (аналізу, експертизи) повинні відповідати меті направлення запиту.

Послідовність та порядок виконання дій посадовими особами структурних підрозділів та територіальних органів Державної фіскальної служби України при направленні запитів про проведення досліджень (аналізів, експертиз), постанов про призначення експертиз у справах про порушення митних правил до спеціалізованої лабораторії з питань

експертизи та досліджень Державної фіскальної служби, а також проведення досліджень (аналізів, експертиз) експертами визначає наказ №1058 «Про затвердження Порядку взаємодії структурних підрозділів та територіальних органів Державної фіскальної служби України із Спеціалізованою лабораторією з питань експертизи та досліджень ДФС під час проведення досліджень (аналізів, експертиз), Нормативів взяття проб (зразків) товарів для проведення дослідження (експертизи), форм акта про взяття проб (зразків) товарів та висновку» [46].

Для проведення аналізу вантажних автомобілів може надаватись тільки техніко-технологічна документація. У випадках фактичної відсутності товару під час документальної виїзної перевірки для проведення аналізу може надаватися наявна супровідна та техніко-технологічна документація [68].

Разом із запитом на проведення експертизи, експерту надаються товаросупровідні документи:

- митна декларація 125130014/2017/471391 (Додаток А);
- рахунок-фактура (інвойс) № 7052404363 від 27.01.2017 (Додаток Б);
- автотранспортна накладна № 17S0000033 від 20.01.2017 (Додаток В);
- зовнішньоекономічний договір-контракт (та його переклад) UA 11-2014-0001 від 20 грудня 2013 р. (Додаток Г);
- сертифікат відповідності № 009935 від 31.01.2017 (Додаток Д).
- специфікація до інвойсу №7052404363 від 27.01.2017 (з перекладом) (Додаток Е).

Для проведення автотоварознавчої експертизи використовують «Методику експертизи та оцінки колісних транспортних засобів», що затверджена наказом Міністерства юстиції України, Фонду державного майна від 24.11.2013 №142/5/2092 (Із змінами, внесеними згідно з Наказами Міністерства Юстиції N 1335/5/1159 (z0724-09) від 24.07.2009 [23] та наказ 1058 «Про затвердження Порядку взаємодії структурних підрозділів та

територіальних органів Державної фіскальної служби України із Спеціалізованою лабораторією з питань експертизи та досліджень ДФС під час проведення досліджень (аналізів, експертиз), Нормативів взяття проб (зразків) товарів для проведення дослідження (експертизи), форм акта про взяття проб (зразків) товарів та висновку» від 02.12.2016 [46].

Методика встановлює механізм оцінки (визначення вартості) колісних транспортних засобів (далі - КТЗ), а також вимоги до оформлення результатів оцінки, оціночні процедури визначення вартості КТЗ. Методи оцінки, передбачені цією Методикою, можуть використовуватися для оцінки самохідних шасі, самохідних сільськогосподарських, дорожньо-будівельних і меліоративних машин, тракторів і комбайнів на колісних шасі, якщо вони не суперечать тим положенням, які регламентують оцінку цих видів транспорту.

Методика в митних цілях застосовується з метою:

- визначення ринкової вартості КТЗ, їх складників у разі відчуження;
- визначення вартості КТЗ, його складників, що ввозяться на митну територію України;
- визначення року виготовлення КТЗ і його складників;
- визначення комплектності та укомплектованості КТЗ відповідно до нормативно-технічної документації його виробника;
- визначення типу, моделі, версії КТЗ;
- становлення типу, потужності та робочого об'єму двигуна, типу кузова, інших технічних показників КТЗ;
- класифікації КТЗ (його складників) за Українською класифікацією товарів зовнішньоекономічної діяльності
- визначення вартості КТЗ у складі майна фізичних осіб для його декларування;
- визначення матеріальних збитків, завданих власнику в разі пошкодження КТЗ або вартості відновлювального ремонту КТЗ;

- в інших випадках у разі визначення вартості відокремленого КТЗ для встановлення розміру обов'язкових платежів до бюджету [23].

Оцінка колісного транспортного засобу передбачає урахування технічних, технологічних характеристик та особливостей об'єкта оцінки, умов його експлуатації, обслуговування та зберігання, технічного стану на підставі відповідної технічної, довідкової, облікової документації та обстежень.

Наступним етапом дослідження є технічний огляд транспортного засобу, що дозволяє визначити ідентифікаційні дані КТЗ, його комплектність, укомплектованість, технічний стан та інші показники, необхідні для розрахунку вартості.

Під час технічного огляду КТЗ оцінювач (експерт) повинен:

- перевірити відповідність ідентифікаційних даних КТЗ записам у наданих документах;
- перевірити укомплектованість КТЗ, установити комплектність, наявність додаткового обладнання;
- установити пробіг за одометром;
- зафіксувати інформативні ознаки раніше виконаного відновлювального ремонту КТЗ;
- установити характер і обсяги пошкоджень на момент огляду та інші ознаки, які характеризують технічний стан КТЗ, з обов'язковою їх фіксацією шляхом фотографування.

В результаті проведення автотоварознавчої експертизи, шляхом розрахунків, передбачених Методикою [23] можна отримати чіткі результати щодо ринкової вартості КТЗ (зазначаються його марка, модель і державний реєстраційний номер) на дату оцінки (зазначається дата, на яку визначається його вартість) або яке значення становить величина втрати товарної вартості КТЗ на дату оцінки (зазначається дата, на яку оцінюється його вартість).

Основним підходом до визначення ринкової вартості КТЗ є порівняльний підхід.

Порівняльний підхід ґрунтується на аналізі цін продажу (пропозиції) КТЗ, ідентичних або аналогічних оцінюваному на первинному чи вторинному ринках КТЗ, з відповідним коригуванням, що враховує відмінності між об'єктом порівняння та об'єктом оцінки [23].

Під первинним слід розуміти ринок нових КТЗ, під вторинним - ринок КТЗ, які були в користуванні.

Для визначення вартості за порівняльним підходом використовуються статистично усереднені цінові дані КТЗ, які були відчужені в Україні, за умов, що вони відповідають змісту поняття "ринкова вартість", зокрема ґрунтуються на даних ринку КТЗ і зведені в довідниках, до яких висуваються вимоги щодо науковості, об'єктивності, об'ємності інформації.

Основним методом порівняльного підходу до оцінки КТЗ є метод, заснований на аналізі цін ідентичних КТЗ.

За цим методом вартість визначається на базі середньої ціни продажу (пропозиції) ідентичного КТЗ з відповідним строком експлуатації. Подальше коригування враховує різницю між пробігом, комплектністю, укомплектованістю, технічним станом об'єкта порівняння та об'єкта оцінки.

Ринкова вартість КТЗ враховує його комплектність, укомплектованість і фактичний технічний стан, термін експлуатації, величину пробігу, умови, в яких воно експлуатувалося (зберігалось), особливості кон'юнктури ринку регіону.

У разі неможливості визначення вартості КТЗ з урахуванням цін ідентичних КТЗ допускається використання методу, заснованого на аналізі цін аналогічних транспортних засобів.

За цим методом вартість КТЗ визначається відповідно до цінових даних, аналогічних, але не ідентичних КТЗ, з належним або скоригованим строком експлуатації. Подальше коригування вартості здійснюється шляхом врахування різниці між пробігом,

комплектністю, укомплектованістю, технічним станом об'єкта порівняння та об'єкта оцінки.

Коригування, які застосовуються в порівняльному підході, приймаються у вигляді коефіцієнта (відсотка) до середньої ціни КТЗ або у вигляді грошової суми, що додається або вираховується з цієї ціни, а також комбінування зазначених засобів. Коригування вартості КТЗ з причин різниці в пробігу здійснюється коефіцієнтом коригування ринкової вартості КТЗ за величиною пробігу; з причин різниці технічного стану - процентом додаткового збільшення (зменшення) ринкової вартості КТЗ залежно від умов догляду, зберігання, використання та ін.; з причин функціонального зносу КТЗ - коефіцієнтом функціонального зносу; з причин особливостей економічного стану в різних регіонах України і різних країнах світу - коефіцієнтом ринку регіону та коефіцієнтом коригування вартості КТЗ у країні придбання до його вартості в провідних країнах експортерів. Вартість КТЗ коригується відповідною грошовою сумою, яка враховує його комплектність, укомплектованість, наявність пошкоджень, які потребують відновлювального ремонту, відновлення і (чи) оновлення складників [23].

На завершальному етапі проведення експертизи експерт складає висновок за результатами проведеної роботи, де вказує обґрунтовані висновки.

Отже, регламент автотоварознавчої експертизи вантажних автомобілів визначається відповідно до «Методики товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів», що затверджена наказом Міністерства юстиції України, Фонду державного майна від 24.11.2013 №142/5/2092 (із змінами, внесеними згідно з наказами Міністерства юстиції N 1335/5/1159 (z0724-09) від 24.07.2009) [23] та Наказом №1058 «Про затвердження Порядку взаємодії структурних підрозділів та територіальних органів Державної фіскальної служби України із Спеціалізованою лабораторією з питань експертизи та досліджень ДФС під час проведення досліджень (аналізів, експертиз), Нормативів взяття проб (зразків) товарів для

проведення дослідження (експертизи), форм акта про взяття проб (зразків) товарів та висновку» [46]

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ АСОРТИМЕНТУ ТА АВТОТОВАРОЗНАВЧА ЕКСПЕРТИЗА ВАНТАЖНИХ АВТОМОБІЛЕЙ ДЛЯ МИТНИХ ЦІЛЕЙ

2.1. Організація, об'єкти та методи досліджень

Дослідження проводилось з метою проведення автотоварознавчої експертизи з ідентифікацією та визначенням вартості.

Предметом дослідження є вибір критеріїв, засобів та методів при проведенні автотоварознавчої експертизи вантажних автомобілів.

Об'єктом дослідження є вантажний автомобіль, зокрема автомобіль-самоскид, новий, торговельної марки SCANIA, модель P360CB6X4ENZ, що ввозиться на митну територію України, митне оформлення якого здійснюється в зоні діяльності Київської митниці ДФС згідно з митною декларацією №125130014/2017/471391 (Додаток А).

При проведенні експертизи експертами та експертними установами використовувались аналітичні та вимірювальні методи дослідження.

Аналітичними методами можна визначити тип та модель вантажного автомобіля, рік його випуску, код згідно з УКТЗЕД, VIN-код, країну-виробника КТЗ.

Вимірювальними методами визначено робочий об'єм двигуна та маса вантажного автомобіля.

Першим етапом є ознайомлення експерта з наданими документами і фіксація таких даних (якщо вони необхідні для складання висновку):

- прізвище, ім'я та по батькові власника КТЗ (довіреної особи) або найменування власника - юридичної особи;
- місце проживання (місцезнаходження) власника КТЗ;
- дані з свідоцтва про реєстрацію КТЗ (технічного паспорта): серія, номер, ким і коли видане, з яких підстав;

- ідентифікаційні дані КТЗ згідно з наданими документами: тип, марка, модель (модифікація), виробник, країна-імпортер (для КТЗ іноземного виробництва, що ввозиться на митну територію України), колір кузова (кабіни - для вантажних автомобілів, платформи - для причепів, рами, паливного бака та оперення - для мототехніки), рік виготовлення, номери двигуна, кузова, шасі (рами), ідентифікаційний номер КТЗ, реєстраційний номер КТЗ, відмітки про дату заміни номерних складників [23].

На етапі технічного огляду експерт проводить ідентифікацію, правильність зазначеного коду УКТЗЕД та визначає вартість об'єкту дослідження. Для визначення вартості вантажного автомобіля експерт використовує порівняльний підхід. Визначення вартості за допомогою порівняльного підходу ґрунтується на інформації про ціни продажу (пропонування) подібних вантажних автомобілів. При визначенні вартості вантажного автомобіля експерт враховує коефіцієнти перерахунку, втрати вартості тощо, які наведені у «Методиці проведення експертизи колісних транспортних засобів» [23].

Маркування вантажних автомобілів має відповідати вимогам ДСТУ 3525-97 "Засоби транспортні дорожні. Маркування" [10]. Маркування причепів та напівпричепів у вантажних автомобілях має відповідати ДСТУ 3850-99 «Причепа та напівпричепа спеціалізовані. Загальні технічні умови» [11].

Згідно ДСТУ 3850-99 причепа або напівпричепа у вантажних автомобілях-самоскидах маркуються: причіп – «ПС»; напівпричіп – «НПС».

Ринкова вартість КТЗ враховує його комплектність, укомплектованість і фактичний технічний стан, термін експлуатації, величину пробігу, умови, в яких воно експлуатувалося (зберігалось), особливості кон'юнктури ринку регіону.

Схема проведення експертизи вантажних автомобілей наведена на рисунку 2.1.



Рис. 2.1. Схема проведення досліджень вантажних автомобілей

Вага вантажного автомобіля перевіряється вимірювальним методом, шляхом зважування та має відповідати масі, зазначеній в товаросупровідних документах.

На завершальному етапі проведення експертизи експерт складає висновок за результатами проведеної роботи, де вказує обґрунтовані висновки.

Таким чином, автотоварознавча експертиза – це багатоетапна процедура, що вимагає професійних вмінь та навичок від експерта. Вона передбачає декілька видів досліджень. Метою експертизи є ідентифікація та визначення вартості вантажного автомобіля. За результатами експертизи складається належно оформлений висновок.

Отже, об'єктом дослідження є вантажний автомобіль, а саме, автомобіль-самоскид, новий, торговельної марки SCANIA, модель P360CB6X4ENZ, митне оформлення якого здійснюється згідно з митною декларацією №125130014/2017/471391 (Додаток А). Для проведення автотоварознавчої експертизи вантажного автомобіля використовуються аналітичний та вимірювальний методи.

2.2. Товарознавча характеристика асортименту вантажних автомобілів в Україні

До вантажного автомобільного рухомого складу належать: вантажні автомобілі, автомобілі-тягачі, причеми, напівпричеми.

За характером використання: загального призначення (кузови яких мають форму бортової платформи) та спеціалізовані (кузови яких пристосовані для перевезення певних вантажів).

За конструктивною схемою: одиночні вантажні автомобілі та автопоїзди.

За типом кузова: самоскиди, бортові, криті (кунги), криті (тентові), автоцистерни, автоміксери, авторефрижератори, автовози, контейнеровози, тягачі.

За вантажопідйомністю: особливо малої (до 1 т), малої (1-3,5 т), середньої (3,5-15 т), великої (понад 15 т), особливо великої (понад 40т, — позадорожній автомобіль).

За повною масою: 1 клас (до 1,2 т), 2 клас (1,3—3 т), 3 клас (3—5 т), 4 клас (5—8 т), 5 клас (8—16 т), 6 клас (16—40 т), 7 клас (понад 40 т) [22].

Вантажні авто мають відміну за будовою кузова: закритий чи відкритим. Також, крім цього вантажівки мають поділ на техніку базового або спеціального призначення.

За формулою коліс:

- 4X2 – двохосьовий автомобіль с однією ведучою віссю;
- 4X4 – двохосьовий автомобіль с обома ведучими осями;
- 6X6 – трьохосьовий автомобіль з усіма ведучими осями;
- 6X4 – трьохосьовий автомобіль с двома ведучими осями;

Вантажні автомобілі також діляться по групах:

I група: бортові автомобілі (автомобілі-фургони загального призначення)

II група: спеціалізованні (самоскиди, фургони, рефрижератори, контейнеровози, сидільні тягачі з полупричепами, балластні тягачі с прицепами)

По типу двигуна вантажні автомобілі бувають бензинові та дизельні.

Вантажні автомобілі широко використовуються при транспортуванні великого асортименту вантажів по Україні або просто транзитом. Залежно від технічних характеристик буде залежати який вантаж планується перевозити і, відповідно, асортимент є досить широким.

- *Тентований причіп / напівпричіп* (Додаток И, рис. И.1).

Являє собою універсальну вантажівку, яка підходить для вантажоперевезень як усередині країни, так і за її межами (міжнародних).

Вантажі, які підлягають доставці за допомогою такого кузова повинні бути невибагливі до збереження температурних режимів, а також не мають потреби в захисті від різного атмосферного впливу.

В тентованому причепі:

- можлива одночасна навантаження з чотирьох сторін;
- вміщує в себе 33 шт європаллет;
- вантажопідйомність близько 25 тонн;
- обсяг кузова до 90 кубометрів.
- *Автосцепка* (Додаток И, рис. И.2).

Являє собою комбінований автомобіль – тягач з тентом і напівпричіп. При цьому комбінації можуть бути різними, наприклад спереду буде йти тентований напівпричіп, а ззаду рефрижератор. Разрузка і навантаження – стандартні для тих видів кузовів, які входять до складу автозчеплення.

- не призначена для транспортування довгих предметів;
- має загальний обсяг до 120 кубометра;
- вміщує в себе до 33 європалет.
- *Юмба/Jumbo/Джамбо* (Додаток И, рис. И.3).

Являє собою напівпричіп тентований з хорошою місткістю, за рахунок підлоги у вигляді букви “Г” або “сходиною” і зменшеного діаметра задніх коліс напівпричепа. Підходить для транспортування об’ємних вантажів за рахунок збільшеного в висоту кузова.

- має загальний обсяг до 125 кубометра;
- висоту в задній частині до 3,03 метрів;
- вантажопідйомність до 24 тонн;
- вміщує в себе до 33 європалет.
- *Контейнеровіз* (Додаток И, рис. И.4).

Являє собою шасі напівпричепа або причепа з фітингової майданчиком під установку контейнера. Підходить для перевезення різноманітних морських і залізничних контейнерів. Конструктивні особливості контейнеровоза дозволяють йому без проблем працювати з контейнерами

місткістю 20 футів (можлива установка відразу двох контейнерів такого типу), одного 40-ка футового або 45-ти футового контейнерів. При цьому 45-й буде трохи виступати за габарити майданчики причепа.

Також контейнеровоз підходить для транспортування контейнерів-цистерн, або самоскидних контейнерів.

- *Відкрита платформа з бортом* (Додаток И, рис. И.5).

Являє собою бортовий напівпричіп, у якого немає надбудови з тенту. Відкрита платформа з бортом підходить для перевезення різних вантажів з великими габаритними розмірами, які не вимагають особливих умов транспортування, а також таких, які не бояться опадів і низьких температур повітря. Вантажопідйомність даного автомобіля – до 25 тонн.

- *Відкрита платформа без борта* (Додаток И, рис. И.6).

Являє собою відкриту безбортових і безтентову платформу-напівпричіп, на яких можливе транспортування великогабаритних вантажів, а також різних конструкцій будівельного і промислового характеру. Як і на платформі з бортом, передбачається, що перевозяться вантажі є стійкими до погодних змін. Вантажопідйомність такого автомобіля – до 40 тонн.

- *Платформа для спецтехніки і негабариту* (Додаток И, рис. И.7).

Являє собою платформу у вигляді напівпричепа, на якому можна проводити транспортування вантажів різного характеру, в числі яких обладнання, будівельна та спецтехніка.

Конструктивні особливості платформи дозволяють здійснювати на ній перевезення негабаритних вантажів, довгомірних, а також вантажів великої висоти. Вантажопідйомність даного автомобіля – до 83 тонн.

- *Автовіз* (Додаток И, рис. И.8).

Являє собою напівпричіп, на якому здійснюється перевезення різної колісної техніки від легкових авто, до вантажівок. Місткість автовозу безпосередньо залежить від того, які машини на ній планується перевозити, їх габаритів, ваги і т.д.

- може мати довжину до 20-ти метрів;

- вантажопідйомність до 25 тонн;
- може бути використаний при міжнародній вантажоперевезення [24].

- *Автоцистерна* (Додаток И, рис. И.9).

Являє собою вантажний автомобіль з цистерною на шасі. У такому типі авто можуть перевозитися різні наливні вантажі, в тому числі агресивні.

Автоцистерни бувають різної конфігурації, що дозволяє вміщати в себе кілька секцій.

- може бути використана для міжнародних перевезень;
- вантажопідйомність до 20 тонн;
- володіє корисним об'ємом близько 6-40 кубометрів.

- *Рефрижераторний причіп / напівпричіп* (Додаток И, рис. И.10).

Являє собою оснащений холодильним обладнанням кузов, в якому здійснюється автоматична підтримка заданої температури. В даному типі вантажних авто перевозять вантажі схильні до глибокого заморожування або охолодження.

У рефрижераторах:

- відбувається забезпечення температурного режиму в діапазоні від + 12С до -25С;
- вміщує в себе до 34 європалет;
- обсяг кузова до 93-х кубометрів;
- вантажопідйомність близько 25 тонн.

- *Ізотермічний причіп / напівпричіп* (Додаток И, рис. И.11).

Являє собою кузов оснащений теплоізоляцією без холодильної установки. Завдяки ізоматеріалам відбувається тимчасове підтримання необхідної температури всередині кузова. У ізотермах можливе перевезення продуктів, які відносяться до категорії швидкопсувних, проте в край обмежені терміни.

Параметри ізотерма аналогічні з рефрижератором.

Функції, які виконують вантажівки з бортом і тентом (а також їх різновид штор), дуже схожі. Такі автомобілі вважаються найбільш простими в своєму вигляді і досить зручними, а тому широко застосовуються.

- *Самоскид* (Додаток И, рис. И.12).

Самоскид — вантажний автомобіль з кузовом, що механічно (як правило, гідравлічно) нахиляється для вивантаження вантажу.

Самоскиди застосовуються для перевезення навалювальних чи сипких, або інших вантажів, придатних для такого вивантаження, яке проводиться за допомогою їх перекидання з кузова.

Перекидання платформи кузова здійснюється вбік і назад найчастіше гідравлічним пристроєм, який приводиться в дію від двигуна С. Застосовують самоскиди при земляних роботах, відкритій розробці корисних копалин тощо [22].

- *Контейнер* (Додаток И, рис. И.13).

Кузов-контейнер застосовують для транспортування сипучих матеріалів, металобрухту, крупнорозмірного сміття та інших твердих відходів. Кузов може бути з заднім чи боковим завантаженням.

- *Бетонозмішувач* (Додаток И, рис. И.14).

Спеціалізований клас транспортних засобів. Використовується для перевезення бетону від місця його виробництва до будівельних майданчиків. Являється різновидом цистерни, що облаштована спеціалізованим механізмом для вилучення вмісту кузова, та попередження його затвердіння під час транспортування шляхом постійного перемішування його вмісту [22].

На ринку України переважають автомобілі з тентовими причіпами/напівпричіпами. Це пов'язано з тим, що його застосовують для більшості типів вантажу (якщо немає обмежень по розміру та температурному режиму). Завантаження може здійснюватись ззаду, зверху чи збоку. Можуть бути з бортами чи без бортів (в такому випадку замість бортів встановлюються дерев'яні або металічні стійки), з повним або частковим відкиданням тенту (тільки ззаду, ззаду та збоку, ззаду і зверху, усі

три види), стеля може бути жорсткою чи виготовлена з того ж самого матеріалу що й тент [30].

Вантажівки даного класу активно використовуються на міжміських і міжнародних напрямках. Зазвичай кабіна обладнана спальним місцем і передбачає місце для експедитора. У стандартній комплектації машина комплектується кріпильними ремнями (до 6 штук). Вантажний відсік пристосований до різних варіантів завантаження / розвантаження (верх, бік). Імпортні моделі вантажівок можуть комплектуватися пневматичною підвіскою, що істотно покращує плавність ходу і забезпечує краще збереження вантажу, що легко б'ється.

Приблизні характеристики вантажного відсіку тентованого автомобіля вантажопідйомністю 10-15 тон наведено на рис. 2.2.

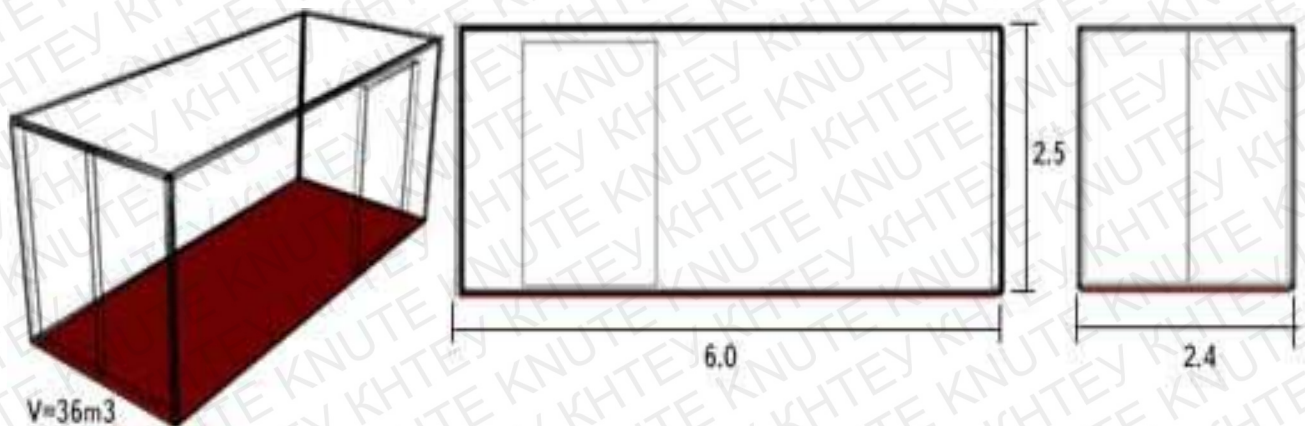


Рис. 2.2 Приблизні характеристики вантажного відсіку автомобіля вантажопідйомністю 10-15 тон

Тобто бачимо, що це найбільш універсальний вид вантажного автомобіля, що підходить для транспортування більшості «невибагливих» вантажів на будь-які відстані.

Тентові вантажні автомобілі можна розбити на декілька підкласів:

- Автомобілі вантажопідйомністю до 5 тон з об'ємом кузова близьким до об'єму 10 тонного автомобіля (36 м3)

- Автомобілі вантажопідйомністю до 10 тон з об'ємом кузова до 56 м³.
- Автомобілі вантажопідйомністю до 15 тонн з об'ємним (50-60 м³) і довгим кузовом (до 8м).

Розглянемо детальніше в табл. 2.1 параметри вантажних автомобілів з тентованими причепами [72, 73].

Таблиця 2.1

Порівняльна характеристика вантажних автомобілів з тентованими причепами Scania та MAN

Критерій	Scania 143 m 450	MAN TGX
Зовнішній вигляд		
Марка, модель	Scania 143m	MAN TGM 18.250 2010
Колір	Синій	Червоний
Категорія КТЗ	Вантажний автомобіль	Вантажний автомобіль
Тип кузова	Тент	Тент
Робочий об'єм двигуна, куб.см, тип	40000 куб.см., дизель	69000 куб.см., дизель
Тип коробки передач	Механічна	Автомат
Тип горючої суміші	Дизель	Дизель
Рік випуску	1995	2010
Вантажопідйомність	34500 кг	31000 кг
Загальна маса	390000 кг	450000 кг
Модельний рік	1995	2010
Колісна формула	4x2	4x2
Технічний стан (виявлені під час огляду дефекти, які впливають на вартість КТЗ).	Б/В	Б/В

Переваги тентованого вантажного автомобіля полягають в тому, що завдяки міцному тенту вантаж, що перевозиться, надійно захищений протягом усього шляху, до того ж при наявності спеціальних пристосувань в кузові такої машини можна перевозити негабаритні вантажі. При необхідності тент можна зняти і отримати, таким чином, відкритий вантажний відсік, в який простіше буде вантажити нестандартні вантажі.

Об'єктом дослідження є вантажний автомобіль-самоскид Scania. Порівняємо його в табл. 2.2 з аналогічним автомобілем іншого виробника [72, 73].

Таблиця 2.2

Порівняльна характеристика автомобілів-самоскидів Scania та MAN

Критерій	Scania	MAN TGX
1	2	3
Зовнішній вигляд		
Марка, модель	Scania P360CB6X4EHZ	MAN TGX 2017
Колір	Оранжевий	Оранжевий
Категорія КТЗ	Вантажний автомобіль	Вантажний автомобіль
Тип кузова	Самокидний кузов Wielton	Самокидний кузов
Ідентифікаційний номер (VIN)	YS2P6X40005450174	WMAN05ZZZ9K000435
Робочий об'єм двигуна, куб.см, тип	12742 куб.см., дизель	12400 куб.см., дизель
Тип коробки передач	Механічна	Механічна
Тип горючої суміші	Дизель	Дизель
Рік випуску	2016	2017
Вантажопідйомність	27400 кг	30000 кг
Загальна маса	410000 кг	450000 кг
Модельний рік	2016	2017

Закінчення табл. 2.2

1	2	3
Прийнята дата виготовлення КТЗ	01.10.2016	03.02.2017
Колісна формула	6x4	8x4
Технічний стан (виявлені під час огляду дефекти, які впливають на вартість КТЗ).	Новий	Новий

Отже, бачимо, що комплектація автомобілів дуже схожа та відповідає вимогам їх призначення. Хоча вантажопідйомність самоскида менша, ніж у аналогічної вантажівки з фіксованою вантажною платформою, проте самоскиди вигідні через скорочення часу на розвантаження. Кожен вид вантажного авто має свої певні технічні характеристики, завдяки яким відбувається виконання покладених на нього функцій, а також застосування в різних сферах вантажоперевезень [72].

Асортимент вантажних автомобілів в Україні досить широкий, що зумовлено різнобічними потребами на території України. Найбільшу частину складають вантажні автомобілі з тентовими причепами або напівпричепами. Це зумовлено їх зручністю та універсальними можливостями щодо транспортування. На ринку переважають іноземні марки вантажних автомобілів.

2.3. Визначення критеріїв для проведення експертизи вантажних автомобілів

Перед проведенням автотоварознавчої експертизи визначають критерії, методи та засоби її проведення (табл. 2.3).

Визначення типу, моделі, версії КТЗ, року його виготовлення, комплектності, укомплектованості, повної маси, робочого об'єму двигуна

тощо проводиться на основі даних виробника КТЗ. Визначальним при цьому є ідентифікаційний номер VIN [69].

Ідентифікаційний номер являє собою літерно-цифрове позначення, що складається із 17 знаків, умовно поділених на 3 частини. Структура і зміст VIN-коду визначаються ДСТУ 3525-97 "Засоби транспортні дорожні. Маркування" [10], які складаються з міжнародного коду виробника КТЗ (перші три символи), описової частини (подальші шість символів) і розпізнавальної частини (останні вісім символів). У разі визначення VIN-коду за цими стандартами передбачається використання арабських цифр і великих літер латинського алфавіту (за винятком літер: "I", "O", "Q").

Таблиця 2.3

Критерії, методи та засоби при проведенні автотоварознавчої експертизи

Критерій	Методи	Засоби
Тип, модель КТЗ	Аналітичний	Товаросупровідні документи (ТСД), маркування
Рік випуску	Аналітичний	Автомобіль, ТСД
Робочий об'єм двигуна	Вимірювальний	Автомобіль, ТСД
Маса	Вимірювальний	Ваги, ТСД
Код УКТЗЕД	Аналітичний	Маркування, ТСД
VIN-код	Аналітичний	Автомобіль, ТСД
Країна виробник	Аналітичний	ТСД, Маркування

VIN-код розміщується на нероз'ємних складових частинах кузова або шасі і на спеціально виготовлених номерних табличках (шильдиках). У країнах, де застосування міжнародного стандарту ISO 3779-1983 є необов'язковим або частково обмеженим, кодування номерів кузова може бути з відхиленням від рекомендацій цього стандарту. У разі механічних і корозійних пошкоджень, знищення VIN-коду, номерних табличок, номера двигуна КТЗ установлення типу, моделі, версії, року виготовлення, робочого

об'єму двигуна за VIN-кодом, а також визначення вартості КТЗ та його складників проводяться після відповідного експертного дослідження (експертизи) зазначених номерів на предмет їх автентичності [69].

Визначення року виготовлення КТЗ здійснюється на підставі даних його виробника, які зазначаються у VIN-кодi (табл.2.4).

Таблиця 2.4

**Кодування модельного року виготовлення КТЗ в описовій частині
VIN-коду**

Рік виготовлення	Символ	Рік виготовлення	Символ	Рік виготовлення	Символ	Рік виготовлення	Символ
1971	1	1983	D	1995	S	2007	7
1972	2	1984	E	1996	T	2008	8
1973	3	1985	F	1997	V	2009	9
1974	4	1986	G	1998	W	2010	A
1975	5	1987	H	1999	X	2011	B
1976	6	1988	J	2000	Y	2012	C
1977	7	1989	K	2001	1	2013	D
1978	8	1990	L	2002	2	2014	E
1979	9	1991	M	2003	3	2015	F
1980	A	1992	N	2004	4	2016	G
1981	B	1993	P	2005	5	2017	H
1982	C	1994	R	2006	6	2018	J

Тип, модель КТЗ визначаються за міжнародним кодом виробника КТЗ, за описовою частиною VIN-коду (позиції з першої до дев'ятої) та за реєстраційними документами країни-виробника. Перші три символи VIN-коду, як правило, визначають географічну зону, коди країни і виробника КТЗ.

Літерно-цифрові позначення в описовій частині VIN-коду (позиції з четвертої до дев'ятої) містять кодовані дані про тип автомобіля, його конструкцію, тип кузова, тип двигуна, конструкцію привода, робочий об'єм двигуна тощо. Сукупність знаків з першої до дев'ятої позиції VIN-коду визначає марку і модель КТЗ. Позначення, які виконуються на панелях кузовів КТЗ на прикріплених до них елементах, означають їхні моделі і модифікації та мають вид символів "XL", "GL", "SL" "SRDT" тощо і можуть сприяти ідентифікації КТЗ, але не є визначальними з огляду на можливість їхньої заміни [73].

При визначенні року виготовлення КТЗ необхідно враховувати те, що за міжнародним стандартом ISO 3779-1983 виробники КТЗ зазначають у VIN-кодi календарний або модельний рік виготовлення КТЗ, тобто наступний модельний рік починається після 1 липня поточного календарного року. Згідно з міжнародним стандартом ISO 3779-1983 для кодування модельного року виготовлення КТЗ в описовій частині VIN-коду рекомендовано використання символів, наведених у таблиці 2.4 [23].

Ідентифікаційний номер повинен бути індивідуальним для кожного виробу і відповідати структурі, яка наведена нижче (рис. 2.2).

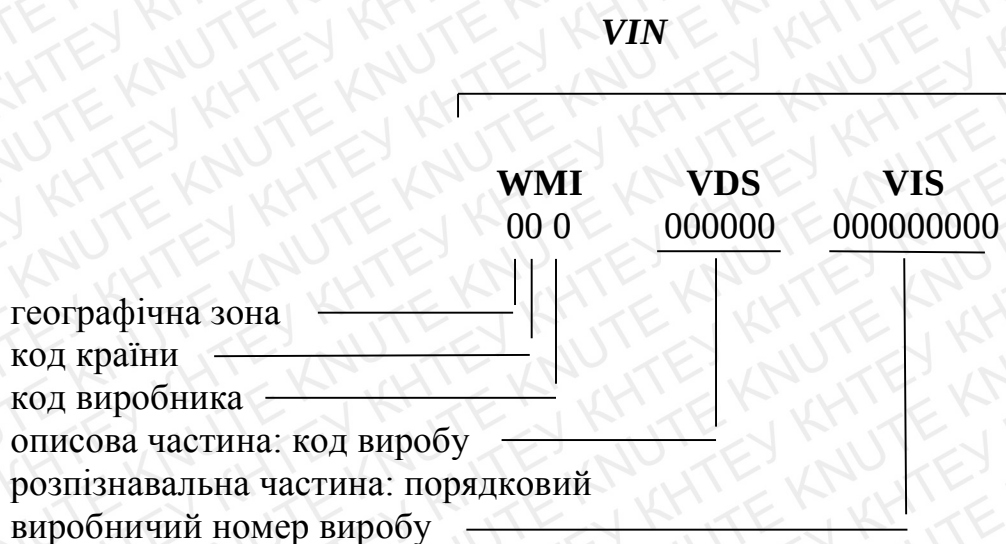


Рис. 2.2. Міжнародний ідентифікаційний номер транспортного засобу

WMI (worldmanufactureridentifier - міжнародний ідентифікаційний код виробника) перша частина VIN, яка визначає виробника. Код приписується для визначення виробника і в поєднанні з рештою частин VIN забезпечує унікальність VIN для всіх автомобілів, що виробляються у світі на 20-річний період [71].

VDS (vehicledescriptorsection - описова частина ідентифікаційного номера транспортного засобу) друга частина VIN, яка містить інформацію про загальні якісні характеристики транспортного засобу. Надається підприємством — власником оригіналів конструкторської документації.

VIS (vehicleindicatorsection - розпізнавальна частина ідентифікаційного номера транспортного засобу) остання частина VIN, яку встановлює виробник або Адміністративний орган з сертифікації дорожніх транспортних засобів (якщо випуск становить менше ніж 500 виробів на рік) з метою відрізнити один ДТЗ від іншого [71].

Календарний і модельний роки виготовлення можуть також визначатися за розпізнавальною частиною VIN-коду (останні 8 знаків VIN-коду за даними виробника дозволяють встановити дату виготовлення КТЗ).

За рік виготовлення КТЗ приймається календарна дата його виготовлення з обов'язковим зазначенням при цьому дня та місяця цього року.

Спосіб виконання маркувальних надписів (ударний, травленням, фарбуванням) як на табличці, так і безпосередньо на виробі, повинен забезпечувати чіткість зображення і збереженість маркування протягом всього терміну служби виробу за умов і режимів, встановлених нормативною документацією на конкретний вид виробу.

У країнах, де застосування міжнародного стандарту ISO 3779-1983 є необов'язковим або частково обмеженим, кодування номерів кузова може бути з відхиленням від рекомендацій цього стандарту.

У разі механічних і корозійних пошкоджень, знищення ідентифікаційного номера, номерних табличок, номера двигуна

транспортного засобу установлення типу, моделі, версії, року виготовлення, робочого об'єму двигуна за VIN-кодом, а також визначення вартості автомобіля та його складових проводиться після відповідного експертного дослідження зазначених номерів на предмет їх автентичності [69].

Визначення моделі. Тип, модель автомобіля визначаються за міжнародним кодом виробника, за описовою частиною ідентифікаційного номера - VIN-коду (позиції з першої до дев'ятої) та за реєстраційними документами країни-виробника.

Перші три символи VIN-коду визначають географічну зону, коди країни і виробника автомобіля. Якщо виробник виготовляє менше ніж 500 автомобілів за рік, то третій символ VIN-коду зазначається цифрою "9", а виробник автомобіля визначається подальшими трьома символами.

Літерно-цифрові позначення в описовій частині VIN-коду (позиції з четвертої до дев'ятої) містять кодовані дані про тип автомобіля, його конструкцію, тип кузова, тип двигуна, конструкцію приводу, робочий об'єм двигуна тощо.

Сукупність знаків з першої до дев'ятої позиції VIN-коду дає змогу визначити марку і модель [69].

Позначення, які виконуються на панелях кузовів автомобілів на прикріплених до них елементах означають їхні моделі і модифікації та мають вид символів "XL", "GL", "SL" "SRDT" тощо і можуть сприяти ідентифікації, але не є визначальними з огляду на можливість їхньої заміни.

Визначення року виготовлення. Визначення року виготовлення здійснюється на підставі даних його виробника, які зазначаються в ідентифікаційному номері.

Отже, критерії залежать від мети проведення автотоварознавчої експертизи. Основними критеріями є визначення типу та моделі вантажного автомобіля, року його виготовлення, комплектності, повної маси, робочого об'єму двигуна, ідентифікаційний номер VIN.

2.4. Автотоварознавча експертиза вантажних автомобілів для митних цілей та оформлення її результатів

Було проведено автотоварознавчу експертизу вантажного автомобіля-самоскида Scania P360CB6X4ENZ, характеристика та параметри якого наведені в таблиці 2.5. Під час проведення експертизи використовувались аналітичні та вимірювальні методи.

Таблиця 2.5

Характеристики об'єкту дослідження

Марка, модель	Scania P360CB6X4ENZ
Колір	Оранжевий
Категорія КТЗ	Вантажний автомобіль
Тип кузова	Самокидний кузов Wielton
Ідентифікаційний номер (VIN)	YS2P6X40005450174
Робочий об'єм двигуна, куб.см, тип (згідно зі свідоцтвом про реєстрацію та ідентифікаційним номером (VIN))	12742 куб.см., дизель
Тип коробки передач	Механічна
Тип горючої суміші	Дизель
Рік випуску (згідно зі свідоцтвом про реєстрацію та ідентифікаційним номером (VIN))	2016
Вантажопідйомність	27400 кг
Загальна маса	410000 кг
Моделльний рік (згідно із ідентифікаційним номером (VIN))	2016
Прийнята дата виготовлення КТЗ	01.10.2016
Технічний стан (виявлені під час огляду дефекти, які впливають на вартість КТЗ).	Новий

Після закінчення зовнішнього технічного огляду проводиться перевірка роботи двигуна та інших складників, а для спеціалізованих (спеціальних) КТЗ - працездатність спеціального обладнання. У разі

можливості проведення ходових випробувань (під час руху КТЗ) перевіряється робота складників КТЗ з метою встановлення їх технічного стану [23].

Згідно всіх характеристик, наведених в таблиці 2.4 код даного автомобіля згідно з УКТЗЕД – 8704239100.

Для ідентифікації об'єкту дослідження, вантажного автомобіля-самоскида Scania, моделі P360CB6X4ENZ, розшифруємо його VIN-код.

VIN об'єкту дослідження:

WMI	VDS	VIS
YS 2	P6X400	05450174

YS -географічна зона та країна (Європа, Швеція).

2-код виробника («Wielton SA», Польща).

P6X400-описова частина: код виробу (У кожного виробника - свій набір параметрів, послідовність та унікальні позначення).

05450174-розпізнавальна частина: порядковий виробничий номер виробу.

Після закінчення дослідження КТЗ оцінювач (експерт) у разі потреби ознайомлює заінтересованих осіб, залучених до технічного огляду КТЗ, з його результатами.

Оцінка КТЗ передбачає урахування технічних, технологічних характеристик та особливостей об'єкта оцінки, умов його експлуатації, обслуговування та зберігання, технічного стану на підставі відповідної технічної, довідкової, облікової документації та обстежень.

Виходячи з мети оцінки здійснюються всі процедури в межах методів оцінки, визначених «Методикою проведення експертизи колісних транспортних засобів» [23]. У разі визначення неринкової бази оцінки звіт (акт) чи висновок має містити перелік можливих обмежень щодо застосування результатів оцінки.

Коригування ринкової вартості КТЗ, отриманої із застосуванням порівняльного підходу, здійснюється за загальною формулою:

$$C = C_{\text{ср}} (1 \pm (G_k / 100) \pm (D_z / 100)) \pm C_{\text{дод}}, \quad (2.1)$$

де C - ринкова вартість КТЗ, грн.;

$C_{\text{ср}}$ - середня ринкова ціна КТЗ, грн.;

G_k - коефіцієнт коригування ринкової вартості КТЗ, %;

D_z - відсоток додаткового збільшення (зменшення) ринкової вартості КТЗ, %, Приймаємо 15%, оскільки КТЗ новий, пошкодження відсутні.;

$C_{\text{дод}}$ - додаткове збільшення (зменшення) ринкової вартості.

Визначення $C_{\text{ср}}$ базується на довідкових цінових даних продажу на аналогічні КТЗ:

$$C_{\text{ср}} = C_d \times K + M, \quad (2.2)$$

де K – коефіцієнт регіону. Значення коефіцієнта ринку приймається на підставі інформації у [21], приймаємо 1,0.

M - вартісний еквівалент суми податків під час митного оформлення згідно з чинним законодавством 0,00 грн.

C_d - ціна КТЗ, який був у користуванні, з урахуванням строку його експлуатації, за інформацією з довідкової літератури [60].

$$C_{\text{ср}} = 2\,090\,221 \cdot 1 + 0,00 = 2\,090\,221 \text{ грн.}$$

$$C = 2\,090\,221 \cdot (1 + (0/100) + (15/100)) - 0 = 2\,403\,754,15 \text{ грн.}$$

Виходячи з розрахунків, наведених вище, ринкова вартість КТЗ «Scania P360CB6X4ENZ» становить 2 403 754,15 грн [67].

За результатами оцінки експерт складає звіт про оцінку КТЗ. Висновок експерта (експертного дослідження) складається з урахуванням особливостей його оформлення згідно із законодавством (Додаток Л).

Основним завданням автотоварознавчої експертизи є ідентифікація та визначення вартості КТЗ. Оцінка КТЗ здійснюється переважно із застосуванням бази оцінки, яка відповідає ринковій вартості.

Ринкова вартість КТЗ урахує його комплектність, укомплектованість і фактичний технічний стан, строк експлуатації, величину пробігу, умови, у яких він експлуатувався (зберігався), особливості кон'юнктури ринку регіону.

Отже, основним підходом, який використовується для оцінки КТЗ, є порівняльний підхід. Згідно з ним визначення вартості КТЗ на території України проводиться на підставі їх цін продажу та поточних цін пропозиції до продажу, які зазначені у вітчизняних довідниках. Зазначені ціни є статистично усередненими ціновими даними КТЗ, які були відчужені в Україні згідно з умовами, що відповідають змісту і поняттю "ринкова вартість".

Визначена нами ринкова вартість даного колісного транспортного засобу на момент проведення оцінки становить 2 403 754,15 грн., що на 13 % більша від середньої ціни по Україні (2 090 221 грн.) ідентичного КТЗ за інформацією з довідкової літератури [60].

РОЗДІЛ 3

АНАЛІЗ МИТНИХ ПРОЦЕДУР ТА РОЗРОБКА ПРОФІЛІВ РИЗИКУ ПРИ ІМПОРТІ ВАНТАЖНИХ АВТОМОБІЛІВ

3.1. Визначення митної вартості та нарахування митних платежів при ввезенні вантажних автомобілів в Україну

Такий сектор в автомобільній промисловості як «вантажні автомобілі» призначений головним чином для перевезення різноманітних вантажів, матеріалів тощо та є важливим для діяльності країни. Дана група автомобілів виконує низку нагальних для кожного дня потреб.

Визначення коду товару за гармонізованою системою УКТЗЕД є основою для проведення митного оформлення, подальшого здійснення митних процедур та нарахування митних платежів.

Українська класифікація товарів зовнішньоекономічної діяльності (УКТЗЕД) – це систематизований перелік товарів, який включає код товару, його найменування, одиницю виміру та обліку (ОВО) та гармонізований із системою опису та кодування товарів.

Митною вартістю товарів, які переміщуються через митний кордон України, є вартість товарів, що використовується для митних цілей, яка базується на ціні, що фактично сплачена або підлягає сплаті за ці товари.

При імпорті ТОВ «Сканія Україна» вантажного автомобіля-самоскида, нового, моделі P360CB6X4ENZ (1 шт), з номером кузова YS2P6X40005450174, номером шасі 5450174, номером двигуна 6983463 (двигун дизельний), тип DC13 114, ЄВРО5, потужністю 265 кВт, призначеного для перевезення вантажів, найменування та параметри якого зазначено в графі 31 Митної Декларації (далі МД) №125130014/2017/471391 використовується перший (основний) метод визначення вартості - за ціною договору (контракту) щодо товарів, які імпортуються. Даний факт засвідчено у графі 43 МД №125130014/2017/471391 (Додаток А).

У п.1.3 Договору купівлі-продажу №UA 11-2014-0001 від 20 грудня 2013 р. зазначено, що ціна товару визначається згідно Інвойсів та Специфікацій до них, якщо в такому Інвойсі та Специфікації до нього не будуть узгоджені які-небудь інші умови або положення. У разі будь-якої невідповідності між Договором і Інвойсом та специфікацією до нього, Інвойс та Специфікація до нього мають переважну силу (Додаток Г).

Згідно Інвойсу №7052404363 (Додаток Б) та графі 42 Митної Декларації, ціна товару становить 80258.0000 EUR. Таким чином, вартість у національній валюті, становитиме

$29.1240400 \text{ грн за } 1 \text{ EUR} * 80258.0000 \text{ EUR} = 2337437.20 \text{ грн}$

Під час перевезення нового вантажного автомобіля-самоскида марки Scania була задекларована умова поставки FCA PL Wielun за Інкотермс 2010. Інкотермс 2010 (Incoterms 2010) – це міжнародні правила, визнані урядовими органами, юридичними компаніями і комерсантами по всьому світу як тлумачення найбільш застосовних в міжнародній торгівлі термінів [14].

Щодо умов поставки FCA (Free Carrier (... named place) Франко перевізник (... назва місця), термін "франко-перевізник" означає, що продавець доставить товар, який пройшов митне очищення, зазначеному покупцем перевізнику до названого місця. Слід зазначити, що вибір місця постачання вплине на зобов'язання по завантаженню і розвантаженню товару на даному місці.

Якщо поставка здійснюється в приміщенні продавця, то продавець несе відповідальність за відвантаження. Якщо ж постачання здійснюється в інше місце, продавець за відвантаження товару відповідальності не несе. Даний термін може бути використаний під час перевезення будь-яким видом транспорту, включаючи змішані перевезення та включає в себе витрати на транспортування [20].

Згідно Рахунку на оплату транспортних витрат №17 від 30 січня 2017р. (Додаток В) за договором №03/2014 від 24.03.2014 до митної вартості входять транспортні послуги по перегону своїм ходом автомобіля, без

страхування, по маршруту: м.Велюнь (Польща) – с.Калинівка (Україна) на загальну суму 33 545.10 грн (Додаток В).

Отже, митна вартість вантажного автомобіля, що переміщувався на умовах поставки FCA PL Wielun в національній валюті буде розраховуватись за формулою:

$$MB = (\text{Ціна товару} * \text{курс валюти}) + \text{транспортні витрати.} \quad (3.1)$$

$$MB = (80258.00 \text{ EUR} * 29.12404000 \text{ грн за 1 EUR}) + 33\,545.10 \text{ грн} = 2\,370\,983.30 \text{ грн}$$

Вартість 2 370 983.30 грн зазначена у графі 45 «Коригування» митної декларації №125130014/2017/471391 (Додаток А).

Мито - це загальнодержавний податок, встановлений Податковим кодексом України, який нараховується та сплачується відповідно до законів України та міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України [37].

Митний платіж — це різновид обов'язкових платежів, що справляються під час переміщення або у зв'язку з переміщенням товарів через митний кордон України та контроль за справлянням яких покладено на митні органи. Податковий кодекс України визначає митні платежі як податки, що відповідно до Податкового Кодексу України або митного законодавства справляються під час переміщення або у зв'язку з переміщенням товарів через митний кордон України та контроль за справлянням яких покладено на митні органи [37].

Згідно митної декларації № 125130014/2017/471391 (Додаток А), як зазначено у графі 47, під час імпорту вантажного автомобіля-самоскида Scania, моделі P360CB6X4ENZ, було нараховано три види митних платежів:

- візне мито;
- акцизний податок;
- ПДВ (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

**Нарахування митних платежів при ввезенні вантажного
автомобіля Scania, модель P360CB6X4ENZ, згідно з МД-2
№125130014/2017/471391**

Вид	Основа нарахування	Ставка	Сума
021	2370983.30	7.5%	177823.75
085	12742.00	0.016 EUR	5937.58
028	2554744.63	20%	510948.93

Відповідно до класифікатора видів надходжень бюджету, що контролюються митними органами, 021 – це ввізне мито, що являє собою податок на переміщення товарів через митний кордон України та нараховується на ціну товару [19].

На момент оформлення об'єкту дослідження (01.02.2017р.) ставка ввизного мита становила 7,5% для вантажних автомобілів з країн ЄС. Наразі з 01.01.2018 ставка ввізного мита для вантажних автомобілів, що ввозяться з країн ЄС становить 6,3%.

Відповідно до вищезазначеного класифікатору, 085 - це акцизний податок. Вантажні автомобілі є підакцизним товаром. Для нових вантажних автомобілів ставка акцизного податку становить 0.016 EUR за см³ об'єму двигуна. Діє з 01.01.2015 на підставі Закону України ВР № 71-VIII від 28.12.2014 «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо податкової реформи» [12].

Згідно інформації, наведеної в графі 31 МД №125130014/2017/471391 та сертифікату відповідності щодо індивідуального затвердження колісного транспортного засобу №009935 (Додаток Д), об'єм двигуна об'єкту досліджень становить 12742 куб.см., отже сума акцизного податку становить:

$$12742.00 \text{ см}^3 * 0.016 \text{ EUR} = 5937.58 \text{ грн.}$$

028 – Податок на додану вартість - це непрямий податок, який нараховується та сплачується відповідно до норм розділу V Податкового кодексу України [20]. Ставка становить 20% та діє з 01.01.2011р.

Основа нарахування, згідно товаросупровідних документів, становить суму митної вартості в гривнях, ввізного мита та акцизного податку.
 $2370983.30 \text{ грн} + 177823.75 \text{ грн} + 5937.58 \text{ грн} = 2554744.63 \text{ грн}.$

$\text{ПДВ} = 2554744.63 \text{ грн} * 20\% = 510948.93 \text{ грн}.$

Таким чином, всі платежі в МД №125130014/2017/471391 вказані та розраховані вірно.

Ввізне мито на момент оформлення об'єкту дослідження (01.02.2017р.) становило 7,5% і склало 177823.75 грн. Акцизний податок склав 5937.58 грн. Податок на додану вартість (ПДВ) становив 20% та дорівнює 510948.93 грн. В цілому нараховано платежів на суму 2554744.63 грн.

3.2. Аналіз здійснення митних процедур при імпорті вантажних автомобілів згідно з митною декларацією

Митні процедури при імпорті вантажних автомобілів зумовлені переміщенням автомобіля через митний кордон України, сукупністю митних формальностей та порядок їх виконання.

Митні формальності при ввезенні вантажних автомобілів - це сукупність дій, що підлягають виконанню відповідними особами і органами доходів і зборів з метою дотримання вимог законодавства України з питань державної митної справи [27].

Порядок виконання митних формальностей при здійсненні митного оформлення визначається центральним органом виконавчої влади, а саме наказом Міністерства фінансів України від 30.05.2012 №631 [47]. При цьому під митними формальностями розуміється сукупність дій, що підлягають виконанню відповідними особами і митними органами з метою дотримання вимог законодавства України з питань державної митної справи.

Розглянемо порядок митного оформлення та митного контролю вантажних автомобілів за митною декларацією 125130014/2017/471391. Митне оформлення розпочинається з моменту подання митному органу декларантом або уповноваженою ним особою МД 125130014/2017/471391, поданої в електронному вигляді.

Після подання МД 125130014/2017/471391 в електронному вигляді здійснюється реєстрація даної МД. Дана процедура проводиться шляхом:

- перевірки відповідності формату електронної копії МД (далі – ЕК МД) та електронної копії декларації митної вартості (далі – ЕК ДМВ) встановленим вимогам;
- фіксування дати й часу подання МД 125130014/2017/471391 для оформлення;

Другим етапом митного оформлення носіїв цифрової інформації є перевірка МД 125130014/2017/471391. Перевірка поданої МД здійснюється шляхом перевірки наявності поданих разом з МД рахунка та декларації митної вартості 125130014/2017/471391; перевірки за допомогою програмного забезпечення правильності заповнення МД відповідно до наказу Міністерства фінансів України від 30.05.2012 №651; перевірки відповідності відомостей, унесених до ЕК МД, відомостям, що внесені до МД, поданої на паперовому носії [48].

Наступним етапом є оформлення МД 125130014/2017/471391. На цьому етапі здійснюється: перевірка дотримання строків подання МД (у випадках, визначених законодавством); перевірка наявності відміток про завершення переміщення носіїв цифрової інформації (у випадках, визначених законодавством з питань державної митної справи); контроль співставлення (автоматизоване порівняння) даних, які містяться в ЕК МД, та інших документів, поданих до митного оформлення.

Під час перевезення об'єкту дослідження – вантажного автомобіля, використовувалось електронне декларування (Додаток А). Декларування товарів з поданням митному органу електронної митної декларації доступне

усім підприємствам, що перебувають на обліку у митних органах та посадові особи яких мають засоби електронного цифрового підпису.

Декларантом, що зазначений в графі 14 Митної Декларації - ТОВ «Сканія Україна» подано МД (Додаток А) для оформлення в пункті пропуску митного поста «Вишневе» та подальшої доставки отримувачу – ТОВ «Сканія Україна», 08004, Київська область, Макарівський район, с. Калинівка, вул. Київська, 37.

Далі відбувається присвоєння МД реєстраційного номера за допомогою АСМО та внесення його в установленому порядку до графі А МД. Було створено МД №125130014/2017/471391.

При здійсненні митного оформлення МД виконуються такі митні формальності:

- Перевірка дотримання строків подання МД (у випадках, визначених законодавством).
- Перевірка наявності відміток про завершення переміщення товарів (у випадках, визначених законодавством з питань державної митної справи).
- Контроль співставлення (автоматизоване порівняння) даних, які містяться в ЕК МД (ЕМД), та інших документів, поданих для митного оформлення, зокрема:
 - співставлення реквізитів уповноваженого банку. У графі 28 «Фінансові та банківські відомості» МД №125130014/2017/471391 вказано:

ЄДРПОУ: 21685485

ПАТ «Сітібанк (Україна)»

МФО: 300584.

Перевіряємо ці дані з даними, що містяться в переліку вповноважених банків України в ЄАІС органів доходів і зборів України.

- співставлення курсу валюти України. У графі 23 «Курс валюти» МД №125130014/2017/471391 зазначено числовий курс валюти. В графі 22 зазначено літерний код валюти згідно класифікатора (Євро). Перевіряємо

дані з офіційним курсом валюти України на день подання МД до оформлення. Курс валют на 27.01.17 (дата складання попередньої МД) становив 29.12404000 грн за 1 EUR.

– перевірка нарахування митних та інших платежів. Такий товар, як вантажний автомобіль-самоскид має три види обов'язкових платежів: ввізне мито, акцизний податок та ПДВ. В графі 47 «Нарахування платежів» МД №125130014/2017/471391 перевіряємо наявність кожного виду платежу, основу нарахування, ставку та суму, що вийшла.

Під час імпорту 01.02.2017 р. нового вантажного автомобіля-самоскида зі Швеції (країна ЄС), об'ємом двигуна 12742 см³, ввізне мито становить 7,5%, акцизний податок 0.016 EUR за 1 см³ об'єму двигуна та ПДВ 20%, що в грошовому виразі становить 177823.75 грн, 5937.58 грн та 510948.93 грн відповідно.

Контроль із застосуванням системи управління ризиками, в тому числі оцінка ризику за МД за допомогою АСАУР.

Оскільки ставка ввізного мита для вантажних автомобілів, що транспортуються з країн ЄС нижче, ніж звичайна та пільгова ставка, що становлять 10%, то потрібно перевірити дані про експортера в графі 2, країну відправлення та літерний код країни відправлення в графі 15 МД №125130014/2017/471391 та перевірити країну – експортера в інших товаросупровідних документах.

В графі 2 МД №125130014/2017/471391 зазначено країну-відправника Швецію; в графі 15 також зазначено Швецію та вказано літерний код Швеції – SE. Це означає, що ставка ввізного мита буде становити 7,5%, оскільки Швеція входить до країн ЄС.

Згідно товаросупровідних документів, таких як МД №125130014/2017/471391 (Додаток А), Інвойс №7052404363 (Додаток Б), Сертифікат відповідності №009935 (Додаток Д):

об'єкт дослідження – вантажний автомобіль-самоскид Scania, двигун дизельний, тип D, Євро5, об'єм циліндрів двигуна 12742 см³, потужність двигуна 265 кВт, призначений для перевезення вантажів, календарний рік виготовлення 2016, модельний рік виготовлення 2016, загальна кількість місць – 2, вантажопід'ємність 27400 кг, країна експортер – Швеція.

Згідно додатку до Сертифіката відповідності №009935 від 31.01.2017 №126 (Додаток Д), робочий принцип – запалювання від стиснення, максимальна технічно припустима маса – 41000 кг = 41т.

Згідно всіх вищеперечислених даних, код даного автомобіля згідно з УКТЗЕД – 8704239100 (табл 3.2).

Таблиця 3.2

Класифікація об'єкта дослідження-вантажного автомобіля згідно з УКТЗЕД

Код класифікаційної одиниці	Найменування класифікаційної одиниці
87	Засоби наземного транспорту, крім залізничного або трамвайного рухомого складу, їх частини та обладнання
8704	Моторні транспортні засоби для перевезення вантажів:
8704 2	- інші з двигуном внутрішнього згорання із запалюванням від стиснення (дизелем або напівдизелем)
8704 23	- - з повною масою транспортного засобу понад 20 т:
8704 23 91 00	- - - - нові

Якщо виникає потреба митного огляду задекларованих товарів, то вона може здійснюватися посадовими особами у встановленому порядку. За результатами проведення митного огляду у випадках, встановлених законодавством України з питань державної митної справи, складається Акт огляду встановленої форми [47].

Отже, інформація вказана в МД №125130014/2017/471391 підтверджується даними, вказаним в супровідних документах. Код за

УКТЗЕД об'єкту дослідження— 8704239100. Ставка ввізного мита – 7,5%, акцизний податок – 0.016 EUR за 1 см³ об'єму двигуна.

3.3. Розробка профілів ризику при ввезенні вантажних автомобілів в Україну

В Державній фіскальній службі України застосування профілів ризику під час митного оформлення здійснюється за допомогою спеціального модуля автоматизованої системи аналізу й управління ризиками (АСАУР), імплементованого до автоматизованої системи митного оформлення вантажів.

Основне завдання модуля АСАУР — на підставі усіх введених до нього профілів ризику здійснити оцінку ризику митної декларації, яка подана до митного оформлення, та видати повідомлення з вказівками необхідних заходів, що слід зробити для перевірки законності зовнішньоекономічної операції посадовій особі, яка здійснює митне оформлення та митний контроль.

Дані, які містяться в електронній копії МД та інших документах, що подаються разом із нею в електронному вигляді, перевіряються на відповідність індикаторам, що містяться в профілях ризику.

Інформаційне наповнення системи аналізу й управління ризиками з метою забезпечення обґрунтованості вибіркового огляду, підвищення їх результативності в частині створення організаційних умов формування, формалізації та затвердження профілів ризиків здійснюється відповідно до Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю затверджено наказом Міністерства фінансів України від 31.07.2015 № 684 [39].

Відповідно до Наказу Міністерства фінансів України № 684 «Порядок здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з

управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю» від 31.07.2015, профіль ризику – це основний елемент системи управління ризиками. Профілювання ризиків спрямоване на аналітичну підтримку персоналу, який безпосередньо несе службу на митному кордоні, та передбачає обробку короткої інформації, визначення профілю ризику (опису загрози та алгоритму дій персоналу) і вжиття оперативних (у режимі реального часу) заходів [39].

Профіль ризику – сукупність відомостей про область ризику, індикатори ризику, а також вказівки про застосування необхідних заходів із запобігання або мінімізації ризиків.

Аналіз ризику - це систематичне використання органами доходів і зборів наявної у них інформації для визначення обставин та умов виникнення ризиків, їх ідентифікації і оцінки ймовірних наслідків недотримання вимог законодавства України з питань державної митної справи.

До об'єктів аналізу ризику належать:

- 1) характеристики товарів, транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України;
- 2) характер зовнішньоекономічної операції;
- 3) характеристика суб'єктів, що беруть участь у зовнішньоекономічній операції [27].

Товар - вантажний автомобіль, який відноситься до товарної позиції 8704 «Моторні транспортні засоби для перевезення вантажів:» (код згідно з УКТЗЕД 8704 2391 00), відповідно до Закону України «Про Митний тариф України» має ставку ввізного мита – 10%, акцизний податок – 0.016 EUR за см3 об'єму вигуна. Товари, що ввозяться в Україну згідно з міжурядовою угодою України з державами ЄАВТ оподатковуються ввізним митом за зменшеними ставками – 1,2%.

Індикатори ризику та їх значення для профілів ризику наведені в табл. 3.3.

Таблиця 3.3

Індикатори та їх значення

Номер індикатора	Назва індикатора	Значення індикатора
1	Тип митної декларації (гр.1 МД)	IM 40
2	Код товару згідно з УКТЗЕД (гр.33 МД)	8704239100
3	Країна відправлення (гр.15а МД)	Коди країн –членів ЄС
4	Код сертифіката про походження товару форми EUR.1 (гр.44)	0954
5	Об'єм двигуна (гр.47, вид 085)	Ставка 0.01 EUR за см3

Як свідчать дані табл. 3.3, індикаторами ризику є тип митної декларації (митна декларація, оформлена для режиму імпорту), коди вантажних автомобілів згідно з УКТЗЕД 8704 31 31 00 (товари групи «прикриття»), код країни походження або відправлення (вибрано країни-члени ЄС), код Сертифіката з перевезення (походження) товару форми EUR.1 (0954), ставка ввізного мита (лише з країн ЄС – 6.3%), об'єм двигуна (ставка 0.01 EUR за см3).

Таблиця 3.4

Товари «ризик» та товари групи «прикриття» при ввезенні вантажних автомобілів в Україну

Індикатор ризику	Товари групи «ризик»		Товари групи «прикриття»	
	Код згідно з УКТЗЕД	Ставка ввізного мита чи акцизного податку	Код згідно з УКТЗЕД	Ставка ввізного мита чи акцизного податку
Країна походження	8704 23 91 00	10 % (повна) 7,5% (Канада)	8704 239100	6,3% (з країн ЄС)

Закінчення таблиці 3.4

Ціна товару (у разі декларування країною походження одну з країн-членів ЄС)	8704 23 91 00	10 % (повна) 7,5% (Канада)	8704 239100	6,3% (з країн ЄС)
Об'єм двигуна	8704 23 91 00 8704 22 99 00 8704 32 99 00	0.016 EUR за см3 (нові) 0.026 EUR за см3 (до 5 років) 1.04 EUR за см3 (від 5 до 8 років) 1.3 EUR за см3 (понад 8 років)	8704 313100	0.01 EUR за см3

Товари, що ввозяться в Україну та походять з країн ЄС, знаходяться у переліку зниження ввізних мит України, розрахованих по роках, передбачених Угодою про асоціацію між Україною та ЄС – 6,3%.

Відповідно до положень Угоди про вільну торгівлю між Україною та Канадою на вказані у коментарі товари, походженням з Канади знижено ставки ввізного мита (див. лист ДФСУ від 24.07.2017 № 19504/7/99-99-19-04-17 [21]) до 7,5%.

Такі дані як код і назва та вид митної формальності заповнюються відповідно до Класифікатора митних формальностей, що можуть бути визначені за результатами застосування системи управління ризиками, затвердженого наказом Міністерства фінансів України від 20.09.2012 № 1011 «Про затвердження відомих класифікаторів інформації з питань державної митної справи, які використовуються у процесі оформлення митних декларацій» [41].

На основі цієї інформації посадовій особі митниці пропонуються форми та обсяг контролю, наведені в табл. 3.5.

Таблиця 3.5

Форми та обсяг контролю при спрацюванні профілів ризику

Код і назва митної формальності		Вид митної формальності
1	2	3
101-1	Витребування оригіналів документів, зазначених у митній декларації, або засвідчених в установленому порядку їх копій, якщо законодавством не передбачено подання оригіналів	Обов'язкова
103-1	Перевірка поданих товаросупровідних та товаротранспортних документів (в тому числі наданих на вимогу митного органу) та/або відомостей про них на предмет розбіжностей у відомостях, що зазначені у цих документах, митній декларації чи документах, що її заміщують, їх електронних копіях	Обов'язкова
105-2	Контроль правильності визначення митної вартості товарів	Обов'язкова
106-2	Витребування документів, які підтверджують митну вартість товарів	У разі необхідності
107-3	Контроль правильності класифікації товарів згідно з УКТ ЗЕД	Обов'язкова
108-3	Витребування документів, які підтверджують коди товарів згідно з УКТ ЗЕД	Обов'язкова
109-4	Перевірка правильності визначення країни походження товарів	У разі необхідності
110-4	Витребування документів, які підтверджують країну походження товару	У разі необхідності

Профіль ризику спрацьовує, якщо одночасно: індикатори 1 та один чи кілька з наступних індикаторів набувають встановлене значення.

Отже, посадова особа митного органу повинна:

- здійснити перевірку правильності класифікації товару згідно з УКТЗЕД;

- взяти у декларанта документацію (сертифікат якості фірми-виробника, лист фірми-виробника тощо), які підтверджують задекларований код згідно з УКТЗЕД товарів;
- у разі необхідності провести технічний огляд з перевіркою об'єму двигуна, VIN-коду тощо.

Отже, під час декларування вантажних автомобілів з метою недобросовісного заниження митної вартості може декларуватися невірна інформація про вартість, об'єм двигуна чи країну походження. Індикатори ризику допомагають вчасно виявити можливі порушення, перевірити їх факт.

Таким чином, для мінімізації митних ризиків при митному оформленні вантажного автомобіля є розробка профілів ризику, які дають змогу здійснювати контроль за проведенням їх оподаткування при імпорті.

3.4 Шляхи мінімізації ризиків при ввезенні вантажних автомобілів в Україну

Запобігання та контролювання ризику – це організація діяльності таким чином, щоб учасники даного процесу могли максимально впливати на фактори ризику і мали можливість знижувати ймовірність настання несприятливої події.

Контролювання ризику включає комплекс заходів, спрямованих на обмеження втрат у разі, якщо несприятлива подія все-таки настала. Метою управління митними ризиками є мінімізація ймовірних сумарних втрат від невірних рішень при здійсненні митного контролю.

Мінімізувати митний ризик означає попередити можливість його виникнення, або в результаті його появи не допустити отримання негативних наслідків як для інтересів суб'єкта ЗЕД так і для економічних інтересів держави, захист яких покладений на відповідні органи, зокрема на митні також. Тому пошук засобів запобігання митним ризикам варто розглядати у двох аспектах: зі сторони митних органів і суб'єктів ЗЕД.

Цілями застосування системи управління ризиками є:

- 1) запобігання, прогнозування і виявлення порушень законодавства України з питань державної митної справи;
- 2) забезпечення більш ефективного використання наявних у митних органів ресурсів та зосередження їх уваги на окремих згрупованих об'єктах аналізу ризику, щодо яких є потреба у застосуванні окремих форм митного контролю або їх сукупності, а також у підвищенні ефективності митного контролю (областях ризику);
- 3) забезпечення в межах повноважень митних органів заходів із захисту національної безпеки, життя і здоров'я людей, тварин, рослин, довкілля, інтересів споживачів;
- 4) прискорення митного оформлення товарів, що переміщуються через митний кордон України.

Шляхи мінімізації митних ризиків з боку держави в особі митних органів полягають в першу чергу у розробці та застосуванні нормативно-правових документів щодо заходів реагування на існуючі чи потенційні ризики, які виникають при імпорті вантажних автомобілів.

Так як у чинному законодавстві України не існує визначених заходів реагування на існуючі чи потенційні ризики при імпорті вантажних автомобілів, то для мінімізації ризиків при їх митному оформленні, перш за все, потрібно визначити коди, згідно яких класифікується даний товар, до товарів «групи ризику» та товарів «групи прикриття».

Товари «групи ризику» – товари, які по відношенню до інших товарів, подібних за складом та функціями, мають значну різницю в ступені оподаткування та заходах нетарифного регулювання, що до них застосовуються, й щодо яких існує можливість декларування не за своїм найменуванням або невідповідним кодом УКТЗЕД.

Товари групи «прикриття» – товари, що з достатнім ступенем імовірності можуть декларуватись замість товарів групи «ризик».

Вантажний автомобіль може бути і товаром групи «ризик» (якщо недостовірно декларується код згідно з УКТЗЕД, технічний стан, об'єм двигуна та ціна), і товаром групи «прикриття». Вантажний автомобіль певних характеристик (особливо технічних) є товаром групи «прикриття» для інших вантажних автомобілів, якщо товар ввозиться з країн ЄС, а також може бути товаром групи «ризик», якщо товар ввозиться з країн, з якими діють інші ставки ввізного мита, має інший об'єм двигуна, строк експлуатації. Після віднесення об'єкту до вищезазначених груп товарів, можна визначити спеціальні заходи щодо забезпечення контролю класифікації згідно з УКТЗЕД, визначення митної вартості даного товару та країни походження.

До спеціальних заходів можна віднести:

- при перевірці ціни товару та правильності визначення митної вартості товару при митному оформленні вантажних автомобілів обов'язково направляти запит до відділу митних платежів;
- при перевірці визначення митної вартості надавати інспектору можливість доступу до цінової бази ЄАІС митних органів;
- вжити заходів щодо інформування суб'єктів ЗЕД про можливість проведення попередньої консультації з митним органом для визначення митної вартості товару;
- при здійсненні митного оформлення забезпечити контроль за ідентифікацією ввезених товарів, їх відповідністю наданим при митному оформленні документам [36];
- при митному оформленні ввести обов'язковий пункт - перевірку правильності визначення країни походження;
- відділу інформаційної роботи та митної статистики митного органу щомісячно надавати до відділу класифікації інформацію про митне оформлення вантажних автомобілів, що заявляється за МД в режимі імпорт [8].

Суть мінімізації ризиків, що можуть виникнути при митному оформленні зі сторони суб'єкта ЗЕД полягає в тому, щоб отримати рішення митного органу з будь-якого питання ще до подачі МД, використовувати процедуру митного консалтингу, тобто надання консультацій та роз'яснень з усіх питань, особливо, що стосується ідентифікації автомобілів для подальшої класифікації, ведення постійного співробітництва суб'єктів ЗЕД з митними органами. Таким чином, це дасть змогу скоротити час на митне оформлення та попередити можливість виникнення ризиків для інтересів суб'єкта ЗЕД.

На шляху мінімізації митних ризиків важливим є бажання митних органів та суб'єктів ЗЕД щодо тісної співпраці для досягнення своїх цілей. Так митний орган може надавати консультації стосовно необхідного переліку документів для митного оформлення вантажних автомобілів та вимог щодо їх заповнення.

Незважаючи на удосконалення митного законодавства протягом останніх років, мають місце факти недоотримання до Державного бюджету України значної кількості грошових коштів, що пов'язане з наявністю законодавчих прогалин, відсутністю належної координації роботи між «податковими» та «митними органами» державної фіскальної служби, ухилянням або відстрочкою від сплати митних платежів суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності (далі-ЗЕД) шляхом необґрунтованого застосування митних режимів або умовного звільнення від сплати митних платежів та інших протиправних дій.

Отже, виникає необхідність підвищення ефективності адміністрування контролюючими органами митних платежів, зокрема, в частині організації та здійснення митного пост-аудит контролю. Митний пост-аудит є однією з форм митного контролю, яка здійснюється митними адміністраціями для перевірки правильності та достовірності даних, указаних у митних деклараціях, шляхом вивчення бухгалтерських документів, рахунків, систем управління бізнесом [2].

Тобто, митний аудит - це форма митного контролю, яка здійснюється митними адміністраціями для перевірки правильності та достовірності даних, указаних у митних деклараціях, шляхом вивчення бухгалтерських документів, рахунків, систем управління бізнесом.

Митний аудит містить у собі два напрямки: митний пост-аудит та аудит. Митний пост-аудит проводиться після завершення митного оформлення з метою перевірки діяльності осіб, які беруть участь у зовнішньоекономічній діяльності. А митний аудит починається з розробки аудиторських щорічних програм на підставі профілю ризиків. Аудит може проводитися на постійній, циклічній та вибірковій основі [2].

З метою перевірки правильності класифікації вантажних автомобілів та розрахунку митної вартості вже після митного оформлення необхідним є застосування пост-аудиту підприємств-імпортерів, особливо це стосується тих суб'єктів ЗЕД, які мають низький ступінь довіри чи оформлюються вперше.

Митний пост-аудит є однією з форм митного контролю. Митний контроль у науковій літературі розглядається як сукупність заходів, що здійснюється фіскальними органами України в межах своєї компетенції з метою дотримання норм митного законодавства, міжнародно-правових актів з питань державної митної справи усіма суб'єктами митних правовідносин. Існує певна класифікація митного контролю. Так, в залежності від часу здійснення митного контролю виокремлюють такі його види: попередній, поточний та наступний.

Перенесення основного акценту митного контролю на час після митного оформлення, тобто проведення так званого митного пост-аудит контролю, має безліч переваг, у тому числі, скорочення часу митного оформлення товарів, сприяння спрощенню та прискоренню процесу проходження митних процедур і створення додаткових можливостей для суб'єктів ЗЕД тощо.

Метою здійснення митного пост-аудиту є контроль за дотриманням митного законодавства усіма суб'єктами митних правовідносин при переміщенні товарів через митний кордон України. Адже сутність митного пост-аудиту зводиться до примусу декларантів та суб'єктів ЗЕД до дисципліни та самоконтролю, а тому своєчасне проведення самоперевірки підприємств (суб'єктів ЗЕД) може врятувати від донарахування податків та штрафних санкцій.

Митні ризики можуть виникати також внаслідок неправомірних дій та зловживання посадовими обов'язками працівниками митних органів для досягнення власної економічної вигоди. Тому важливим є здійснення постійного моніторингу та оцінки діяльності структурного підрозділу митного органу, його посадових осіб та аудиту оформлених МД, щодо яких був сформований значний перелік форм митного контролю, були спірні питання стосовно пакету документів чи митного оформлення.

Таким чином, вжиття заходів щодо мінімізації митних ризиків при митному оформленні вантажних автомобілів дають можливість забезпечити дотримання вимог чинного законодавства та запобігти можливим зловживанням з боку суб'єктів ЗЕД.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Вантажні автомобілі – окремий сегмент ринку автомобільного транспорту, що займає важливу нішу у всіх сферах торгівлі, виробництва та життя загалом.

Кожен вид вантажного авто має свої певні технічними характеристиками, завдяки яким відбувається виконання покладених на нього функцій, а також застосування в різних сферах вантажоперевезень.

Об'єкт дослідження – вантажний автомобіль-самоскид Scania, двигун дизельний, тип D, Євро5, об'єм циліндрів двигуна 12742 см³, потужність двигуна 265 кВт, призначений для перевезення вантажів, календарний рік виготовлення 2016, модельний рік виготовлення 2016, загальна кількість місць – 2, вантажопід'ємність 27400 кг, країна експортер – Швеція. Його код згідно з УКТЗЕД 8704239100. Даний вантажний автомобіль призначений, в основному, для перевезення сипких вантажів (пісок, щебінь тощо) або для товарів, що не будуть пошкоджені в результаті такого способу перевезення.

Найбільшим зовнішнім ринком збуту вантажних автомобілів з України є Єгипет – 82% від усіх експортованих вантажівок. Друге місце посідає Росія з часткою експорту 7%. Наступною державою є Таїланд – 5%.

Якщо говорити про імпорт вантажних автомобілів в Україну, то лідером поставок в 2016-2017 роках стала Німеччина. На другому місці знаходиться Білорусь. І замикаючою країною лідерів є Франція.

Аналіз даних митної статистики показав, що показники експорту вантажних автомобілів за останні 6 років падають. Імпорт з 2012р. до 2015р. також мав спадаючі результати, що було пов'язано з економічною кризою, нестабільністю валютного ринку. Найбільший спад спостерігався в 2013-2014 рр., під час активізації воєнних дій на сході України. Імпорт, починаючи з 2015р, набуває активно-зростаючу тенденцію.

Для проведення автотоварознавчої експертизи використовують «Методику товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів», що затверджена наказом Міністерства юстиції України, Фонду державного майна від 24.11.2013 №142/5/2092 (Із змінами, внесеними згідно з Наказами Міністерства Юстиції N 1335/5/1159 (z0724-09) від 24.07.2009 [23] та наказ 1058 «Про затвердження Порядку взаємодії структурних підрозділів та територіальних органів Державної фіскальної служби України із Спеціалізованою лабораторією з питань експертизи та досліджень ДФС під час проведення досліджень (аналізів, експертиз), Нормативів взяття проб (зразків) товарів для проведення дослідження (експертизи), форм акта про взяття проб (зразків) товарів та висновку» від 02.12.2016.

Методика встановлює механізм оцінки (визначення вартості) колісних транспортних засобів, а також вимоги до оформлення результатів оцінки, оціночні процедури визначення вартості КТЗ. Методи оцінки, передбачені цією Методикою, можуть використовуватися для оцінки самохідних шасі, самохідних сільськогосподарських, дорожньо-будівельних і меліоративних машин, тракторів і комбайнів на колісних шасі, якщо вони не суперечать тим положенням, які регламентують оцінку цих видів транспорту.

Визначення типу, моделі, версії КТЗ, року його виготовлення, комплектності, укомплектованості, повної маси, робочого об'єму двигуна тощо проводиться на основі даних виробника КТЗ. Визначальним при цьому є ідентифікаційний номер VIN.

Ідентифікаційний номер являє собою літерно-цифрове позначення, що складається із 17 знаків, умовно поділених на 3 частини. Структура і зміст VIN-коду визначаються ДСТУ 3525-97 "Засоби транспортні дорожні. Маркування" [10], які складаються з міжнародного коду виробника КТЗ (перші три символи), описової частини (подальші шість символів) і розпізнавальної частини (останні вісім символів).

VIN-код розміщується на нероз'ємних складових частинах кузова або шасі і на спеціально виготовлених номерних табличках (шильдиках). У

країнах, де застосування міжнародного стандарту ISO 3779-1983 [71] є необов'язковим або частково обмеженим, кодування номерів кузова може бути з відхиленням від рекомендацій цього стандарту. У разі механічних і корозійних пошкоджень, знищення VIN-коду, номерних табличок, номера двигуна КТЗ установлення типу, моделі, версії, року виготовлення, робочого об'єму двигуна за VIN-кодом, а також визначення вартості КТЗ та його складників проводяться після відповідного експертного дослідження (експертизи) зазначених номерів на предмет їх автентичності.

Тип, модель КТЗ визначаються за міжнародним кодом виробника КТЗ, за описовою частиною VIN-коду (позиції з першої до дев'ятої) та за реєстраційними документами країни-виробника. Перші три символи VIN-коду, як правило, визначають географічну зону, коди країни і виробника КТЗ.

Літерно-цифрові позначення в описовій частині VIN-коду (позиції з четвертої до дев'ятої) містять кодовані дані про тип автомобіля, його конструкцію, тип кузова, тип двигуна, конструкцію привода, робочий об'єм двигуна тощо. Сукупність знаків з першої до дев'ятої позиції VIN-коду визначає марку і модель КТЗ.

Визначення року виготовлення КТЗ здійснюється на підставі даних його виробника, які зазначаються у VIN-кодi.

VIN-код об'єкту дослідження - YS2P6X40005450174. Де:

YS -географічна зона та країна (Європа, Швеція).

2-код виробника («Wielton SA», Польща).

P6X400-описова частина: код виробу (У кожного виробника - свій набір параметрів, послідовність та унікальні позначення).

05450174-розпізнавальна частина: порядковий виробничий номер виробу.

При імпорті ТОВ «Сканія Україна» вантажного автомобіля-самоскида, нового, моделі P360CB6X4ENZ (1 шт), з номером кузова YS2P6X40005450174, номером шасі 5450174, номером двигуна 6983463 (двигун дизельний), тип DC13 114, ЄВРО5, потужністю 265 кВт, призначеного для перевезення вантажів, найменування та параметри якого

зазначено в графі 31 митної декларації №125130014/2017/471391 використовується перший (основний) метод визначення вартості - за ціною договору (контракту) щодо товарів, які імпортуються.

Ввізне мито на момент оформлення об'єкту дослідження (01.02.2017р.) становило 7,5% і склало 177823.75 грн. Акцизний податок склав 5937.58 грн. Податок на додану вартість (ПДВ) становив 20% та дорівнює 510948.93 грн.

Документальна перевірка як одна з форм митного контролю [23] за своїм змістом відповідає проведенню контролю на основі методів постаудиту. Тобто здійснюється після проведення митного оформлення та випуску товарів у вільний обіг.

Отже, під час декларування вантажних автомобілів з метою недобросовісного заниження митної вартості може декларуватися невірна інформація про вартість, об'єм двигуна чи країну походження. Індикатори ризику допомагають вчасно виявити можливі порушення, перевірити їх факт.

Мінімізувати митний ризик означає попередити можливість його виникнення, або в результаті його появи не допустити отримання негативних наслідків як для інтересів суб'єкта ЗЕД так і для економічних інтересів держави, захист яких покладений на відповідні органи, зокрема на митні також. Тому пошук засобів запобігання митним ризикам варто розглядати у двох аспектах: зі сторони митних органів і суб'єктів ЗЕД.

Шляхи мінімізації митних ризиків з боку держави в особі митних органів полягають в першу чергу у розробці та застосуванні нормативно-правових документів щодо заходів реагування на існуючі чи потенційні ризики, які виникають при імпорті вантажних автомобілів.

Товари «групи ризику» – товари, які по відношенню до інших товарів, подібних за складом та функціями, мають значну різницю в ступені оподаткування та заходах нетарифного регулювання, що до них застосовуються, й щодо яких існує можливість декларування не за своїм найменуванням або невідповідним кодом УКТЗЕД.

Товари групи «прикриття» – товари, що з достатнім ступенем імовірності можуть декларуватись замість товарів групи «ризик».

Вантажний автомобіль може бути і товаром групи «ризик» (якщо недостовірно декларується код згідно з УКТЗЕД, технічний стан, об'єм двигуна та ціна), і товаром групи «прикриття».

До заходів на шляху зменшення ризиків можна віднести:

- при перевірці ціни товару та правильності визначення митної вартості товару при митному оформленні вантажних автомобілів обов'язково направляти запит до відділу митних платежів;
- при перевірці визначення митної вартості надавати інспектору можливість доступу до цінової бази ЄАІС митних органів;
- вжити заходів щодо інформування суб'єктів ЗЕД про можливість проведення попередньої консультації з митним органом для визначення митної вартості товару;
- при здійсненні митного оформлення забезпечити контроль за ідентифікацією ввезених товарів, їх відповідністю наданим при митному оформленні документам;
- при митному оформленні ввести обов'язковий пункт - перевірку правильності визначення країни походження.
- відділу інформаційної роботи та митної статистики митного органу щомісячно надавати до відділу класифікації інформацію про митне оформлення вантажних автомобілів, що заявляється за МД в режимі імпорт.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. База даних Організація Об'єднаних Націй [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://comtrade.un.org>
2. Батанова Л.О., Митний пост-аудит в Україні та проблемні аспекти його здійснення в сучасних умовах – Lex Portus №1-2016.
3. Бережнюк І.Г. Актуальні питання теорії та практики митної справи: монографія / За заг. ред. І.Г. Бережнюка. – Хмельницький. : ПП Мельник А.А., 2013. – 428 с.
4. Вимоги до маркування побутових духових шаф і кухонних витяжок. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://sm.od.ua/press-tsentr/novosti/546-vstanovleno-vimogi-do-markuvannya-pobutovikh-dukhovikh-shaf-i-kukhonnikh-vityazhok.html>.
5. Галько С. Класифікація товарів як інструмент транспарентності міжнародної торгівлі / С. Галько, В. Осієвська // Товари і ринки. - №1. – 2016. – С. 32-47.
6. Данько Т. І. Ідентифікація товарів: сутність та основні товарознавчі аспекти / Т. І. Данько, Н. П. Яворська // Економіка і суспільство. – 2017. - № 9. – С.391-395. www.economyandsociety.in.ua/journal/9_ukr/67.pdf.
7. Денисенко С.І. Деякі актуальні проблеми реалізації міжнародних стандартів кіотської конвенції у діяльності митних органів України / С.І. Денисенко // Науково-теоретична конференція викладачів, аспірантів, співробітників та студентів юридичного факультету : тези доповідей: у 3-х ч., Суми, 20 квітня 2011 р. / Відп. за вип.: С.І. Дегтярьов, В.І. Горевий. - Суми: СумДУ, 2011. - Ч.1. - С. 25-32.
8. Деякі питання здійснення державного контролю товарів, що переміщуються через митний кордон України: Постанова Кабінету Міністрів України №1031 від 05.10.2011 р. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1031-2011-%D0%BF>.

9. Деякі питання реалізації принципу «єдиного вікна» під час здійснення митного, санітарно - епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного та інших видів державного контролю: Постанова Кабінету Міністрів України від 25.05.2016 № 364. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/364-2016-п>.

10. ДСТУ 3525-97 Засоби транспортні дорожні. Маркування. – Київ. Держстандарт України. – 1999р.

11. ДСТУ 3850-99 Причепи та напівпричепи спеціалізовані. Загальні технічні умови. – Київ. Держстандарт України. – 1999р.

12. Закон України ВР № 71-VIII від 28.12.2014 Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо податкової реформи.

13. Зовнішня торгівля України із зазначенням основних країн-контрагентів// Митна статистика ДФСУ [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://sfs.gov.ua/ms/f3>.

14. Інкотермс 2010. Офіційні правила тлумачення торговельних термінів Міжнародної торгової палати від 01.01.2010 р.

15. Коломієць Т. Методологічні засади ідентифікації товарів / Т. Коломієць, Н. Мережко, В. Осієвська //Товари і ринки. - №2. – 2012. – С. 48-53.

16. Коломієць Т.М Методологічні засади визначення ринкової вартості товарів при товарознавчій експертизі //Т.М. Коломієць, Л.В. Черняк // Товари і ринки. – 2016. - №1. – С. 86-96

17. Коломієць Т.М. Експертиза товарів : [підручник] / Т.М. Коломієць, Н.В. Притульська, О.Л. Романенко. – К. : КНТЕУ, 2001. – 274 с.

18. Компанія «АвтоКрАЗ». Офіційна сторінка компанії. Режим доступу: <http://www.autokraz.com.ua/index.php/ru/>

19. Класифікатор видів надходжень бюджету, що контролюються митними органами. Наказ N 1201Держмитслужби України № 07.12.2005.

20. Класифікатор умов поставки. Державна фіскальна служба України. Офіційний портал. Режим доступу: <http://sfs.gov.ua/baneryi/mitne-oformlennya/subektam-zed/reestri-ta-klasifikatori/klasifikatori/vidomchi-klasifikatori-informatsii-z-pi/62566.html>.

21. Лист ДФСУ від 24.07.17 р. № 19504/7/99-99-19-04-17 «Про реалізацію Угоди про вільну торгівлю між Україною та Канадою» від 24.07.2017 р. N 19504/7/99-99-19-04-17

22. Мала гірнича енциклопедія: у 3 т. / за ред. В. С. Білецького. — Д.: Східний видавничий дім, 2004—2013

23. Методика товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів, затверджена наказом Міністерства юстиції України, Фонду державного майна від 24.11.2013 №142/5/2092 (Із змінами, внесеними згідно з Наказами Міністерства Юстиції N 1335/5/1159 (z0724-09) від 24.07.2009.

24. Митна декларація як основний документ при здійсненні митного оформлення вантажів: — Режим доступу: idruchniki.com/10140827/ekonomika/vantazhna_mitna_deklaratsiya_osnovniy_dokument_pri_zdiysnenni_mitnogo_oformlennya_vantazhiv.

25. Митна політика та митна безпека України [Текст]/ монографія; за заг.ред. П.В. Пашка, І.Г. Бережнюка. — Хмельницький : ПП. Мельник А.А., 2013. — 338 с.

26. Митна справа: підручник / П.В. Пашко, Н.В. Мережко, О.В. Рождественський ; за заг. ред. П.В. Пашка. — Київ : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2016. — 548 с.

27. Митний кодекс України: Закон України від 13.03.2012 № 4495-VI. — Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>.

28. Митно-тарифне регулювання в зовнішньоекономічній діяльності як інструмент економічної політики держави / [Електронний ресурс] - Режим доступу:<http://www.100balov.com/predmet/customs/ukrcustoms/p5.php>>.Офіцій

ний портал про вантажоперевезення та логістику. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://ati.su/Media/PrintArticle.aspx?ID=3674>

29. Основи управління якістю (2002) [Електронний ресурс].. – Режим доступу: <https://library.if.ua/book/150/9972.html>.

30. Офіційний портал про вантажоперевезення та логістику. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://ati.su/Media/PrintArticle.aspx?ID=3674>

31. Офіційний сайт Державної фіскальної служби України. Структура Департаменту податкових та митних експертиз. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://sfs.gov.ua/pro-sfs-ukraini/struktura-/spetsializovan-departament-/spetsializovana-laboratoriya>

32. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.ukrstat.gov.ua/.

33. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua/.

34. Офіційний сайт «Вантажоперевезення Києва та України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://xn---ctbbjacmibrc7bjp.com/index-ua.html>.

35. Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів: Постанова Кабінету Міністрів України від 21.04.2012 № 451.

36. Питання, пов'язані із застосуванням митних декларацій: Постанова Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 450. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/450-2012-п>.

37. Податковий кодекс України: Закон України від 02.12.2010 № 2755-VI. -Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua>.

38. Положення про Департамент податкових та митних експертиз ДФС: Наказ ДФС від 25.01.2017 № 39 // Офіц. сайт ДФС – Режим доступу : <http://sfs.gov.ua/>.

39. Порядок здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю : Наказ Міністерства фінансів України від 31.07.2015 № 684. – Режим доступу : [http:// zakon.rada.gov.ua/go/z1021-15](http://zakon.rada.gov.ua/go/z1021-15).

40. Про виконання митних формальностей відповідно до заявленого митного режиму: Наказ Мінфіну України від 31.05.2012 №657. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z1669-12>.

41. Про затвердження відомчих класифікаторів інформації з питань державної митної справи, які використовуються у процесі оформлення митних декларацій: Наказ Міністерства фінансів України від 20.09.2012 № 1011. – Режим доступу: <http://sfs.gov.ua/zakonodavstvo/mitnezakonodavstvo/nakazi/62422.html>.

42. Про затвердження Класифікатора ДФС, митниць ДФС та їх структурних підрозділів: Наказ ДФС України від 19.01.2017 №26. - Режим доступу: <http://sfs.gov.ua/zakonodavstvo/mitnezakonodavstvo/nakazi/0989.html>.

43. Про затвердження класифікації країн світу: Наказ Державної служби статистики України від 30.12. 2013 № 426. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/norm_doc/2013/426/426_2013.htm.

44. Про затвердження Національного стандарту № 1 «Загальні засади оцінки майна і майнових прав»: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.09.2003 №1440. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1440-2003-п>.

45. Про затвердження Порядку ведення Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України: Постанова Кабміну України від 21.05.2012 №428. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/428-2012-п>.

46. Про затвердження Порядку взаємодії структурних підрозділів та територіальних органів Державної фіскальної служби України із Спеціалізованою лабораторією з питань експертизи та досліджень ДФС під

час проведення досліджень (аналізів, експертиз), Нормативів взяття проб (зразків) товарів для проведення дослідження (експертизи), форм акта про взяття проб (зразків) товарів та висновку: Наказ Міністерства фінансів України від 02.12.2016 №1058. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1693-16>.

47. Про затвердження Порядку виконання митних формальностей при здійсненні митного оформлення товарів із застосуванням митної декларації на бланку єдиного адміністративного документа: Наказ Міністерства фінансів України 30.05.2012 № 631. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z1360-12>.

48. Про затвердження Порядку заповнення митних декларацій на бланку єдиного адміністративного документа: Наказ Міністерства фінансів України від 30.05.2012 № 651. – Режим доступу: <http://rada.gov.ua/laws/show/z1372-12>.

49. Про затвердження Порядку передання, повернення та знищення (утилізації) проб (зразків) товарів після проведення дослідження (експертизи) Департаментом податкових та митних експертиз ДФС та форм актів про передання проб (зразків) товарів, про повернення проб (зразків) товарів, про знищення (утилізацію) проб (зразків) товарів: Наказ Міністерства фінансів України від 28.08.2016 № 699. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/z1173-16>.

50. Про затвердження Порядку роботи відділу митних платежів, підрозділу митного оформлення митного органу та митного поста при вирішенні питань класифікації товарів, що переміщуються через митний кордон України: Наказ Міністерства фінансів України від 30.05.2012 №650. – Режим доступу: <http://sfs.gov.ua/zakonodavstvo/mitne-zakonodavstvo/nakazi/62410.html>.

51. Про затвердження Порядку справляння єдиного збору у пунктах пропуску через державний кордон: постанова КМУ №1569 від 24.10.2002.

52. Про затвердження Пояснень до Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності: Наказ ДФС від 09.06.2015 № 401. – Режим доступу: <http://sfs.gov.ua/zakonodavstvo/mitne-zakonodavstvo/nakazi/63754.html>.

53. Про зовнішньоекономічну діяльність : Закон України від 16.04.1991 № 959-XII. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/959-12>.

54. Про Митний тариф України : Закон України від 19.09.2013 № 584-VII. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/584-18>.

55. Про Порядок обліку, зберігання, оцінки конфіскованого та іншого майна, що переходить у власність держави, і розпорядження ним: Постанова Кабінету Міністрів України від 25.08.1998 №1340 (із змінами і доповненнями). – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1340-98-п>.

56. Про спрощення і гармонізацію митних процедур (Киотська конвенція): Міжнародна конвенція від 18.05.1973 р. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_643.

57. Про приєднання України до Міжнародної конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур у змінній редакції згідно з Додатком I до Протоколу про внесення змін до Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур: Закон України від 05.10.2006 р. №227-V: станом на 5 березня 2011 р. / Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2006, N 48, ст.476

58. Розрахунок митних платежів / [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://broker-service.com.ua/htmlPages/104/menuid/103>>.

59. Рынок грузовиков в Украине: лидеры продаж 2016. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.autocentre.ua/kommercheskie/obzor-kommercheskie/rynok-gruzovikov-v-ukraine-lidery-prodazh-2016-336108.html>

60. Справочник «Бюллетень автотовароведа» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ivc.in.ua/?page_id=22

61. Структура Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності // Офіц. сайт ДФС – Режим доступу: <http://sfs.gov.ua/baneryi/mitne-oformlennya/subektam-zed/klasifikatsiya-tovariv/62667.html>.

62. Сумарний обсяг імпорту та експорту окремих підгруп товарів за кодами товарних позицій за кодами УКТЗЕД // Митна статистика ДФСУ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://sfs.gov.ua/ms/f11>.

63. Сумарний обсяг імпорту та експорту окремих підгруп товарів за кодами товарних позицій за кодами УКТЗЕД // Митна статистика ДФСУ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://sfs.gov.ua/ms/f11>.

64. Терещенко С. Митна вартість імпортованих товарів як інструмент захисту національного ринку / С. Терещенко, С. Галько // Товари і Ринки . - №1. – 2010. – С. 37-41.

65. Теоретичні основи товарознавства : підручник / за заг. ред. проф. Ю.Т. Жука. – Львів : Компакт-ЛВ, 2009. – 480 с.

66. Угода про вільну торгівлю між Україною та державами ЄАВТ 24.06.2010.

67. Харченко Л.В. Автотоварознавча експертиза вантажних автомобілів / Л.В. Харченко // Управління безпечністю, якістю та експертиза товарів. Збірник наукових статей студентів. Частина 2. – Київ 2018. – С.243-249.

68. Ченцов В.В. Митне право України: навчальний посібник. За заг. ред. проф. В.В. Ченцова. - К.: - 2007. - 283 с.

69. Що таке VIN код автомобіля, та як розшифрувати VIN код [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.vashkiivtsi.com/blog/vin-kod.html>

70. Якість продукції: поняття і показники, методи оцінки. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://osvita.ua/vnz/reports/econom_pidpr/22070.

71. ISO 3779-1983 Road vehicles - Vehicle identification number (VIN) - Content and structure

72. MAN МАН Трак енд Бас Юкрейн. Вантажні автомобілі. Офіційний сайт в Україні [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.truck.man.eu/ua/uk/index.html>

73. SCANIA УКРАЇНА. Офіційний сайт в Україні [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.scania.com/ua/uk/home.html>