

**КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТОРГОВЕЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ**

Кафедра товарознавства та митної справи

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

«Тарифне регулювання імпорту електромобілів»

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

Кравчука Владислава
Валерійовича

Науковий керівник
к.т.н., доцент

Глушкова Тетяна
Геннадіївна

Науковий консультант
к.х.н., доцент

Калуга Ніна Василівна

Гарант освітньої програми
д-р техн. наук, професор

Мережко Ніна
Василівна

Київ 2018

АНОТАЦІЯ

Кравчук Владислав Валерійович «Тарифне регулювання імпорту електромобілів»

В роботі проаналізовано стан та проблеми розвитку ринку електромобілів та законодавчо-нормативне регулювання їх імпорту. Визначено процедуру та регламент митної експертизи електромобілів. Проведено товарознавчу оцінку асортименту електромобілів на ринку України.

В практичній частині обґрунтовано вибір критеріїв, методів та засобів для проведення митної експертизи електромобілів. Були встановленні вимоги до якості та безпечності електромобілів.

Проведено аналіз митного контролю та митного оформлення імпорту електромобілів, розглянуто особливості її класифікації згідно з УКТЗЕД, визначено митну вартість та здійснено нарахування митних платежів при митному оформленні.

Ключові слова: електромобілі, товарознавча експертиза, імпорт, митне оформлення, електромобілів, митна вартість, митні платежі, декларування, митний режим, митний контроль.

SUMMARY

Kravchuk Vladyslav Valerievich " Tariff regulation of electric cars' import "

The state and problems of the development of the market of electric vehicles and the legislative and normative regulation of their import are analyzed in the paper. The procedure and the regulation of customs examination of electric cars' are determined. The commodity evaluation of the assortment of electric vehicles in the Ukrainian market was conducted..

In the practical part, the choice of criteria, methods and means for carrying out the customs is substantiated . Requirements for the quality and safety of electric vehicles are formulated

The analysis of customs control and customs clearance of imports of electric cars', considered the features of its classification according to UCGFEA defined the customs value and made the calculation of customs payments under customs clearance.

Keywords: electric cars, commodity identification, imports, customs clearance of cars, customs value, customs payments, declaration, customs regime, customs control.

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

ДСТУ – державний стандарт України

ДФСУ – Державна фіскальна служба України

ЄАД – єдиний адміністративний документ

МД – митна декларація

МКУ – Митний Кодекс України

ПДВ – податок на додану вартість

ТУ – технічні умови України

УКТЗЕД – Українська класифікація товарів зовнішньоекономічної діяльності

КТЗ – колісні транспортні засоби

ГС – гармонізована система

ТСД – товаро-супровідні документи

ФВ – фактурна вартість

МВ – митна вартість

МП – митні платежі

КМУ – Кабінет Міністрів України

ЗМІСТ

ВСТУП.....	7
РОЗДІЛ 1. Теоретичні аспекти проведення товарознавчої експертизи та тарифного регулювання при імпорті електромобілів.....	9
1.1. Стан ринку електромобілів в Україні та світі.....	9
1.2. Законодавчо-нормативні засади тарифного регулювання імпорту електромобілів.....	17
1.3. Вимоги до якості та безпечності електромобілів.....	23
1.4. Регламент проведення товарознавчої експертизи електромобілів для митних цілей.....	28
РОЗДІЛ 2. Аналіз асортименту та товарознавча експертиза електромобілів.....	33
2.1. Організація, об'єкти та методи досліджень.....	33
2.2. Товарознавча характеристика асортименту електромобілів, що переміщується через митний кордон України.....	36
2.3. Визначення критеріїв, методів і засобів ідентифікації електромобілів.....	42
2.4. Товарознавча експертиза електромобілів та оформлення її результатів.....	45
РОЗДІЛ 3. Аналіз заходів тарифного регулювання при імпорті електромобілів.....	52
3.1. Визначення коду електромобілів згідно з УКТЗЕД.....	52
3.2. Аналіз тарифного регулювання та оподаткування імпорту електромобілів.....	62
3.3. Визначення митної вартості та нарахування митних платежів при імпорті електромобілів.....	67
3.4. Аналіз здійснення митних формальностей при імпорті електромобілів.....	77
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ.....	84
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	87
ДОДАТКИ.....	93

ВСТУП

Актуальність. Дана тема дипломної роботи на сьогодні є дуже актуальною. Після вступу в дію Закону України від 07.12.2018 № 2245-VIII «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень у 2018 році», до 31 грудня 2018 року звільняються від оподаткування операції із ввезення на митну територію України та з постачання на митній території України транспортних засобів, оснащених виключно електричними двигунами (одним чи декількома), що зазначені у товарній підкатегорії 8703 90 10 10 згідно з УКТ ЗЕД (в тому числі вироблених в Україні) [15].

Оскільки на українському ринку представлена в основному електромобілі закордонного виробництва, великого значення сьогодні набуває дослідження тарифного регулювання під час здійснення митного контролю та митного оформлення електромобілів, що імпортуються.

Метою даної роботи є аналіз тарифного регулювання, порядку здійснення митних формальностей, а також особливостей проведення товарознавчої експертизи електромобілів при імпорті.

Об'єктом даної роботи було обрано електромобілі, що ввозяться на митну територію України.

Для досягнення мети були поставлені наступні **завдання**:

- визначити стан та проблеми розвитку вітчизняного ринку електромобілів;
- дослідити вимоги до якості та безпечності електромобілів;
- провести аналіз нормативно - правової бази тарифного регулювання та здійснення митних формальностей при імпорті електромобілів;
- ознайомитись з процедурою та регламентом товарознавчої експертизи електромобілів;
- визначити критерії, методи і засоби ідентифікації електромобілів;
- провести товарознавчу експертизу електромобілів з метою підтвердження їх вартості;

- визначити митну вартість та нарахувати митні платежі при імпорті електромобілів;
- провести аналіз митних формальностей, що здійснюються при імпорті електромобілів за МД.

Предметом випускної кваліфікаційної роботи є критерії, засоби та особливості проведення товарознавчої експертизи електромобілів, а також порядок здійснення митних формальностей із застосуванням митної декларації.

Наукова новизна випускної кваліфікаційної роботи полягає в обґрунтуванні та виборі критеріїв та засобів для проведення товарознавчої експертизи електромобілів.

Практична цінність роботи полягає в тому, що запропоновані критерії і методи товарознавчої експертизи можуть бути використанні в роботі Департаменту митних та податкових експертиз.

У роботі використані такі **методи дослідження**: аналізу, порівняння, узагальнення, а також аналітичний, вимірювальний та розрахунковий.

Публікації. За результатами досліджень опублікована наукова стаття: Кравчук В.В «Товарознавча експертиза імпорту електромобілів» / В.В. Кравчук // Збірник наукових статей студ. ден. форми навч. «Управління безпечністю, якістю та експертиза товарів» / відп. ред. В.А. Осика. – К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т., 2018 – Ч. 2. – 172 - 178с.

Інформаційною базою дослідження були законодавчі та нормативні акти України; наукові праці зарубіжних і вітчизняних вчених; ресурси мережі Інтернет; статистичні дані Державної фіскальної служби України, Державної служби статистики України.

Структура роботи. Випускна кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків та пропозицій, списку використаних джерел (53 найменування). Основний зміст роботи викладено на 86 сторінках. Випускна кваліфікаційна робота містить 10 таблиць та 5 рисунків.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ПРОВЕДЕННЯ ТОВАРОЗНАВЧОЇ ЕКСПЕРТИЗИ ТА ТАРИФНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПРИ ІМПОРТІ ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ

1.1 Стан ринку електромобілів в Україні та світі

Електромобілі – екологічний транспорт. В Україні до 2028 року їх частку планують довести до 25%. Продажі електрокарів щорічно зростають, у тому числі й у нашій країні [11].

Якщо порівняти обсяг продажів автомобілів з електродвигуном в Україні в 2017 році з 2016 роком, то в 2017 році кількість продажів електрокарів збільшилася в 2,3 рази - до 2697 одиниць. Міністерство інфраструктури України в рамках реалізації програми по стимулюванню розвитку ринку електричного транспорту має намір до 2020 року збільшити частку продажів електромобілів на вітчизняному авторинку до 15% [14].

Україна істотно просунулася у світовому рейтингу країн-споживачів електромобілів і входить до першої десятки країн за активним розвитком ринку електрокарів.

Тільки за перші три місяці 2018 року число зареєстрованих електрокарів в Україні зросло у три рази в порівнянні з аналогічним періодом минулого року. Це підтверджують статистичні дані сервісних центрів МВС України – державного органу реєстрації автомобільного транспорту. Так, у січні-березні 2017 року на облік був поставлений 550 електромобіль, за цей же період поточного року – 1774. Станом на кінець березня кількість транспортних засобів на електричному двигуні, що легально курсують дорогами України та належать громадянам нашої країни, склала 6 558. І ця цифра, поза всякими сумнівами, до кінця року значно зросте [19]. Інфографіку й статистику кількості зареєстрованих легкових електромобілів наведено на рис. 1.1

Кількість зареєстрованих легкових електромобілів в Україні, станом на 01.03.18

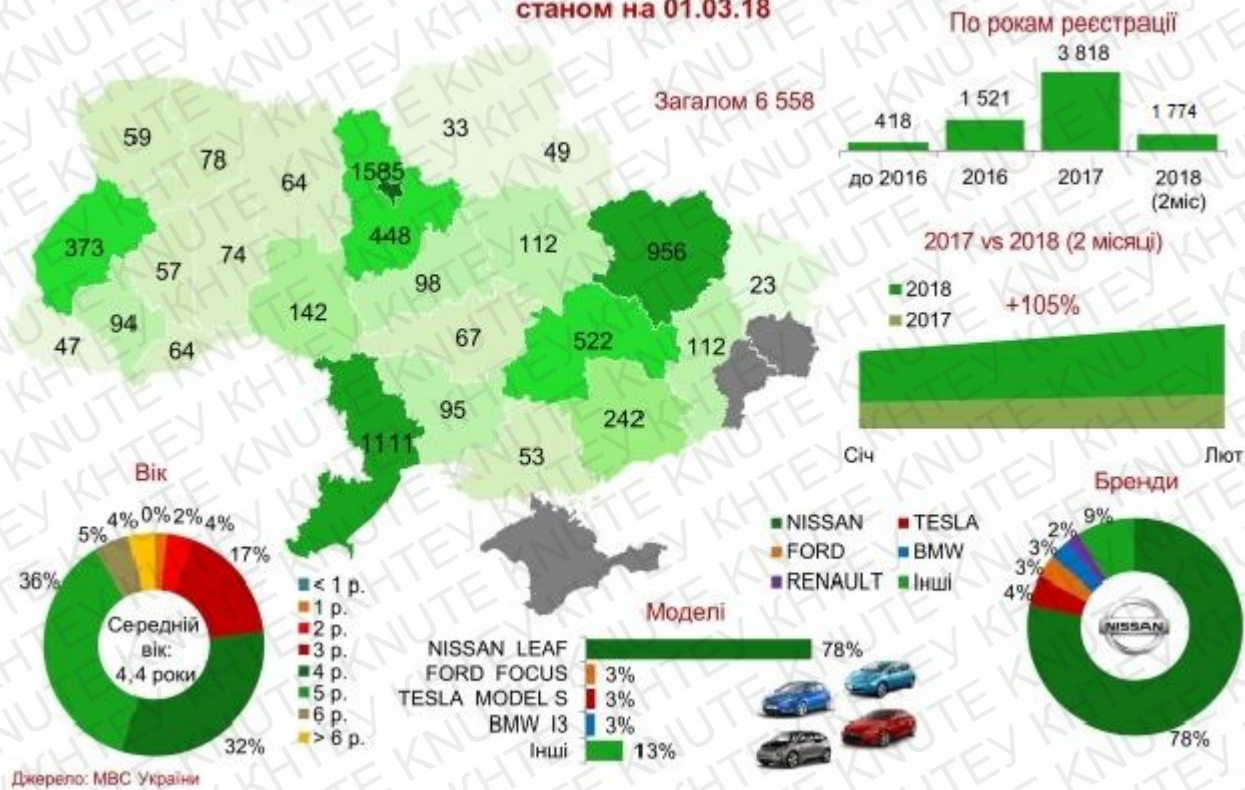


Рис 1.1. Інфографіка й статистика кількості зареєстрованих легкових електромобілів, шт

В Україні зростання ринку електромобілів у рік становить 300-400%, у світі цей показник в річному вимірі тримається на рівні 100%. Ці дані наводить прес-служба PR-агентства Newsfront з посиланням на дослідження групи компаній Oxugen Group, що спеціалізується на продажі та обслуговуванні електромобілів.

Статистичні дані щодо кількості електромобілів на дорогах України за даними Єдиного державного реєстру Міністерства внутрішніх справ свідчать про те, що за останній рік кількість автомобілів на електротязі зросла в чотири рази. Причин такого сплеску інтересу до електрокарів декілька. Одна з них – довгоочікувані зміни в податковому та митному законодавстві. Ідеться про звільнення від сплати ПДВ та акцизного податку операцій з ввезення на територію України транспортних засобів,

оснащених електричними двигунами. Вони набули чинності 1 січня 2018 року. Спочатку був встановлений термін податкових пільг 5 років. Проте, після внесення поправки його скоротили до року, тобто до 1 січня 2019 року. Втім, при прийнятті «бюджетних» законів на наступний рік він може бути продовжений. З урахуванням попередніх законодавчих ініціатив (16 грудня 2015 було повністю скасоване ввізне мито на електромобілі) можна стверджувати, що держава створює сприятливі умови для розвитку ринку електромобілів. Зниження податкового навантаження виглядає так: ПДВ (20% вартості), фіксована акцизна ставка (^109). Настільки електрокари стали дешевшими для українського споживача з 1 січня 2018 року. У разі самостійного ввезення авто в Україну власник повинен сплачувати звичні витрати: транспортування, сертифікація, послуги митного брокера, оформлення технічного паспорта та номерного знака [12].

Завдяки вищезазначеним державним стимулам продажі автомобілів з електродвигунами в Україні в першому півріччі 2018 року у порівнянні з аналогічним періодом минулого року зросли в 1,5 рази - до 2297 штук. Про це повідомили у Асоціації автовиробників України.

Задоволення попиту відбувалося в основному за рахунок імпорту машин, які вже були в експлуатації, частка яких в первинних реєстраціях склала 85%. Найпопулярнішим електромобілем в Україні залишається Nissan Leaf, 1282 авто цієї моделі з січня по червень отримали українську прописку. Другим за кількістю первинних реєстрацій, з десятикратним відставанням від лідера, став автомобіль BMW i3, перевагу якому віддали 129 автомобілістів. Tesla Model S вибрали 95 українців, і це третій результат півріччя на ринку електрокарів. На четвертому місці Mercedes-Benz B Electric Drive, в активі цього електромобіля 57 реєстрацій. Замикає п'ятірку лідерів електричний Smart Fortwo - 50 шт. Також в ТОП-10 первинного ринку електрокарів за підсумками першого півріччя увійшли такі моделі: Tesla Model X - 46 шт., KIA Soul EV - 37 шт., Toyota RAV-4 EV - 33 шт., Volkswagen e-Golf - 31 шт., Fiat 500e і Hyundai Ioniq з однаковим результатом - по 26 авто [12].

За даними МВС України статистика «вікових» уподобань українців щодо електромобілів така: як і раніше залишаються популярними автомобілі 3-х років (17%), 4-річні (32%) і 5-річні (36%). Пов'язане це, насамперед, з більш низькою – у порівнянні з новими – ціною.

Якщо казати про регіони-лідери за кількістю зареєстрованих авто з електродвигуном, зведення МВС України стверджує, що ними є:

- м. Київ і Київська область (2703)
- Одеська область (1311)
- Харківська (1156)
- Дніпропетровська (622)
- Львівська (473)

Першість цих областей пояснюється близькістю до кордонів країн ЄС (Львівська область), зручним морським сполученням (Одеська область), а також більш високим рівнем розвитку відповідної інфраструктури в зазначених регіонах [12].

За типом кузова популярні серед українців електромобілі відносяться до таких:

- хетчбеки класу C – Nissan Leaf і Ford Focus Electric
- ліфтбек представницького класу F – Tesla Model S
- хетчбек класу B – BMW i3

Електромобілям ще важко скласти конкуренцію звичайним авто. Кількість автомобілів і вантажівок з ДВЗ у світі досягло 1,4 млрд, тоді як електромобілів на дорогах лише 2 мільйони. Втім, електромобілі швидко поширюються світом [14].

У 2016 році було продано 773 600 одиниць, тож обсяги реалізації «зелених» авто збільшилися на 42% порівняно з 2015. При цьому продажі електрокарів виросли у 20 разів швидше, ніж ринок в цілому. Попри те, що частка електромобілів на світовому ринку становить лише 0,86%, у деяких країнах вона набагато більше: у Норвегії – 24%, Голландії – 5%, Швеції – 3,2%. Для порівняння – частка електрокарів на автомобільному ринку Китаю

досягла 1,4%, у США вона становить 1,1%, в Європі – 1,2%. Продаж автомобілів з електродвигуном в світі в 2017 році в порівнянні з 2016 роком збільшилися на 57% – до 1,215 млн одиниць, що є новим рекордом [11]. Світові продажі електромобілів за 2010-2017 рр. наведені на рис 1.2

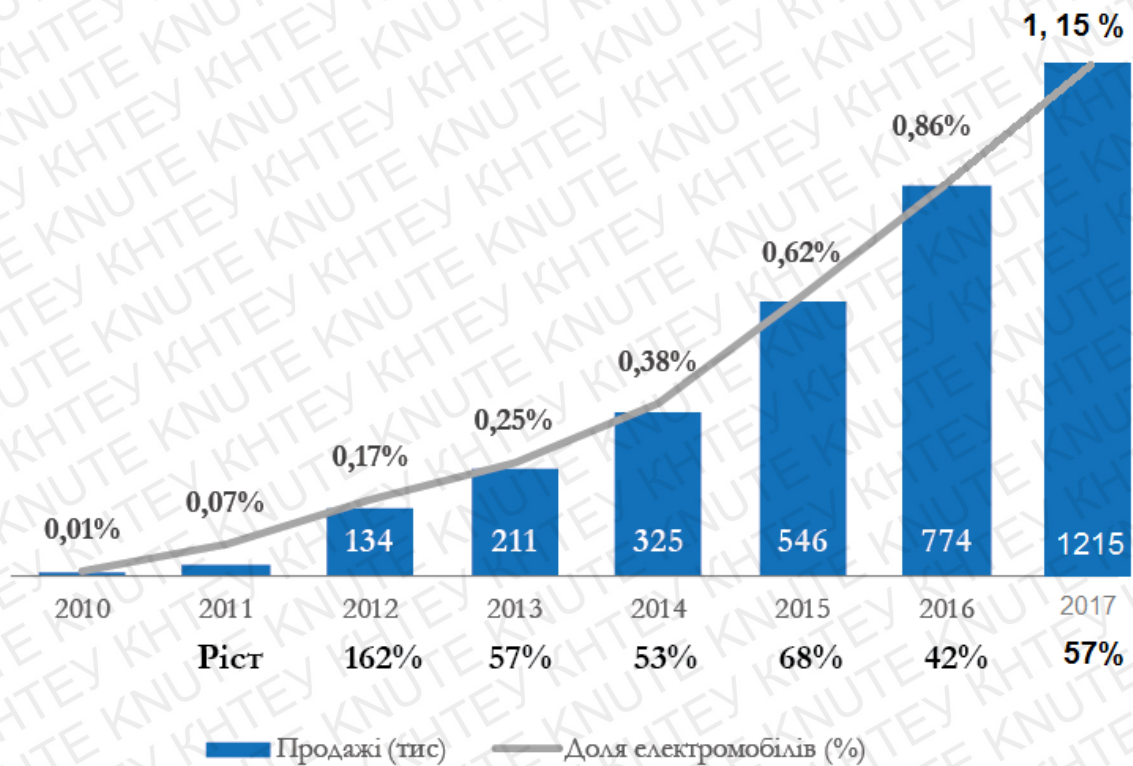


Рис 1.2. Світові продажі електромобілів за 2010-2017 рр., %

Світовим лідером, який інтенсивно нарощує виробничі потужності для випуску автомобілів майбутнього, а також лідером з продажу електрокарів другий рік поспіль залишається Китай, де ринок електромобілів в 2017 році зріс на 72% (до 777 тис. проданих авто).

В Євросоюзі за 2017 рік реалізовано 307 тис. електрокарів, що на 38% більше в порівнянні з 2016 роком, а в США – близько 200 тис., що на 27% більше в порівнянні з 2016 роком.

Найвищі темпи зростання ринку електромобілів в 2017 р. продемонстрували такі країни:

- Україна (+ 251%)

- Ісландія (+248%);
- Словенія (+166%);
- Японія (+149%);
- Португалія (+126%).

Світові країни-лідери продажу електромобілів в 2015-2016 рр. наведені на рис 1.3

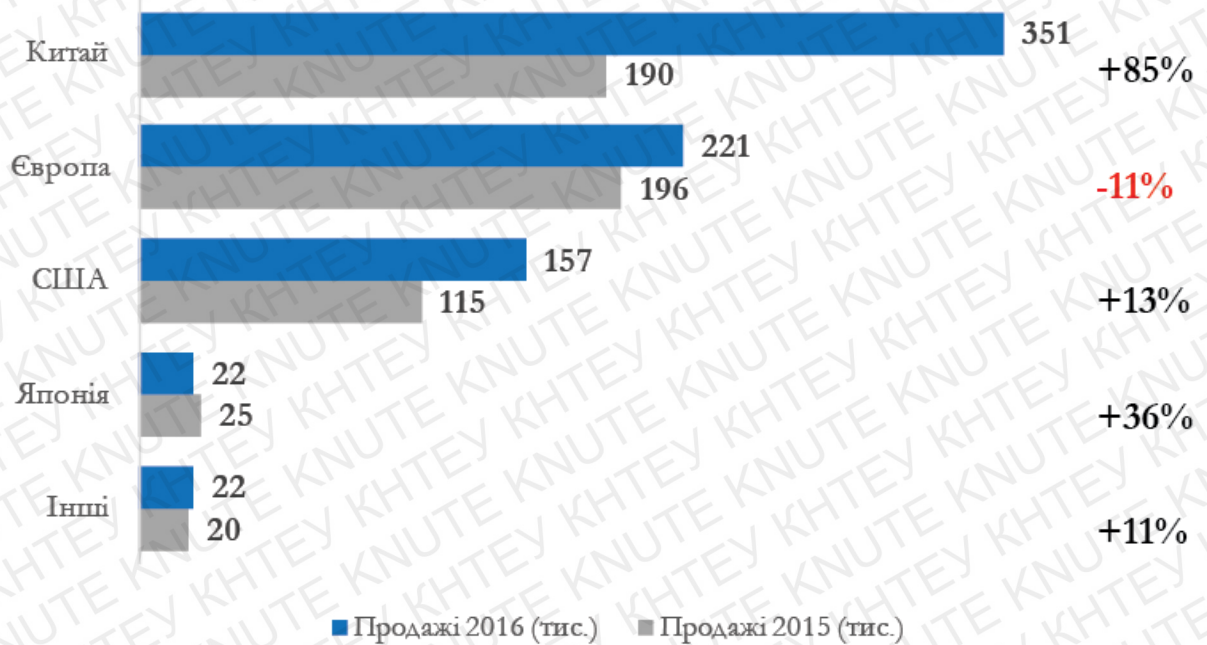


Рис 1.3. Світові країни-лідери продажу електромобілів в 2015-2016 рр., тис.

шт

За прогнозами, якщо темпи зростання ринку зберуться, то в 2018 році буде реалізовано вже близько 2 мільйонів електромобілів і плагін-гібридів [14].

Найбільші автовиробники заявляють про свої амбітні плани по створенню нових електричних моделей і великих інвестиціях в цей сегмент. Слідом за американською Tesla, яка починала з виробництва спортивних електромобілів, а зараз перетворилася на велику енергетичну корпорацію, в

електрифікацію транспортних засобів стали інвестувати великі автовиробники. Тільки німецький концерн Daimler планує витратити ^10 млрд на створення 10 моделей електричних автомобілів до 2025 року. Ще один німецький бренд, компанія Volkswagen, ставить перед собою глобальну мету: 30 нових електромобілів до цього ж терміну при рівні продажів – мільйон електромобілів на рік. Масовий випуск електрокарів до 2020 року планує налагодити і японська Toyota [11].

Втім, такий ажіотаж – це, скоріше, не ініціатива автовиробників, а наслідок урядової політики. Адже займатися розвитком електромобілів компанії стимулює влада. Екологічно чистий транспорт підтримують уряди таких країн, як США, Китай, Німеччина, Норвегія, Нідерланди та інші. Окрім того, курс на електромобілізацію отримує потужний імпульс від нових, більш жорстких правил експлуатації автомобілів з ДВЗ. В Європі вже діють правила щодо середніх викидів транспорту на рівні 130 грамів CO₂ на кілометр. Цей рівень буде зменшено до 95 гр/км до 2021 р. (у США – трохи менше). Звичайні автівки ризикують стати неконкурентоспроможними, і найбільші автовиробники прискорили свої плани з виробництва електрокарів, посилено інвестуючи в цю технологію і ставлячи агресивні цілі щодо захоплення ринку [14].

У 2016 році інвестиції в розвиток електромобілів в усьому світі склали \$2 млрд – в два рази більше, ніж в 2015 році. І це – тільки інвестиції в стартапи, пов'язані з електромобілями (від виробництва зарядних станцій до випуску самих автомобілів), не кажучи вже про вкладення з боку великих автомобільних виробників і тим більше державних програмах підтримки різних країн. За даними CB Insights, такі великі показники спричинили декілька «мега-раундів» фінансування. Наприклад, китайська компанія NextEV, яка показала 1360-сильний електричний гіперкар, отримала 500 млн доларів інвестицій. Кілька інших компаній отримали кошти у розмірі 100 млн доларів і більше. Серед таких – стартапи Faraday Future і Lucid Motors (у минулому – Atieva). Ці компанії вже мають готові прототипи, і в недалекому

майбутньому готуються налагодити серійне виробництво електрокарів. Інвестиції у розвиток електромобілів в період 2010-2016 рр. наведено на рис 1.4

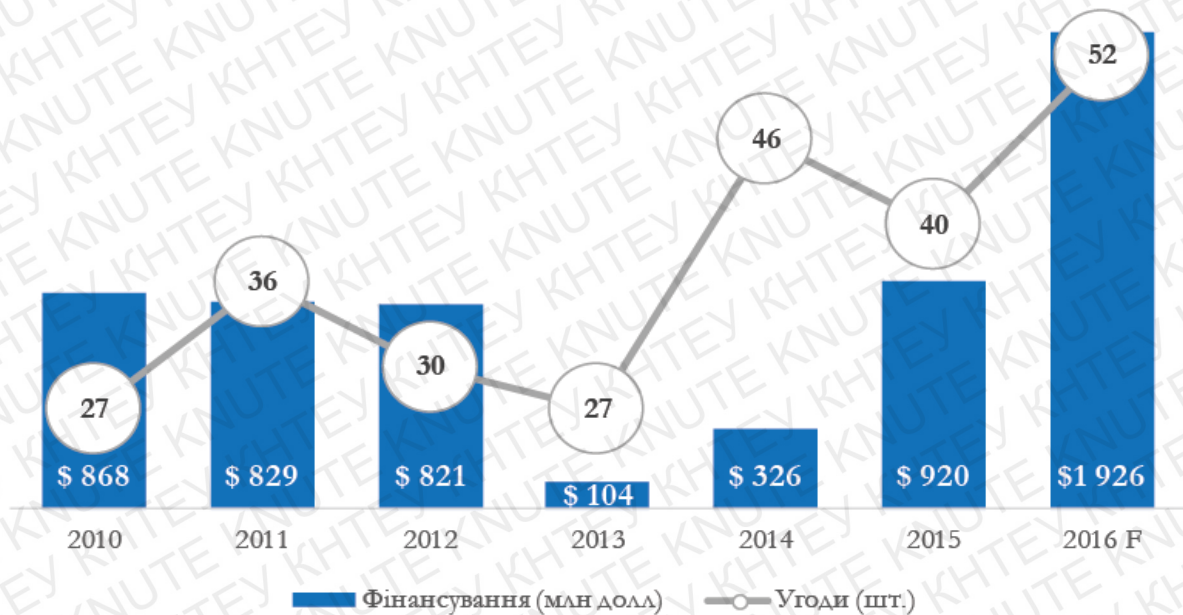


Рис 1.4. Інвестиції у розвиток електромобілів в період 2010-2016 рр.,
дол.США

Активно в поширення транспорту з нульовими викидами інвестує Німеччина. Навесні 2016 року уряд цієї країни оголосив про остаточне затвердження плану і бюджету програми розвитку електричного транспорту, що обійдеться країні в ^900 млн. Німеччина поставила собі за мету випустити на дороги 1 млн електромобілів до 2020 року, а також запропонувала Євросоюзу з 2030 року ввести заборону на продаж нових автомобілів з бензиновими і дизельними двигунами [11].

Значних успіхів в електрифікації транспорту вдалося досягти Норвегії, яка планує заборонити продаж нових автомобілів з ДВЗ ще раніше – до 2025 року. У 2016 році число електромобілів в країні досягло 100 тисяч, хоча й це

лише 3% від автопарку країни. Наступна мета Норвегії – 400 тисяч електромобілів до 2020 року.

Разом з тим, технологічні компанії працюють над здешевленням акумуляторних батарей і збільшенням запасу ходу електрокарів - головними проблемами, які поки не дозволяють електромобілів потіснити з ринку машини з ДВЗ. За даними McKinsey, акумулятори для електромобілів подешевшали на 80% за період з 2010 по 2016 рік. Станом на кінець 2016 року умовна вартість 1 кВт.год ємності акумуляторної батареї для електромобіля становила 227 доларів США проти 1000 доларів в 2010 році. Очікується, що до кінця нинішнього десятиліття цей показник знизиться ще на 37 доларів, а до 2030 року – до \$100/кВт.год [14].

Таким чином, аналіз стану та тенденцій розвитку електромобілів в Україні та світі свідчить про позитивні тенденції і досить стрімкий його розвиток.

1.2 Законодавчо-нормативне регулювання операцій із ввезення та постачання електромобілів на митну територію України

Головним нормативним актом, що регулює переміщення товарів через митний кордон України, є Митний кодекс України [21]. На сьогоднішній день Митний кодекс України (зі змінами та доповненнями) є нормативним документом, що визначає засади організації та здійснення митної справи в Україні, регулює економічні, організаційні, правові, кадрові та соціальні аспекти діяльності митної служби України. Чинний Митний кодекс України був прийнятий 13 березня 2012 року (Закон ВР № 4495-VI). В Митному кодексі зазначено, що державна митна справа здійснюється на засадах виключної юрисдикції України, законності та презумпції невинуватості, гласності та прозорості, спрощення законної торгівлі, єдиного порядку переміщення товарів, транспортних засобів через митний кордон. Також законодавство з питань митної справи складається з Конституції України та інших законів України [21].

Окрім Митного кодексу, законодавство з питань митної справи складається з Конституції України та інших законів України [23].

Переміщення товарів через державний кордон України відбувається за чітко визначеними схемами та порядком. Вичерпний перелік вимог при переміщенні товарів наведені у статті 319 Митного кодексу України [21].

Товари, що переміщуються через митний кордон України, крім митного контролю, можуть підлягати державному санітарно-епідеміологічному, ветеринарно-санітарному, фітосанітарному, екологічному та радіологічному контролю. У пунктах пропуску через державний кордон України зазначені види державного контролю (крім радіологічного) що здійснюються органами доходів і зборів у формі попереднього документального контролю на підставі інформації, отриманої від державних органів, уповноважених на здійснення цих видів контролю, з використанням засобів інформаційних технологій. Органи доходів і зборів взаємодіють з державними органами, уповноваженими на здійснення зазначених видів контролю, координують роботу з їх здійснення у пунктах пропуску через державний кордон і в зонах митного контролю на митній території України в порядку, встановленому цим Кодексом та іншими законами України.

Для виконання вимог, що наведені у вищезазначеній статті 319 Митного кодексу України, було розроблено та впроваджено ряд нормативних документів, серед яких - постанова Кабінету Міністрів України від 05.10.2011 №1031 про «Деякі питання здійснення державного контролю товарів, що переміщуються через митний кордон України» зі змінами та доповненнями [41].

Дана постанова встановлює наступні вимоги до товарів, що переміщуються через державний кордон України:

- 1) державний контроль товарів здійснюється посадовими особами контролюючих органів у зонах митного контролю на митній території України (крім пунктів пропуску через державний кордон України) у разі,

коли в пункті пропуску такі види контролю зазначеними органами не завершено;

2) санітарно-епідеміологічному контролю підлягають товари, зазначені в переліку, що вивозяться за межі митної території України, у разі, коли цього вимагає країна-імпортер;

3) санітарно-епідеміологічному контролю (у тому числі у формі попереднього документального контролю) не підлягають такі товари, що зазначені у вищевказаному документі;

4) екологічному контролю (у тому числі у формі попереднього документального контролю) не підлягають такі товари, що зазначені у вищевказаному документі.

Згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 5.10.11 №1031 «Про деякі питання здійснення державного контролю товарів, що переміщуються через митний кордон України» при ввезенні на митну територію України електромобілі підлягають радіологічному контролю [41].

Радіологічний контроль здійснюється у разі ввезення на митну територію України - у пунктах пропуску через державний кордон України (пунктах ввезення на митну територію України) або в митних органах призначення (для товарів, що переміщуються (пересилаються) у міжнародних поштових відправленнях та експрес-відправленнях).

Варто зазначити, що 4 жовтня 2018 року набрав чинності закон України від 6 вересня 2018 року № 2530-VIII «Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законів України щодо запровадження механізму «єдиного вікна» та оптимізації здійснення контрольних процедур при переміщенні товарів через митний кордон України», згідно якого припиняється проведення під час переміщення усіх товарів усіма видами транспорту та у всіх напрямках переміщення, у тому числі у формі попереднього документального контролю екологічного, радіологічного та санітарно-епідеміологічного контролів [30].

Постанова Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 року №450 «Питання, пов'язані із застосуванням митних декларацій» (зі змінами та доповненнями) визначає вимоги до оформлення і використання митних декларацій, на підставі яких декларуються товари, що переміщуються (пересилаються) через митний кордон України підприємствами, та інші товари, що відповідно до законодавства України декларуються шляхом поданням митної декларації, передбаченої для підприємств, а також порядок внесення змін до митних декларацій, їх відкликання та визнання недійсними. Також у даній постанові висвітлюється питання щодо застосування декларації та визначаються вимоги до оформлення, і використання митних декларацій, на підставі яких декларуються товари, що переміщуються (пересилаються), через митний кордон України підприємствами, та інші товари, що відповідно до законодавства України декларуються шляхом поданням митної декларації, передбаченої для підприємств, а також порядок внесення змін до митних декларацій, їх відкликання та визнання недійсними [40].

Для переміщення електромобілів через державний кордон декларанти та імпортери виконують вимоги, що наведені у нормативному документі, що регулює декларування товарів – наказі Міністерства фінансів України від 30.05.2012 № 651 «Про затвердження Порядку заповнення митних декларацій на бланку єдиного адміністративного документа (САД)». Цей порядок визначає правила 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, випадки застосування специфікації, а також порядок оформлення, розподілу та використання аркушів МД форм МД-2, МД-3, МД-6, МД-8. Ці правила також поширюються на застосування МД на бланках єдиних адміністративних документів, додаткових аркушів, доповнення і специфікації, виготовлених за допомогою комп'ютера, та електронних МД [43].

При переміщенні товарів через кордон України державними органами застосовуються митні формальності. Визначення та вимоги щодо митних формальностей наведені у наказі Міністерства фінансів України від 30.05.2012 № 631 «Про затвердження Порядку виконання митних формальностей при здійсненні митного оформлення товарів із застосуванням митної декларації на бланку єдиного адміністративного документа (ЄАД)», зі змінами та доповненнями. Цей наказ дозволяє вдосконалити процес здійснення митного контролю та визначає послідовність здійснення митних формальностей при переміщенні електромобілів через митний кордон України [44].

Для належного і правильного заповнення митної декларації декларантами або уповноваженими особами використовуються відомчі класифікатори, які вказані у наказі Міністерства фінансів України № 1011 від 20.09.2012 року «Про затвердження відомчих класифікаторів інформації з питань державної митної справи, які використовуються у процесі оформлення митних декларацій» (зі змінами та доповненнями) [53].

Порядок, правила укладання міжнародних договорів купівлі-продажу регламентуються Конвенцією Організації Об'єднаних Націй «Про договори міжнародної купівлі-продажу» від 11.04.1980 (із змінами та доповненнями), що набула чинності на території України від 01.02.1991 року і дійсна на сьогоднішній день [29].

При переміщенні товарів через митний кордон України декларанту слід користуватися постановою Кабінету Міністрів України від 20.12.2017 №1018 «Про затвердження переліків товарів, експорт та імпорт яких підлягає ліцензуванню, та квот на 2018 рік» (зі змінами та доповненнями). До зазначених переліків транспортні засоби, оснащені виключно електричними двигунами (одним чи декількома) (код згідно з УКТЗЕД 8703 90 10 10), не включені, тобто цей товар не підпадає під режим ліцензування [42].

При нарахуванні митних платежів, у разі ввезення електромобілів на митну територію України, посадові особи митних органів керуються

Податковим кодексом України від 02.12.2010 № 2755-VI зі змінами та доповненнями, який регулює відносини, що виникають у сфері справляння податків і зборів, зокрема, визначає вичерпний перелік податків та зборів, що справляються в Україні, та порядок їх адміністрування, платників податків та зборів, їх права та обов'язки, компетенцію контролюючих органів, повноваження і обов'язки їх посадових осіб під час здійснення податкового контролю, а також відповідальність за порушення податкового законодавства [35].

Згідно з Законом України «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень у 2018 році» (пункт 64) тимчасово, до 31 грудня 2018 року, звільняються від оподаткування податком на додану вартість операції із ввезення на митну територію України та з постачання на митній території України транспортних засобів, оснащених виключно електричними двигунами (одним чи декількома), що зазначені у товарній підкатегорії 8703 90 10 10 згідно з УКТ ЗЕД (в тому числі вироблених в Україні), а також відміняються будь-які інші стягнення.

Митному контролю підлягають усі товари, транспортні засоби комерційного призначення, які переміщуються через митний кордон України.

Товари, транспортні засоби комерційного призначення перебувають під митним контролем з моменту його початку і до закінчення згідно із заявленим митним режимом.

У разі, якщо електромобіль ввозиться в Україну автомобільним транспортом, то в цьому випадку у пунктах пропуску через державний кордон України митні органи при здійсненні митного контролю керуються вимогами Типової технологічної схеми здійснення митного контролю автомобільних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 451[36].

Отже, вищенаведені нормативно-правові акти з питань митної справи регулюють здійснення імпортно – експортних операцій при переміщенні електромобілів через митний кордон України суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності.

1.3. Вимоги до якості та безпечності електромобілів

Вимоги до якості та безпечності електромобілів, регламентуються ДСТУ 3649:2008 «Колісні транспортні засоби. Вимоги безпеки до технічного стану та методи контролю», затвердженого наказом Держспоживстандарту України від 28.12.2010 № 630 [5].

Цей стандарт установлює вимоги щодо безпечності та методи контролювання технічного стану колісних транспортних засобів, що перебувають в експлуатації.

Вимоги стандарту є обов'язковими для підприємств, які діють на території України, а також для громадян – суб'єктів підприємницької діяльності незалежно від форм власності та видів діяльності.

Стандарт поширюється на колісні транспортні засоби (далі - КТЗ) категорій М, МG, N, NG, O, призначені для перевезення вантажів та (або) пасажирів, а також на КТЗ, які за своєю конструкцією та обладнанням призначені для виконання спеціальних робочих функцій, або призначені для перевезення пасажирів чи вантажів певних категорій, на дорогах загального користування [5].

Технічний стан електромобіля повинен відповідати вимогам законодавства, чинних нормативних документів щодо безпеки дорожнього руху й охорони навколишнього середовища та вимогам підприємства-виробника, не дозволено вносити зміни у конструкцію електромобіля, а також застосовувати додаткове обладнання та експлуатаційні матеріали без узгодження таких дій за встановленим законодавством порядком.

Ідентифікаційні дані електромобіля, характеристики використовуваного обладнання, умови та результати контролювання заносять до протоколу

контролювання. Відповідність до наведених у стандарті вимог контролюють органолептичними метода та без демонтування елементів КТЗ [5].

Фари ближнього, дальнього світла та протитуманні фари мають бути укомплектовані джерелами світла та відрегульовані.

Початковий кут нахилу променів фар ближнього світла має відповідати значенню, вказаному виробником КТЗ в маркуванні безпосередньо поруч із фарами, або на табличці підприємства-виробника.

За відсутності даних вказаних вище, початковий кут нахилу променів фар або розташування світлотіньової межі на контрольному екрані має відповідати значенням, наведеним у табл. 1.1.

Таблиця 1.1

Вимоги до початкового куту нахилу променів фар або розташування світлотіньової межі на контрольному екрані

Відстань від нижнього краю видимої поверхні фари до опорної поверхні (h), мм	Нахил променя фари ближнього світла донизу у вертикальній площині, %	Різниця вертикальних координат точок Р та О на контрольному екрані, віддаленому від фари на 5 м, мм
$h < 800$	1,0 ? 1,5	50 ? 75
$800 \leq h \leq 1000$	1,0 ? 2,0	50 ? 100
$1000 \leq h \leq 1200$	1,5 ? 2,0	75 ? 100
$h > 1200$	2,0 ? 2,5	100 ? 175

Вимоги до сила світла кожної фари, що працює в режимі «ближнє світло», наведені у табл. 1.2.

Таблиця 1.2

Вимоги до сила світла кожної фари, що працює в режимі «ближнє світло»

Тип світлорозподілу фари	Сила світла, кд	
	У напрямку вихідної осі фари, не більше ніж	У точці на контрольному екрані, віддаленому від фари на 5 м, із координатою — 0,1 м вертикально униз від точки Р, не менше ніж
C, CR	800	1600
HC, HCR, DC, DCR	950	2200

Сумарна сила світла усіх фар у режимі «дальнє світло», має бути не менше ніж 20 000 кд і не більше ніж 225 000 кд. Вимоги до куту нахилу променів протитуманних фар або розташування світлотіньової межі на контрольному екрані, наведені у табл. 1.3.

Таблиця 1.3

Вимоги до куту нахилу променів протитуманних фар або розташування світлотіньової межі на контрольному екрані

Відстань від нижнього краю видимої поверхні фари до опорної поверхні, мм	Нахил донизу променя протитуманної фари у вертикальній площині, %	Різниця вертикальних координат точок <i>P</i> та <i>O</i> на контрольному екрані, віддаленому від фари на 5 м, мм
250 – 750	2,00	100
Більше ніж 750	4,00	200

Ліхтар освітлення заднього номерного знака має вмикатися одночасно з габаритними вогнями та надійно освітлювати поверхню номерного знака [1].

Сигнали гальмування мають вмикатися під час приведення у дію відповідних органів керування гальмівних систем та функціонувати у сталому режимі весь період гальмування.

Ліхтар заднього ходу має вмикатися лише у разі вмикання передачі заднього ходу.

Показчики поворотів та бічні повторювані показників мають працювати в проблісковому режимі з такими параметрами:

- частота проблісків — $(90 \pm 30) \text{ хв}^{-1}$;
- показчики поворотів, розташовані на одному боці КТЗ, повинні працювати в одній фазі.

Аварійна сигналізація повинна забезпечувати синхронне увімкнення всіх показників повороту та бічних повторювачів у проблісковому режимі.

Задні протитуманні ліхтарі мають вмикатися за умови увімкнення фар ближнього, дальнього світла або протитуманних фар та функціонувати у сталому режимі.

Рульове колесо повинно обертатися без ривків і затинань в усьому діапазоні кута його повороту.

Електромобіль має бути укомплектований пневматичними шинами і колесами, не дозволено установлювати на одній осі КТЗ шини різних розмірів, типів конструкції (радіальної, діагональної, камерної, безкамерної), моделі з різними рисунками протектора, призначених для застосування в різні сезони, з шипами чи ланцюгами протиковзання та без них. Шини мають бути без пошкоджень (проколів, порізів), що оголюють корд чи брекер, а також відшарувань та здутин протектора [5].

Не дозволено наявність деталей гальмівних систем із тріщинами і залишковою деформацією, відсутність герметичності гальмівного привода та непередбачений конструкцією контакт його трубопроводів з елементами КТЗ.

За використання метода дорожніх випробовувань, будь-яка частина електромобіля під час гальмування не повинна виходити за межі коридору руху шириною 3,5 м.

Електромобіль має бути обладнаний передбаченими конструкцією склоочисниками та склоомивачами вітрового скла. Частота переміщення щіток по мокрому склу в режимі максимальної швидкості склоочисників має бути не менше ніж 35 подвійних ходів за хвилину. Щітки склоочисників не мають бути пошкодженими і мають виконувати відповідні функції. У разі вимкнення склоочисників щітки мають зайняти передбачене конструкцією крайнє положення. Склоомивачі мають подавати рідину у зону очищення скла у кількості, достатній для його змочування.

Електромобіль має бути обладнаний дзеркалами заднього виду, стеклами, бамперами, звуковим сигналом, сонцезахисними (протизасліпними) козирками (шторами) згідно з конструкцією. Електромобіль має бути обладнано справними амортизаторами, згідно з його конструкцією. На вітровому склі КТЗ не дозволено сколи чи тріщини в зоні роботи склоочисників.

Не дозволено розміщувати предмети або наносити покриття, які обмежують огляд з місця водія, відвертають його увагу, погіршують прозорість скла і можуть спричинити небезпеку травмування учасників дорожнього руху. Світлопропускання вітрового скла має бути не менше ніж 75 %, а всіх інших стекол — не менше ніж 70 %.

Спідометр та тахограф мають бути роботоздатні та мати справну підсвітку.

Усі нарізові з'єднання мають бути затягнені з зусиллям, згідно з НЕ, і за потреби застопорені.

Електромобіль має бути обладнаний за конструкцією пристроями захисту від викидання з-під коліс сторонніх предметів і бруду. Ширина цих пристроїв має бути не менше ніж ширина встановлених шин.

Джгути проводів та окремі проводи системи електрообладнання мають бути надійно захищені та закріплені, щоб унеможливити обрив, перетирання і не мати непередбаченого конструкцією контакту з деталями КТЗ.

Ізоляція електропроводів КТЗ має унеможливлювати виникнення випадкових замикань проводів із провідними частинами КТЗ («масою») і між собою.

Електричні ланцюги мають бути захищені плавкими або автоматичними запобіжниками, за їх встановлення підприємством-виробником електромобіля.

КТЗ мають бути обладнані пасами безпеки та підголівниками, якщо їх передбачено конструкцією.

У пасів безпеки не дозволено такі дефекти:

- надриви на лямці, видимі неозброєним оком;
- замок не фіксує «язик» лямки або не викидає його після натискання на кнопку блокувального пристрою;
- лямка не витягується чи не втягується в інерційну котушку та не блокується під час її різкого ривка.

Таким чином, вимоги до електромобілів визначені нормативним

документом ДСТУ 3649:2008 «Колісні транспортні засоби. Вимоги безпеки до технічного стану та методи контролю» [5].

1.4. Регламент проведення товарознавчої експертизи електромобілів для митних цілей

Основним завданням автотоварознавчої експертизи є визначення ринкової вартості колісних транспортних засобів (далі – колісних ТЗ) та їх комплектуючих. Під час проведення автотоварознавчої експертизи також вирішуються питання розміру відшкодування матеріальних збитків, завданих внаслідок пошкодження колісного ТЗ [13].

До основних завдань, що вирішуються при визначенні ринкової вартості електромобілів, слід віднести:

- ідентифікацію електромобіля з метою визначення його товарної приналежності до однорідної групи товарів або до їх контрольованого переліку, встановлення індивідуальних ознак електромобіля, його відповідності зазначеним якісним характеристикам і технічному опису, визначення ціноутворюючих показників в залежності від поставленого завдання;
- визначення фактичного стану і рівня якості електромобіля;
- встановлення ринкової вартості електромобіля на конкретну дату в певному регіоні, на товарному ринку України, або світовому товарному ринку.

Вихідні дані до дослідження визначають як склад, так і зміст процедур (дій), що здійснюються експертом на різних стадіях дослідження із встановлення ринкової вартості (ціни) товару.

Оцінка КТЗ здійснюється переважно із застосуванням бази оцінки, яка відповідає ринковій вартості.

Митна вартість КТЗ враховує його комплектність, укомплектованість і фактичний технічний стан, строк експлуатації, величину пробігу, умови, у

яких він експлуатувався (зберігався), особливості кон'юнктури ринку регіону [2].

Згідно з принципами зміни вартості, попиту та пропозиції значення ринкової вартості є змінною за фактором часу величиною, яка залежить від коливань ринкових цін на КТЗ та його складники.

Основним підходом, який використовується для оцінки електромобіля, є порівняльний підхід. Згідно з ним визначення вартості електромобіля 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".

Використання зарубіжної довідкової літератури допускається у разі відсутності потрібної інформації у вітчизняних довідниках. Вартість КТЗ, яка наведена в іноземній валюті, визначається в гривнях за офіційним курсом НБУ на дату оцінки.

Основним методом у межах порівняльного підходу є метод, заснований на аналізі цін ідентичних КТЗ [2].

Розглянемо більш детально регламент проведення товарознавчої експертизи в митних цілях електромобілів.

Товарознавча експертиза електромобілів проводяться експертами спеціалізованого органу з питань експертизи та досліджень центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову і митну політику, чи його відокремленого підрозділу або інших експертних установ (організацій), призначених органом доходів і зборів. На сьогодні товарознавча експертиза для митних цілей проводиться Департаментом податкових та митних експертиз ДФС. Зазначені дослідження (аналізи, експертизи) проводяться з метою забезпечення здійснення митного контролю та митного оформлення і не є судовими експертизами [13].

Наказом Міністерства фінансів України від 02.12.2016 №1058 затверджено Порядок 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), форма акта про взяття проб (зразків) товарів та висновку [48]. У розділі 2 даного наказу зазначено, що проведення експертизи із визначенням вартості товарів здійснюється на підставі постанови про призначення експертизи у справі про порушення митних правил або запиту у межах здійснення податкового контролю.

У запиті митниці зазначаються підстава та мета направлення запиту, визначаються завдання для експертизи, а саме які характеристики товару необхідно перевірити або встановити. До запиту додаються:

- у разі взяття проб товару – оригінал акта про взяття проб (зразків) товару;
- копія акта про проведення огляду товару;
- копії інших супровідних документів (мита декларація, зовнішньоекономічний договір (контракт), інвойс, транспортна накладна, сертифікати);
- техніко-технологічна документація на товар.

Завданнями товарознавчої експертизи є:

- визначення митного найменування товару згідно з Української класифікацією товарів зовнішньоекономічної діяльності (далі – УКТЗЕД);
- визначення якісних показників цього товару, що впливають на його вартість;
- визначення ринкової вартості електромобілів.

Товарознавча експертиза електромобілів з метою визначення їх вартості проводиться у три етапи: підготовчий, основний (аналітичний), заключний.

На підготовчому етапі проведення товарознавчої експертизи експерт ознайомлюється із вихідними даними для проведення дослідження, з

обставинами справи та з питаннями , що поставлені перед ним для вирішення певної задачі [48].

Основний (аналітичний) етап починається з ідентифікації електромобілів з метою встановлення їх товарної належності. Під ідентифікацією електромобілів розуміють визначення відповідності показників якості даного товару показникам, встановленим у нормативній та технічній документації. Результати ідентифікації електромобіля повинні бути відображені у висновку експерта Департаменту податкових та митних експертиз Державної фіскальної служби України.

Після проведення ідентифікації електромобілів експерт визначає їх фактичний стан та рівень якості. Даний етап обумовлений суттєвим впливом показників на результати дослідження з визначенням товарної приналежності та для можливості встановлення їх ринкової вартості [13].

За результатами проведеної товарознавчої експертизи експерт готує висновок за формою, встановленою ДФС [48].

У висновку про результати товарознавчої експертизи зазначаються:

- 1) місце і дата проведення експертизи;
- 2) ким і на підставі якого документа проводилась експертиза;
- 3) запитання, поставлені перед експертом;
- 4) об'єкти експертизи ;
- 5) матеріали і документи, надані експерту;
- 6) зміст та результати експертизи із зазначенням методів їх проведення;
- 7) оцінка результатів дослідження (аналізу, експертизи), висновки та їх обґрунтування .

Техніко-технологічна документація та інші документи з інформацією про характеристики товару повертаються власнику товарів або уповноваженій ним особі після закінчення митного оформлення цих товарів або після надання органу доходів і зборів засвідчених в установленому порядку копій зазначених документів, які залишаються у справах органу доходів і зборів[8].

Таким чином, товарознавча експертиза є основою для визначення ринкової вартості електромобілів, яка дає можливість правильно визначити митні платежі або розмір штрафу у разі порушення митних правил

РОЗДІЛ 2
АНАЛІЗ АСОРТИМЕНТУ ТА ТОВАРОЗНАВЧА ЕКСПЕРТИЗА
ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ

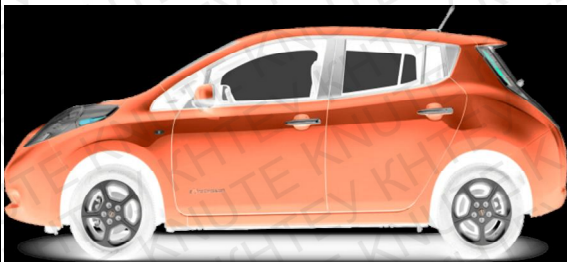
2.1. Організація, об’єкт та методи досліджень

Об’єктом дослідження випускної кваліфікаційної роботи обрано електромобілі, що переміщуються через митний кордон України.

Об’єктом для проведення ідентифікації та експертизи обрано електромобіль Nissan Leaf SV, що був переміщений на територію України згідно з митною декларацією № UA100210/2018/112345. Загальна характеристика об’єкту згідно даних, наведених у графі 31 вищевказаної декларації наведена в табл. 2.1.

Таблиця 2.1

Характеристика об’єкта експертизи електромобіля Nissan Leaf SV

Зовнішній вигляд	Характеристика електромобіля
	Тип КТЗ: легковий седан; Марка, модель, модифікація КТЗ: Nissan Leaf SV; Ідентифікаційний номер (VIN): 1N4AZ5CP0FC320533; Кількість електричних двигунів: 1; Рік випуску (згідно зі свідоцтвом про реєстрацію): 2015; Призначення: для перевезення людей; Колір КТЗ: Синій; Власник: Юськів Вадим Ігорович Країна походження: США.

Предметом дослідження є тарифне регулювання імпорту електромобілів.

Тарифне регулювання державної зовнішньоторговельної політики є головним інструментом впливу на торговельні відносини різних країн та, певним чином, сприяє реалізації політики протекціонізму щодо вітчизняних товаровиробників. Основою тарифного регулювання виступають ставки мита, які систематизовано в митних тарифах [2].

В роботі використано розрахунковий, експертний, аналітичний та порівняльний методи.

Розрахунковий метод заснований на одержанні інформації розрахунком. Показники розраховуються за математичними формулами, за параметрами, знайденими іншими методами, наприклад вимірювальним. Цей метод в роботі використаний при визначенні митної вартості.

Експертний метод заснований на обліку думок фахівців-експертів та застосовується у тих випадках, коли показники якості не можуть бути визначені іншими методами через недостатню кількість інформації, необхідність розробки спеціальних технічних засобів і т.п. Експертна група формується з висококваліфікованих фахівців у галузі створення і використання оцінюваної продукції: товарознавці, маркетингологи, дизайнери, конструктори, технологи та ін. Цей метод в роботі використано при визначенні вартості електромобіля

Аналітичний метод передбачає дослідження, за якого явище або об'єкт дослідження розкладається на частини, кожна з яких вивчається окремо. Цей метод дає можливість вивчити окремі сторони явища та об'єкта, зробити ряд наукових абстракцій. Цей метод в роботі використаний при дослідженні ринку електромобілів на території України

Порівняльний - метод, заснований на зіставленні об'єктів для виявлення спільності та відмінності між ними. Цей метод був використаний в роботі з метою аналізу існуючих класифікацій електромобілів.

Загальна схема організації дослідження електромобілів показана на рис

2.1

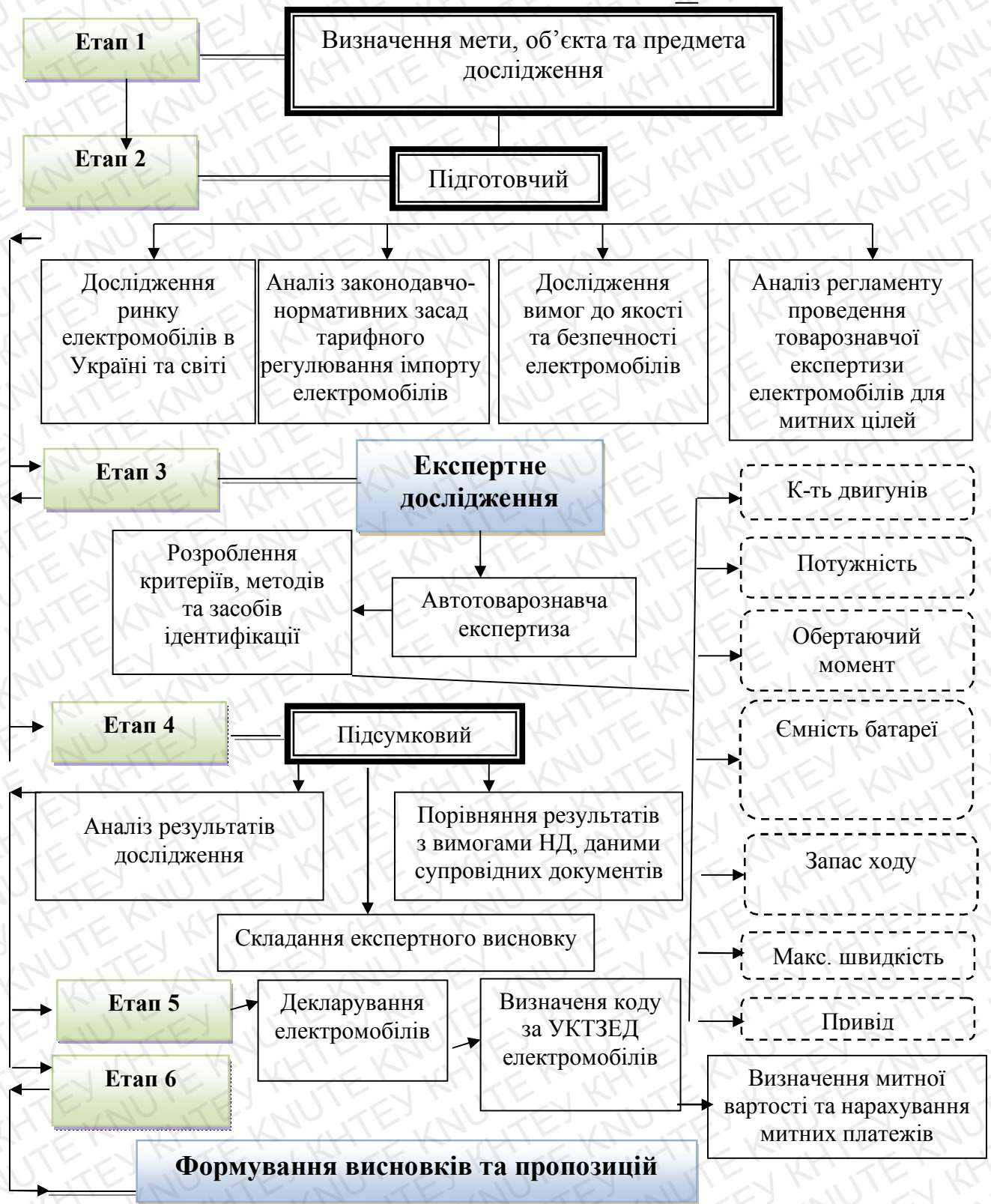


Рис. 2.1. Схема організації дослідження електромобілів

На першому етапі дослідження було визначено теоретичні аспекти проведення товарознавчої експертизи та тарифного регулювання при імпорті електромобілів. На другому етапі дослідження було проаналізовано асортимент та проведено товарознавчу експертизу електромобілів. В третьому розділі роботи проаналізовано заходи тарифного регулювання при імпорті електромобілів.

В роботі проведена товарознавча експертиза електромобілів та проаналізовано здійснення митних формальностей при імпорті електромобілів.

2.2. Товарознавча характеристика асортименту електромобілів, що переміщуються через митний кордон України

На основі аналізу ринку електромобілів в Україні встановлено, що абсолютним лідером з продажу в Україні є електромобіль Nissan Leaf. Він формує приблизно 78% електромобілів країни. Для порівняння, частка найближчого конкурента Ford Focus становить 4,1%, а Tesla Model S - всього 3,5%. ТОП-5 моделей електромобілів зареєстрованих в Україні: Nissan Leaf - 2241 шт. , Ford Focus - 118 шт., Tesla Model S - 100 шт., BMW i3 - 52 шт., Renault Zoe - 23 шт. [14].

Nissan Leaf. марка автомобіля, що випускається в Японії з 2010 року. Це перший сучасний електромобіль масового виробництва, найбільш продавана модель електромобіля у світі і найпродаваніший електромобіль в Україні. енергоспоживання Leaf: 765 кДж/км (21 кВт•год/100 км), що еквівалентно витраті близько 99 MPG (2,4 л / 100 км). У 2016 році на модифікаціях SL і SV встановлюється нова 30-кВт батарея, яка збільшує дальність поїздки до можливих 172,2 км.

Модифікація S дешевша і оснащена менш потужною батареєю з запасом ходу до 135,19 км, але цю модель також доповнено 5-дюймовим кольоровим цифровим екраном і аудіосистемою «NissanConnect» з

підтримкою мобільних додатків. У модифікаціях SV і SL система «NissanConnect» входить в базову комплектацію [11].

У січні 2009 року, на Північноамериканському автошоу, Ford виставив розроблений в альянсі з найбільшим постачальником автокомпонентів Magna International, в рамках стратегії електрифікації, повністю електричний автомобіль BEV (battery electric vehicle). Прототип був представлений в кузові американського Ford Focus в ролі носія агрегатів.

Ford Focus повністю оснащений електричним двигуном, який встановлюється на нову глобальну платформу Ford сегменту C. Продажі заснованого на ній BEV почалися спочатку в Північній Америці, з можливим приходом в майбутньому на ринки Європи та Азії. Електромобіль приводиться в дію електромотором і літій-іонною акумуляторною батареєю. У червні 2009 року стало відомо, що повністю електричний Ford Focus наступного покоління, буде випускатися на складальному підприємстві в Мічигані, починаючи з 2011 року, в цьому ж році відбувся запуск продажу автомобіля в США і Канаді.

Серійне виробництво автомобілів нового покоління в Європі на заводі в Саарлуїсі почалося 6 грудня 2010 року. Прийом замовлень у США почався 1 жовтня 2010 року, а запуск виробництва в Америці відбувся 31 січня 2011 року з поставкою дилерам навесні. Focus продається в 122 країнах світу [14].

Tesla Model S. Автомобіль Tesla Model S вперше був представлений на Франкфуртському автосалоні в 2009 році, продажі в США почалися в червні 2012 року. За даними Управління з охорони навколишнього середовища США (EPA), заряду літій-іонного акумулятора ємністю 90 кВт·год вистачає на 557 км, що дає змогу Model S долати найбільшу дистанцію серед доступних на ринку електромобілів.

Спочатку компанія Tesla планувала почати виробництво автомобілів з акумуляторами ємністю 60 кВт·год (335 км) і 40 кВт·год (260 км) 2013 р., однак через малий попит від моделі на 40 кВт·год вирішено було

відмовитися. За підсумками першого кварталу 2013 року, у США було продано 4750 автомобілів. Таким чином, Tesla Model S за темпами продажу випередила Mercedes-Benz S-класу та BMW 7-ї серії. Прорив стався і в Європі. У Норвегії за перші два тижні вересня 2013 року було продано 322 автомобілі Tesla Model S, що обійшов Volkswagen Golf (256 шт.) і ставши найпродаванішим авто в країні. Протягом цього періоду продажі електромобілів Tesla Model S і Nissan Leaf сягнули 11 % ринку в Норвегії. У червні 2013 року компанія продемонструвала можливість миттєвого відновлення запасу ходу Model S до максимального, шляхом автоматичної заміни батареї. У ході демонстрації було показано, що процедура заміни триває приблизно 90 секунд, що більш ніж удвічі швидше заправки повного бака аналогічного бензинового автомобіля.

У 2016 році з'явилися версії з батареями 75 кВт·год та 90 кВт·год, версія P85D та новий режим Ludicrous, який дозволяє розганятися до 96,5 км/год за 2,8 секунд. Версія Model S 90 пропонує мотор на 362 кінських сили та батарею на 90 кіловат-годин, які разом збільшують дальність пробігу до 557 кілометрів. Автомобілі Tesla Model S60 і S75 є єдиними задньопривідними представниками своєї родини, усі інші моделі оснащені повним приводом та системою подвійного двигуна.

У серпні 2016 року компанія представила нову модифікацію Tesla Model S P100D. Запас ходу збільшився до 632 км на одному заряді, а з 0 до 100 км/год розганяється за 2,4 секунди. Згодом компанія випустила нову опцію Ludicrous+, з її допомогою розгін з 0 до 100 км/год займає всього 2,2 секунди (на другому місці у світі Bugatti Chiron 2,4 секунди) [14].

BMW i3. Запустили в масове виробництво в 2013 році з поставками на декількох ринках світу починаючи з листопада 2013 року. Концепт-кар i3 був представлений в 2011 році на Франкфуртському автосалоні.

Прототип BMW i3 продемонстрований спеціалістами BMW під час літніх Олімпійських іграх 2012 року в Лондоні. Серійну версію було представлено в кінці червня 2013 року одночасно в трьох містах — Нью-

Йорку, Лондоні і Пекіні. Пасажи́рська капсула автомобіля виготовлена з вуглепластового композиту CFRP (що унікально для масової моделі), а в конструкції використані легкі магнієві сплави. Зовнішні панелі виготовлені з пластику. Спереду електрокар їздить на стійках Макферсон, а ззаду працює п'ятиважільна підвіска, змонтована прямо на силовому модулі.

BMW i3 став першим серійним автомобілем BMW з нульовим рівнем викидів з електричною трансмісією. Ціна на європейському ринку починається з ~ 34950 (\$46400). Компанія BMW пропонує 4 варіанта оформлення салону — Atelier, Loft, Lodge і Suite. Автомобіль вже підключається до сервісу BMW ConnectedDrive, що припускає в даному випадку масу можливостей по передачі інформації між автомобілем, водієм і рештою світу [12].

Renault Zoe. Електромобіль французького автовиробника Renault представлений на Паризькому автосалоні 2010 року як концепт-кар для попереднього перегляду (версія на 95 % близька до остаточної моделі) і в його остаточному варіанті на Женевському автосалоні 2012 року. За перший рік у Франції було відвантажено 5511 автомобілів, що зробило його найбільш продаваним електроавтомобілем з 2010 року.

У січні 2014 року було продано десятитисячний Renault Zoe в світі, причому більша частина з них в Європі. З січня 2017 року представлена модернізована версія з акумуляторами ємністю 41 кВт•год. Ця модель стала ще популярнішою через ще краще співвідношення вартості до запасу ходу. Від тепер у Zoe базовим став електромотор потужністю 77 к.с. (210 Нм), позначений як R75, а ще два старших з індексом R90 або Q90. Число вказує на рівень потужності. Фактично R90 розвиває 92 к.с., а Q90 - 88 к.с. (обоє видають 220 Нм крутного моменту). Ключова різниця між ними - штатний зарядний пристрій. На R90 він здатний спрямовувати в батарею потужність до 22 кВт, а на Q90 - до 43 кВт. Відповідно, модель з буквою Q заряджається набагато швидше. Правда, застосований на Q90 електромотор менш

ефективний, і запас ходу з ним становить лише 370 км в циклі NEDC. R90 може проїхати 403 км в циклі NEDC [14].

Порівняння характеристик технічних параметрів електромобіля Nissan Leaf SV та електромобілів різних виробників наведені в таблиці 2.2

Таблиця 2.2

Порівняльна характеристики технічних параметрів електромобілів різних виробників, що переміщуються через МКУ України

Марка електромобіля	Модифікація	К-ть моторів	Потужність, к.с	Обертаючий момент, НМ	Ємність батареї, кВт*год	Запас ходу, км/год	Час зарядки, год	Розгін до 100 км/год.	Максимальна швидкість, км/год	Об'єм багажного відсіку, л	Привід
Nissan Leaf	Leaf SV	1	107	280	40	172,2	8	10,8	150	668	4x2
Ford Focus	Electric	1	143	250	23	128	8	9,8	135	250	4x2
Tesla Model S	75D	1	328	249	75	480	8	5.4	225	804	4x4
BMW i3	Ioniq Electric	1	168	250	28	200	4	7.2	150	350	4x2
Renault Zoe	Exspression NAV R90	1	87	220	22	210	8	13.5	84	338	4x2

Одна зарядка акумулятора електромобіля Nissan Leaf SV дає максимальний пробіг до 172,2 кілометрів. Повна зарядка акумуляторів займає 8 годин зі звичайною напругою в мережі, режим швидкої зарядки дозволяє поповнити акумулятори приблизно за 30 хвилин. Автомобіль обладнаний двома гніздами для зарядних пристроїв в передній частині машини: одне для стандартної, інше — для пришвидшеної підзарядки. Для пришвидшеної зарядки передбачене використання зарядної станції, яка має

з'єднувач CHAdemo. Електродвигун розвиває потужність 107 кінських сил і тяговий момент 280 ньютонів на метр. Nissan Leaf розганяється до 100 км/год за 10,8 секунд (до 60 км/год приблизно за 5 секунд). Маса батареї близько 300 кг і розташована вона у днищі автомобіля, під передніми та задніми сидіннями. Їмності батареї 40 кВт•год із можливістю рекуперативного гальмування вистачає на 172 км пробігу. Життєвого циклу батареї, за попередніми оцінками, має вистачити мінімум на 5 років [14].

Заряду батареї Електромобіля Ford Focus Electric вистачає на 128 кілометрів. Цей BEV оснащений акумуляторною батареєю з сімома модулями з 14 літій-іонних осередків, що видають 23 кВт•год. енергії. Батареї розташовуються в багажному відсіку і під сидіннями. Прототип BEV може заряджатися від стандартної 220-вольтової або 110-вольтової розетки, час зарядки 6 або 12 годин відповідно. У моторному відсіку знаходиться встановлений на шасі 100-кіловатний електродвигун з постійним магнітом, який працює на трифазному змінному струмі, що надходять з батареї через інвертор. Всі інші компоненти розташовуються як у звичайного автомобіля. Електромобіль Model S 75 D здатна забезпечити діапазон пробігу у 480 км, завдяки наявності батареї на 75 кіловат-годин та потужності 328 кінських сил. Ця нова модель постачається з заднім приводом [11].

Електромобіль BMWi3 Ioniq Electric комплектується електродвигуном потужністю 168 к.с. і крутним моментом 250 Нм, який передає крутний момент через редуктор на задні колеса. Максимальна швидкість автомобіля обмежена 150 км/год, від 0 до 100 км/год автомобіль розганяється за 7,2 секунди. Середня витрата енергії в циклі руху складає 12,9 кВтгод на 100 км. Автомобіль здатний проїхати приблизно від 130 до 160 км, з системою «Есо Про+» — більше 250 км. (у такому режимі авто вимикає систему кондиціонування і обмежує максимальну швидкість на позначці 90 км/год.). Розмір колісних дисків — 155/70 R19. Багажник об'ємом в 260 літрів можна збільшити склавши задні сидіння і при цьому отримати 1100 літрів [11].

Електромобіль Renault Zoe оснащений електромотором потужністю 87 к.с. (65 кВт) 220 Нм та досягає встановленої швидкості 135 км/год. Максимальний пробіг при наявності акумулятора ємністю 22 кВт•год досягає 210 км. У порівнянні з іншими електромобілями такий високий результат досягнуто через використання численних технологій рекуперації енергії. Розроблені декілька систем зарядки акумулятора потужністю до 43 кВт. При максимальній потужності зарядки за 30 хвилин акумулятор заряджається на 80 %. У звичайній мережі повний цикл зарядки триває 6-9 годин [12].

Як ми бачимо електромобіль Nissan Leaf SV як і решта електромобілів які були взяті для порівняння має 1 електродвигун, привід 4x2 і час зарядки 8 годин, окрім BMW (4 години на зарядку). Переваги Nissan Leaf: ціна, об'єм багажного відсіку, обертаючий момент. Недоліки Nissan Leaf: потужність, розгін до 100км/год.

2.3. Визначення критеріїв, методів і засобів ідентифікації електромобілів

Державна фіскальна служба України з метою класифікації товарів при митному оформленні використовують товарну номенклатуру Митного тарифу України, в основу якого покладено правильне визначення коду товару згідно УКТЗЕД. Це є важливим етапом при декларуванні електромобілів, є базою системи державних заходів регулювання зовнішньоторговельної політики і дає змогу правильно визначити ставку мита [2].

Для ідентифікації електромобіля необхідно визначити критерії, за якими здійснюватиметься дослідження, методи, які визначають порядок дій та засоби, у яких прописані методики.

Для цілей ідентифікації використовуються різноманітні методи, згідно нормативних документів та інформаційних джерел, а саме:

- Закон України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні № 2658-111 від 12.07.2001 р. [37].

- Методика товарознавчої експертизи та оцінки дорожніх транспортних засобів, затверджена наказом Міністерства Юстиції України Про затвердження Методики товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів[45].
- Міжнародні стандарти оцінки МСО 1-4
- Нормами професійної діяльності оцінювача Українського Товариства Оцінювачів
- Національним стандартом №1 «Загальні засади оцінки майна і майнових прав» затверджений постановою Кабінетів Міністрів України №1440 від 10 вересня 2003р.
- Комп'ютерна система для складання ремонтних калькуляцій «AUDATEX»
- Бюлетень автотоварознавця. Випуск 83-94, 2016-2017 рр.

До засобів ідентифікації належать нормативні документи, які регламентують показники якості, та можуть бути використані з метою ідентифікації, товаросупровідні документи, а також маркування [22].

Засобами ідентифікації є:

- Митна декларація;
- Контракт;
- Інвойс;
- Рахунок-фактура;
- Сертифікат походження;
- Сертифікат відповідності;
- Сертифікат якості.

Критерії ідентифікації – це характеристики, які дозволяють ототожнювати найменування представленого товару, найменуванні що вказано на маркуванні чи товаросупровідних документах, а також із вимогами, встановленими нормативними документами [18].

Критерії, засоби та методи ідентифікації наведені в таблиці 2.3

Таблиця 2.3

Критерії, засоби та методи ідентифікації електромобілів

Критерії та показники	Засіб	Метод
Виробник	Маркування, нормативні документи, товаросупровідні документи, товар	Органолептичний, аналітичний
Найменування	Маркування, НД	Аналітичний
Країна походження	Сертифікат про походження, договір.	Аналітичний
Функціональність пристрою	Товаросупровідні документи	Органолептичний
Потужність	Товаросупровідні документи, VIN-код	Аналітичний, вимірювальний
Тяговий момент електродвигуна	Товаросупровідні документи, VIN-код	Вимірювальний
Розгін до 100км/год	Товаросупровідні документи	Вимірювальний
Маса батареї	Товаросупровідні документи	Вимірювальний
Ємність батареї	Товаросупровідні документи	Вимірювальний
Запас ходу	Товаросупровідні документи	Вимірювальний
Кількість електродвигунів	Товаросупровідні документи, VIN-код	Органолептичний, аналітичний
Об'єм багажного відсіку	Товаросупровідні документи	Вимірювальний
Максимальна швидкість	Товаросупровідні документи	Вимірювальний
Час зарядки	Товаросупровідні документи, VIN-код	Вимірювальний

Виробник - суб'єкт підприємницької діяльності, відповідальна за проектування, виготовлення, пакування та маркування продукції незалежно від того, виконуються зазначені операції самою цією особою чи від її імені.

Найменування - засіб індивідуалізації, що дозволяє відрізнити одну особу з-поміж інших.

Країна походження – країна (митний союз або економічне угруповання), в якій товар було повністю вироблено або піддано достатній переробці чи обробці.

Потужність - це фізична величина, яка дорівнює відношенню роботи до часу, за який ця робота була виконана.

Тяговий момент електродвигуна заснований на явищі виштовхування провідника зі струмом з магнітного потоку головних полюсів.

Розгін до 100км/год - кількість часу необхідного електромобілю для досягнення швидкості 100км/год.

Маса - основна фізична величина, яка вважається однією з фундаментальних характеристик матерії, що визначає інерційні, енергетичні та гравітаційні властивості від макроскопічних об'єктів до атомів і елементарних частинок.

Ємність - це кількість електричної енергії, якою повинен володіти повністю заряджена батарея. Ємність - найважливіший параметр батареї, адже чим більше ємність - тим довше буде працювати електромобіль, не вимагаючи підзарядки. Ємність батареї вимірюється згідно з ДСТУ 959-2002.

Запас ходу- максимальна відстань, яку електромобіль може подолати на наявному запасі заряду батареї (як правило, при повному заряді).

Максимальна швидкість - фізична величина, що відповідає відношенню переміщення тіла до проміжку часу, за який це переміщення відбувалось. Швидкість — величина векторна, тобто вона має абсолютну величину і напрямок.

Час зарядки- це кількість часу необхідного для повного заряду батареї електромобіля.

Всі вище перелічені критерії впливають на вартість електромобіля.

2.4. Товарознавча експертиза електромобілів та оформлення її результатів

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

Основним завданням автотоварознавчої експертизи є визначення ринкової вартості колісних транспортних засобів (далі – колісних ТЗ) та їх комплектуючих.

Під час проведення автотоварознавчої експертизи також вирішуються питання розміру відшкодування матеріальних збитків, завданих внаслідок пошкодження колісного ТЗ [13].

Вихідні дані до дослідження визначають як склад, так і зміст процедур (дій), що здійснюються експертом на різних стадіях дослідження із встановлення ринкової вартості (ціни) товару.

Структура і зміст VIN-коду визначаються міжнародним стандартом ISO 3779:2009, з яким гармонізовано державний стандарт України ДСТУ 3525-97 [8].

Для ідентифікації типу, моделі, версії колісних транспортних засобів (далі - КТЗ), року його виготовлення, комплектності, укомплектованості, повної маси, робочого об'єму двигуна товарознавчий експерт спирається на данні виробника електромобіля зазначені в ідентифікаційному номері VIN-коду, який являє собою літерно-цифрове позначення, що складається із 17 знаків, умовно поділених на 3 частини.

VIN-код складається 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").

Для здійснення товарознавчої експертизи нами було взято один зразок електромобіля Nissan, модель Leaf.

Метою товарознавчого дослідження є визначення ринкової вартості електромобіля для визначення митної вартості.

У ході ідентифікаційної експертизи було виявлено, що зразок електромобіля «Nissan», модель «Leaf» відповідає:

- ✓ технічному паспорту;
- ✓ рахунку-фактурі(інвойсу);
- ✓ автомобіль сертифікований, що підтверджується сертифікатом на відповідність;
- ✓ Електромобіль призначений для перевезення людей.
- ✓ Ідентифікаційний номер (кузова) 1N4AZ5CP0FC320533.

Таблиця 2.4

Показники, визначені в ході ідентифікаційної експертизи

Показник	Згідно документації	Визначені в ході ідентифікації
Виробник	Nissan	Nissan
Найменування	Nissan Leaf SV	Nissan Leaf SV
Країна походження	США	США
Потужність	107 к.с.	106 к.с.
Тяговий момент електродвигуна	280 НМ.	281 НМ.
Розгін до 100км/год	10,8 сек.	11,0 сек.
Маса батареї	300 кг.	300 кг.
Ємність батареї	40 Кв/год.	38 Кв/год.
Запас ходу	172,2 км.	165,3 км.
Кількість електродвигунів	1	1
Об'єм багажного відсіку	668 л.	668 л.
Максимальна швидкість	150 км/год.	153 км/год.
Час зарядки	8 год.	8 год.

Показники, які були визначені в ході ідентифікаційної експертизи і які зазначені в документації наведені в порівняльній таблиці 2.4

З порівняльної таблиці можемо побачити, що дані показників які зазначені в документації на електромобіль Nissan Leaf SV і дані які були визначені нами в ході ідентифікації суттєво не відрізняються. В ході ідентифікації було визначено, що потужність електромобіля на 1 к.с вища, тяговий момент більший на 1 НМ , розганяється електромобіль до 100 км/год. на 2 сек. довше, запас ходу на 6,9 км менший, максимальна швидкість на 3 км/год. вище ніж зазначено в документації. Решта показників визначені в ході ідентифікації відповідають даним зазначених в документації

Розшифровка VIN-коду на прикладі американського електромобіля Nissan Leaf наведено в табл. 2.5

Таблиця 2.5

Розшифровка VIN-коду на прикладі американського електромобіля Nissan Leaf

1-3 позиція коду	4 позиція коду	5 позиція коду	6 позиція коду	7-9 позиція коду	10 позиція коду	11 позиція коду	12 - 17 позиція коду
Світовий індекс виробника	Тип кузова	Номер двигуна	Кількість сидячих місць.	Назва моделі	Регіон збуту	Кількість електричних двигунів.	Виробничий номер
Nissan США	Хетчбек	EM57	5	LEAF US MAKE	Ринок США LHD (США	1	320533

Оцінка КТЗ здійснюється переважно із застосуванням бази оцінки, яка відповідає ринковій вартості.

Митна вартість КТЗ ураховує його комплектність, укомплектованість і фактичний технічний стан, строк експлуатації, величину пробігу, умови, у яких він експлуатувався (зберігався), особливості кон'юнктури ринку регіону [21].

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" [13].

Використання зарубіжної довідкової літератури допускається у разі відсутності потрібної інформації у вітчизняних довідниках.

Вартість КТЗ, яка наведена в іноземній валюті, визначається в гривнях за офіційним курсом НБУ на дату оцінки.

Основним методом у межах порівняльного підходу є метод, заснований на аналізі цін ідентичних КТЗ.

У ході ідентифікаційної експертизи виявлено, що електромобіль відноситься до товарної під категорії 8703 90 10 10 УКТЗЕД, а саме транспортні засоби, оснащені виключно електричними двигунами (одним чи декількома). Після підписання 16 грудня 2015 р. Президентом України зміни до Закону України «Про Митний тариф України» щодо скасування ввізного мита на електромобілі та прийняття Верховною Радою 3У №2245VIII «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України, щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень у 2018 році» у 2018 році електрокари можна купити без жодних стягнень [15].

Закон передбачає, що бажаючі придбати автомобіль на електротязі тепер не потрібно буде платити ПДВ (20% вартості) і акциз (109 євро). Ввізне мито на електромобілі депутати, як було вказано вище, відмінили ще в 2015

році. Отже, в 2018 році ставка ввізного мита і акцизний податок на електроомобіль складає 0 %.

Відповідно до Методики проведення товарознавчої експертизи колісних ТЗ, затвердженої Наказом Міністерства юстиції за номером 142/5/2092 від 24.11.2018 р. Департаментом податкових та митних експертиз в особі судового експерта Матвеева Василя Васильовича було проведено товарознавчу експертизу електромобіляю.

При огляді ТЗ встановлено, що одометр має п'ятизначний лічильник. Його покази на момент дослідження становлять – 76905 тис. км.

Дійсна ринкова вартість електромобіля розраховується за формулою:

$$C_1 = C_{ер1} \times (1 \pm G_k / 100 \pm D_3 / 100) \pm C_{дод}; \quad (2.1)$$

Де: $C_{ер1}$ – довідкова ціна середньостатистичного вживаного електромобіля в провідній країні експортера.

G_k – коефіцієнт коригування середньо ринкової вартості електромобіля за величиною пробігу, %;

D_3 – відсоток додаткового збільшення (зменшення) ринкової вартості електромобіля, який залежить від умов догляду, зберігання, експлуатації тощо, %;

$C_{дод}$ – додаткове збільшення (зменшення) ринкової вартості електромобіля виходячи з його комплектності, укомплектованості, пошкоджень, відновлення і оновлення складників, грн.

Відповідно до рахунку-фактури № б\н від 12.01.17 р. вартість вживаного електромобіля марки «Nissan Leaf», 2015 року випуску, кузов №1N4AZ5CP0FC320533 складає 7800 \$, що згідно офіційного курсу НБУ станом на 13.01.2018 року, 1 \$ = 26.2387, відповідно складає: 204661,86 грн.

Коефіцієнт коригування ринкової вартості електромобіля за величиною пробігу, $G_k = -24\%$, (Підстава: Довідник цін «ShwakeListe SuperShwake» 01.2018 р..) при перепробігу від нормативного – 76905 тис.км..

Відсоток додаткового зменшення ринкової вартості електромобіля, що залежить від умов його догляду, зберігання, $D_3 = -26\%$ (підстава: Додаток 4

Методики. Забруднення та потертості оббивок сидінь та салону (таблиця № 4.2. Методики. п.п 11.,12.) = -3%; пошкодження ЛФП (таблиця № 4.2. Методики. п.п. 13.) = -3%. Присутні сліди відновлюваного ремонту (таблиця № 4.1 Методики. п.п. 6.) = -10%; Автомобіль потребує ремонту, пошкодження передньої частини. (таблиця № 4.1. Методики. п.п. 7.) = - 10 %;)

Додаткове збільшення (зменшення) ринкової вартості електромобіля внаслідок урахування його укомплектованості, пошкоджень, відновлення і оновлення складових $C_{дод} = 0,0$ грн.

Дійсна ринкова вартість електромобіля згідно формули (2.1) становить:

$$C_1 = 420000 \times (1 - 24/100 - 26/100) - 0,0 = 210100$$

Після проведення товарознавчої експертизи з метою визначення вартості електромобіля незалежний експерт зробив висновок, що ціна електромобіля Nissan Leaf відповідає ціні зазначеній в рахунку-фактурі, а саме становить 204661,86 грн.. (Додаток Ж)

Отже, електромобіль є перспективним транспортним засобом, що приводиться в рух одним або декількома електродвигунами з живленням від акумуляторів або паливних елементів тощо, а не двигуном внутрішнього згоряння. Кількість зареєстрованих електромобілів в Україні збільшується., переважна більшість – це електромобілі бувші у використанні, абсолютним лідером з продажу в Україні є електромобіль Nissan Leaf. Метою товарознавчої експертизи є визначення ринкової вартості (база оцінки) КТЗ для визначення митної вартості та обов'язкових зборів до пенсійного фонду України. У ході проведеної експертизи виявлено, що автомобіль«Nissan», модель «Leaf» відноситься до товарної підкатегорії 8703 90 10 10 УКТЗЕД, ціна електромобіля Nissan Leaf відповідає ціні зазначеній в рахунку-фактурі, а саме становить 204661,86грн., ставка ввізного мита, акцизний податок і ПДВ на електроомобіль складає 0 %.

РОЗДІЛ 3

АНАЛІЗ ЗАХОДІВ ТАРИФНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПРИ ІМПОРТІ ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ

3.1 Визначення коду електромобілів згідно з УКТЗЕД

Відповідно до статті 69 Митного кодексу України товари при їх декларуванні підлягають класифікації, тобто у відношенні товарів визначаються коди відповідно до класифікаційних групувань, зазначених в українська класифікація товарів зовнішньоекономічної діяльності (УКТЗЕД). Митні органи здійснюють контроль правильності класифікації товарів, поданих до митного оформлення, згідно з УКТЗЕД [26].

На вимогу посадової особи митного органу декларант або уповноважена ним особа зобов'язані надати усі наявні відомості, необхідні для підтвердження заявлених ними кодів товарів, поданих до митного оформлення, а також зразки таких товарів та/або техніко-технологічну документацію на них.

У разі виявлення під час митного оформлення товарів або після нього порушення правил класифікації товарів митний орган має право самостійно класифікувати такі товари.

Під складним випадком класифікації товару розуміється випадок, коли у процесі контролю правильності заявленого декларантом або уповноваженою ним особою коду товару виникають суперечності щодо тлумачення положень УКТЗЕД, вирішення яких потребує додаткової інформації, спеціальних знань, проведення досліджень тощо.

Штрафи та інші санкції за несплату митних платежів та за інші порушення, виявлені у зв'язку з неправильною класифікацією товарів, застосовуються митними органами виключно у разі, якщо прийняте митним органом рішення про класифікацію цих товарів у складному випадку було прийнято на підставі поданих заявником недостовірних документів, наданої

ним недостовірної інформації та/або внаслідок ненадання заявником всієї наявної у нього інформації, необхідної для прийняття зазначеного рішення, що суттєво вплинуло на характер цього рішення [21].

Рішення митних органів щодо класифікації товарів для митних цілей є обов'язковими. Такі рішення оприлюднюються у встановленому законодавством порядку. У разі незгоди з рішенням митного органу щодо класифікації товару декларант або уповноважена ним особа має право оскаржити це рішення у порядку, встановленому главою 4 цього Кодексу. Висновки інших органів, установ та організацій щодо визначення кодів товарів згідно з УКТ ЗЕД при митному оформленні мають інформаційний або довідковий характер [21].

Главою 11 МКУ врегульовано питання ведення Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності УКТЗЕД, її структури та класифікації товарів [21].

Товарна номенклатура – це сукупність найменувань товарів, з якими у своїй діяльності працюють органи державної влади і суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності.

Правильна класифікація товарів є важливим елементом системи митного регулювання зовнішньоекономічної діяльності. Класифікація товарів при митному оформленні є актуальною для митних органів усіх держав, оскільки від чіткої і правильної класифікації товару залежить:

- встановлення вартості товарів за об'єктивними критеріями;
- обґрунтоване нарахування і стягнення податків та зборів;
- правильне застосування заходів нетарифного регулювання (заборон та обмежень);
- вироблення оптимальної митної політики країни.

Цифровий код товарів в УКТЗЕД складається з десяти знаків, які відповідають певним рівням деталізації

Гармонізована система дає можливість створювати національні номенклатури, які можуть бути доповнені і товари можуть бути кодовані понад шестизначного цифрового коду, наведеного в номенклатурі ГС [4].

Чинна УКТЗЕД побудована на ГС версії 2012 року і затверджена Законом України від 19.09.2013 № 584-VII «Про Митний тариф України» [26].

Основні критерії класифікації товарів в УКТЗЕД :

- матеріали, з яких товари виготовлені;
- функції, які товари виконують;
- ступінь обробки товарів.

Усі товари в УКТЗЕД деталізовані на 6-ти рівнях:

- розділи (кількість -21),
- групи (кількість - 97),
- товарні позиції, товарні підпозиції, товарні категорії, товарні підкатегорії .

Якщо проаналізувати структуру коду УКТЗЕД (рис. 3.1), то необхідно зазначити, що він включає код ГС (6 знаків) та код Комбінованої (тарифно-статистичної) номенклатури Європейського Співтовариства (КН ЄС), яка будується на основі Гармонізованої системи. У цьому випадку шестизначний код товару за ГС доповнюється сьомим і восьмим знаками.

В УКТЗЕД електромобілі відносяться до розділу XVII, групи 87 «Засоби наземного транспорту, устаткування та пристрої, пов'язані з транспортом» та товарної позиції 8703 «Автомобілі легкові та інші транспортні засоби, призначені головним чином для перевезення людей (крім моторних транспортних засобів товарної позиції 8702) включаючи вантажопасажирські автомобілі-фургони та гоночні автомобілі.

Класифікація електромобілів в товарній позиції 8703 наведено у табл. 3.1 [26].

Таблиця 3.1

Класифікація електромобілів у товарній позиції 8703 УКТЗЕД

Код	Опис коду
8703	Автомобілі легкові та інші моторні транспортні засоби, призначені головним чином для перевезення людей (крім моторних транспортних засобів товарної позиції 8702), включаючи вантажопасажирські автомобілі-фургони та гоночні автомобілі:
8703 90	- інші:
8703 90 10 00	- - транспортні засоби, оснащені електричними двигунами
8703 90 10 10	- - транспортні засоби, оснащені виключно електричними двигунами (одним чи декількома)

Згідно з Поясненнями до УКТЗЕД до товарної позиції 8703 «Автомобілі легкові та інші моторні транспортні засоби, призначені головним чином для перевезення людей (крім моторних транспортних засобів товарної позиції 8702), включаючи вантажопасажирські автомобілі-фургони та гоночні автомобілі:» встановлено, що до цієї товарної позиції включаються моторні транспортні засоби різних видів (включаючи автомобілі-амфібії), призначені для перевезення людей; проте до неї не включаються моторні транспортні засоби товарної позиції 8702. У транспортних засобів цієї товарної позиції можуть бути двигуни будь-якого типу (двигуни внутрішнього згорання, електродвигуни, газотурбінні двигуни і т.п.) [26].

До цієї товарної позиції також включаються полегшені триколісні транспортні засоби спрощеної конструкції, такі як:

- обладнані мотоциклетним двигуном і колесами і т.п. і які, через свою механічну конструкцію, мають ознаки звичайних автомобілів, тобто

системою керування автомобільного типу чи передачею заднього ходу і диференціалом;

- змонтовані на Т-подібному шасі, в якому два задніх колеса мають незалежні приводи від окремих електродвигунів з живленням від акумуляторів. Керування такими транспортними засобами, як правило, здійснюється від одного центрального важеля керування, за допомогою якого водій може почати рух транспортного засобу, робити розгін, гальмування, зупинитися і рухатися заднім ходом, а також здійснювати повороти праворуч або ліворуч шляхом зміни крутильного моменту, переданого на ведучі колеса, чи повороту переднього колеса.

Транспортні засоби цієї товарної позиції можуть бути як колісними, так і гусеничними.

До цієї товарної позиції також включаються:

- 1) Легкові автомобілі (наприклад, лімузини, таксі, спортивні та гоночні автомобілі).
- 2) Спеціалізовані транспортні засоби, такі як автомобілі швидкої допомоги, тюремні фургони та катафалки.
- 3) Автомобілі, обладнані для проживання (туристські автофургони і т.п.), транспортні засоби для перевезення людей, спеціально обладнані під житло (зі спальними місцями, кухнями, туалетом і т.п.).
- 4) Транспортні засоби, спеціально призначені для пересування по снігу (наприклад, снігомобілі).
- 5) Спеціальні автомобілі для перевезення гравців у гольф та інші аналогічні транспортні засоби.
- 6) Чотириколісні автомобілі з трубчастим шасі, що мають систему керування як у автомобіля (наприклад систему керування на основі принципу Акермана).

У цій товарній позиції термін “вантажопасажирський автомобіль-фургон”, означає транспортний засіб, що має максимально 9 місць для сидіння (включаючи водія), внутрішній простір якого може без

конструктивних змін використовуватися для перевезення як людей, так і вантажів.

Деякі моторні транспортні засоби цієї товарної позиції характеризуються певними ознаками, які свідчать про те, що дані транспортні засоби сконструйовані для перевезення пасажирів, а не для перевезення вантажів (товарна позиція 8704). Такі ознаки враховуються у випадку, якщо моторний транспортний засіб, зазвичай, має повну масу не більш як 5 т і має єдиний замкнутий внутрішній простір, який включає одну зону для водія і пасажирів і другу зону, яка може бути використана для перевезення як пасажирів так і вантажів. До цієї групи моторних транспортних засобів відносяться автомобілі, відомі як “багатоцільові транспортні засоби”, (наприклад, транспортні засоби типу “фургон”, автомобілі для активного відпочинку (sport utility vehicle - SUV), деякі автомобілі з кузовом типу “пікап”). Характерними ознаками конструкції цих транспортних засобів, як правило, є:

наявність постійно встановлених сидінь із пристроями безпеки (наприклад, з ременями безпеки або із місцями для кріплення та/або пристосуваннями для встановлення ременів безпеки) для кожного пасажирів, або наявність стаціонарних місць для кріплення та/або пристосувань для встановлення сидінь і пристроїв безпеки у задній зоні салону позаду зони для водія і передніх пасажирів, такі сидіння можуть бути фіксованими, такими, що складаються, такими, що знімаються, на анкерному кріпленні, або виносними;

відсутність стаціонарної панелі або перегородки між зоною для водія з передніми пасажирів і задньою зоною, яка може бути використана для перевезення як пасажирів, так і вантажів;

наявність ознак комфорту і оздоблення внутрішнього простору, а також пристосувань (аксесуарів) у внутрішньому просторі всього салону транспортного засобу, які властиві пасажирським салонам транспортних

засобів (наприклад, килимове покриття, вентиляція, внутрішнє освітлення, попілнички). [44]

Автомобілі, які оснащені електричними двигунами, класифікуються згідно з УКТЗЕД у таких товарних підкатегоріях:

8703 90 10 00 - транспортні засоби, оснащені електричними двигунами (тобто, ці транспортні засоби можуть мати також неелектричний (бензиновий) двигун) ;

8703 90 10 10 - транспортні засоби, оснащені виключно електричними двигунами (одним чи декількома).

Для правильної класифікації електромобілів згідно з УКТЗЕД, необхідно знати відмінності в різних типах електромобілів.

Електромобілі, в залежності від оснащення різними типами двигунів, класифікуються на три групи:

- 1) гібрид;
- 2) плагін-гібрид;
- 3) електромобіль.

Схема і відмінність роботи Еко-автомобілів показані на рис 3.1.



Рис 3.1. Схема і відмінність роботи Еко-автомобілів

Гібриди (Hybrid).

Перші еко-автомобілі які стали в серійне виробництво були гібриди. На електричній зарядці такі автомобілі здатні проїхати дуже обмежену відстань, в сучасних реаліях практично незначна. На відміну від плагін-гібридів, акумулятори гібридних авто навіть не підключаються в розетку, заряджаючись виключно від вироблюваної двигунами внутрішнього згоряння енергією, запас електричного ходу дуже невеликий, екологічність в автомобілях такого роду є частковою, висловлюючись в зменшеній витраті палива, завдяки тому, гібриди оснащені додатковим електродвигуном, який допомагає в роботі основного двигуна внутрішнього згоряння, живлячись від акумулятора, який заряджається від енергії виробленої тим же основним двигуном внутрішнього згоряння.

Плагін-гібриди.

Плагін-гібриди поділяються на: PHEV плагін гібриди і REEV плагін-гібриди. Плагін-гібридні автомобілі часто порівнюювані зі своїми попередниками гібридами, але в той же час вони кардинально від них відрізняються.

Автомобілі PHEV оснащуються більш потужними акумуляторами і в результаті можуть проїхати на електричній тязі набагато більшу відстань. По-друге, плагін-гібридні автомобілі можна заряджати від мережі. Плагін-гібриди здатні проїхати на електриці від 10 до 35 км, при цьому швидкість використання електротяги обмежена, оскільки при її збільшенні до певних значень або різкому старті обов'язково підключається двигун внутрішнього згоряння. Подібні автомобілі призначені для пересування мегаполісами, в яких досить часто приходиться рухатися зі швидкістю до 30 км/год [14].

REEV - електромобілі зі збільшеним запасом ходу. Хоча розглядаються, як підтип гібридних агрегатів, відмінність таких автомобілів доречніше шукати, вже в порівнянні з екологічно чистими електрокарами. Справа в тому, що REEV - повноцінні електромобілі, здатні їхати виключно на електричній тязі, до моменту виснаження акумуляторних батарей. Після

цього в дію вступає двигун внутрішнього згоряння, однак його зусилля спрямовані не на обертання коліс, а на вироблення енергії для харчування акумуляторів електродвигуна. У певному сенсі гібрид навпаки.

Якщо шукати відмінності від автомобілів виключно з електричними двигунами, то головне полягає в тому, що поїздки на короткі дистанції за звичними маршрутами можна здійснювати, використовуючи тільки електродвигун, але якщо виникає раптова необхідність в дальній поїздки, не потрібно переживати через обмеженість ходу авто, а також пошуку маршруту з можливістю електричної дозаправки. Ще однією відмінністю REEV-автомобілів складається в техобслуговуванні. Двигун електромобіля зі збільшеним запасом ходу вимагає такого ж обслуговування: заміна масла, витратних матеріалів і т.д. Відповідно електродвигуну також потрібен свій техогляд [14].

Електромобілі.

Безсумнівно, вершиною в ланцюжку екологічно чистого транспорту, вважаються повноцінні електромобілі, які приводяться в дію виключно електромотором з живленням від акумуляторних батарей. Відсутність двигуна внутрішнього згоряння визначає їх головну відмінність від всіх вищеописаних автомобілів. Електромобілі прості в обслуговуванні, не мають «зайвих» деталей, що вимагають заміни та ремонту.

Додатковою відмінністю електромобілів виступає їх висока мобільність, можливість швидко набирати необхідну швидкість, відсутність необхідності заправки автомобіля традиційним паливом. У той же час багато сучасних «чистих» електромобілів, за рідкісним винятком, мають обмеження запасу ходу, а також досить вузьким модельним і кузовним рядом, в якому немає габаритних позашляховиків, а тільки міські автомобілі, такі як Nissan Leaf. Хоча, швидше за все це перестане бути проблемою вже в найближчі кілька років. Безсумнівно, головною перевагою і відмінністю електромобілів, є здатність заправки від поновлюваних джерел енергії, перш за все сонячних батарей [14].

Принцип роботи і ключові характеристики автомобілів в екологічному сегменті наведено в порівняльній таблиці 3.2. Перелічені вище характеристики електромобілів необхідно враховувати для правильного визначення їх коду згідно з УКТЗЕД.

Таблиця 3.2

Принцип роботи і ключові характеристики автомобілів в екологічному сегменті

<i>Опис принципу роботи</i>		
Електромобілі	Гібриди	Плагін-гібриди
Рух повністю забезпечує електричний мотор, що працює від заряду акумуляторних батарей.	Приводяться в рух спільною роботою електричного і бензинового мотора. Провідним двигуном є бензиновий ДВС, який також служить єдиним джерелом харчування акумуляторів електромотора.	Рух забезпечує електродвигун і бензиновий ДВЗ. Основну роботу виконує електромотор, бензиновий двигун використовується для підзарядки акумуляторів.
<i>Порівняння</i>		
Електромобілі	Гібриди	Плагін-гібриди
• повна відсутність викиду шкідливих речовин; • Запас ходу 170-350 км / ч; • можливість зарядки від побутових мереж, а також альтернативних джерел енергії.	• невелика витрата палива; • можливість їзди тільки в робочому тандемі з ДВЗ; • відсутність можливості незалежної зарядки батарей.	• збільшений запас ходу на електричній тязі; • використання великих акумуляторів; • використання ДВЗ тільки в якості додаткового двигуна; • можливість незалежної зарядки акумуляторних батарей

Електромобіль Nissan Leaf SV, митне оформлення якого здійснювалось згідно з митною декларацією №10000111/2017/112345, відноситься до транспортних засобів, оснащених виключно електричними двигунами. Класифікація такого автомобіля згідно з УКТЗЕД здійснюється за кодом

8703 90 10 10 «Транспортні засоби, оснащені виключно електричними двигунами (одним чи декількома)»

3.2. Аналіз тарифного регулювання та оподаткування імпорту електромобілів

На сьогодні електротранспорт у світі стрімко розвивається завдяки державним стимулам, зокрема, скороченню податків і надання пільг, а також преміальним виплатам для покупців електромобілів [11].

Найбільш активно поширюються та виробляються електромобілі в Китаї. У 2009 р. влада країни запровадила ряд пілотних програм в окремих містах, що базувалися на введенні місцевих субсидій для розвитку електромобілів. Ці проекти спрямовані на покращення екологічної ситуації в країні, пов'язаної із забрудненістю повітря, та скорочення залежності від нафтопродуктів. Відповідно до законодавства Китаю, при купівлі електромобілів передбачаються загальнодержавні та локальні (надаються в окремому місті) стимули. Так, 2011 р. Китай ввів субсидії для перших 50 тис. електромобілів у розмірі 60 тис. юанів (9,281 дол. США). Однак у 2013 р. ці субсидії було змінено на 67,710 юанів (9800 дол. США) для електромобілів і 563,790.71 юанів (81600 дол. США) для електричних автобусів. 2014 р. китайський уряд постановив, що до 2016 р. 30 % всіх придбаних державою транспортних засобів мають бути електромобілі [14].

Покупець електрокара в Китаї отримує також податкові стимули:

- звільнення від сплати споживчого податку;
- з 1 вересня 2014 р. по 31 грудня 2017 р. у звільнення від податку на купівлю;
- реєстраційний внесок зменшено на 50 %;
- звільнення від сплати імпортного мита.

Починаючи з 2017 р. і до 2020 р., субсидії на електромобілі мають скорочувати на 20 % щорічно, у зв'язку з виявленими порушеннями при наданні цих грошових заохочень, що, у свою чергу, впливає на кількість

придбаних електрокарів, адже рівень продажів безпосередньо залежить від рівня фінансових субсидій.

Практика державних стимулів діє й у Канаді. Найбільшої популярності мають електромобілі в провінціях Онтаріо та Квебек. Влада провінції Онтаріо, з 1 липня 2010 р., надає знижку на купівлю 10 тис. електроавтомобілів залежно від розміру батареї (сума субсидій може варіюватися від СА 5000 дол. до СА 8500 дол.). У провінції для електромобілів створено спеціальні номерні знаки зеленого кольору, які дають можливість власникам вільно пересуватися автобусними смугами та провулками провінції. Крім того, власники мають право на безкоштовне використання станцій зарядження електромобілів та парковок. З 2012 р. провінційний уряд Квебеку також запровадив ряд програм для підтримки й розвитку електротранспорту, додаткове фінансування проекту стимулювання на 2014–2017 рр. становить СА 65 млн дол. Крім того, уряд оголосив ініціативу про поступову заміну урядового автопарку, що становить 34 транспортних засобів міністрів провінційного уряду (посадових осіб кабінету) на електрокари. У жовтні 2016 р. Національна асамблея Квебеку прийняла новий закон щодо електромобілів, який зобов'язує автовиробника, що продає в канадській провінції більш ніж 4500 нових автомобілів у рік, запропонувати своїм клієнтам мінімальну кількість електричних моделей. Згідно з новим законом, 3,5 % від загальної кількості автомобілів, проданих у Квебеку, повинні бути з нульовими викидами, а починаючи з 2018 р., ця кількість має зрости до 15,5 % [14].

Влада Німеччини весною 2016 р. оголосила план розвитку електротранспорту в країні, що передбачає підтримку громадян, які бажають придбати екологічний автомобіль. Таким чином, покупцям електроавтомобілів з липня минулого року надають премію в 4000 євро, на це виділено 1,2 млрд євро державних коштів. У вересні поточного року німецький Бундестаг підкріпив цю програму податковими пільгами для власників електрокарів. Щоправда, поки що попит на субсидії невеликий.

Німецький уряд планує до 2020 р. збільшити кількість придбаних електромобілів до 1 млн, а також запропонував Європейському Союзу з 2030 р. заборонити реєстрацію нових автомобілів з двигуном внутрішнього згорання.

Норвегія – країна з великою кількістю електромобілів, має одні з найщедріших стимулів у світі на придбання електричних транспортних засобів. Так, електрокари звільняються від податку на додану вартість (ПДВ) і податку на покупку, який у середньому в Норвегії досягає 50 % від загальної вартості автомобіля; звільняються від дорожніх зборів, власники таких авто не сплачують за проїзд тунелями та користування поромами. Електрокари мають право використовувати автобусні смуги, отримувати безкоштовну парковку та безкоштовні зарядки. Однак нещодавно уряд Норвегії змінив деякі положення стимулювання електромобілів, зокрема, з 2018 р. власники будуть сплачувати 50 % дорожнього податку, з 2020 р. – зменшено розмір субсидії, яку в подальшому взагалі планують скасувати. Місцева влада розглядає можливість скасування безкоштовних паркувань, повернення плати за проїзд у тунелях, а також заборонити використання електрокарами автобусних смуг для проїзду [25].

Законодавство ЄС передбачає можливість встановлення податкових пільг, пов'язаних із стимулюванням використання електромобілів. Зокрема, у ст. 19 Директиви 2003/96/ЄС «Про реструктизацію системи Співтовариства з оподаткування продуктів енергії та електроенергії» передбачено, що Рада ЄС може дозволити податкові звільнення або скорочення на основі певних політичних міркувань. Рішення приймається Єврокомісією з урахуванням необхідності забезпечення чесної конкуренції, належного функціонування внутрішнього ринку, медичного, екологічного, енергетичного і транспортного аспектів.

Європейський автопром схвалює подальше введення податкових стимулів для ефективного використання палива. Податкові заходи є важливим інструментом у формуванні споживчого попиту на електромобілі.

У зв'язку із складною економічною ситуацією в Україні та зовнішньою збройною агресією, надзвичайно актуальним є питання розвитку енергоощадних, екологічно безпечних видів транспорту та інфраструктури для нього. Одним з напрямів, який дасть змогу значно скоротити споживання нафтопродуктів, є подальша популяризація серед населення транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, що передбачає значні зміни в законодавстві країни.

Так, 16 грудня 2015 р. Президент України підписав зміни до Закону «Про Митний тариф України» щодо скасування ввізного мита на електромобілі. Законом передбачено скасування ввізного мита на транспортні засоби, оснащені електричними двигунами, що дає можливість зменшити витрати при купівлі автомобіля [23].

Після прийняття Верховною Радою України Закону України від 07.12.2018 № 2245-VIII «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень у 2018 році» електрокари можна імпортувати без стягнень ПДВ, акцизного податку і ввізного мита [15].

Прийнятий Закон України від 07.12.2018 № 2245-VIII передбачає, що бажаючим придбати автомобіль на електротязі тепер не потрібно буде платити ПДВ (20% вартості) і акцизний податок (109 євро). Ввізне мито на електромобілі депутати, як було вказано вище, відмінили ще в 2015 році. У зв'язку з прийняттям даного закону, подешевшають для українців не лише електрокари. Податок на додану вартість відміняється також для таксі-електрокарів (на операції з поставки послуг з перевезення пасажирів на таксі, оснащеному виключно електричним двигуном). Це нововведення торкається тільки автомобілів з повністю електричним двигуном. Бажаючі придбати машину-гібрид будуть змушені розмитнювати її за загальними правилами. Закон передбачає, що пільги на купівлю електрокарів діятимуть в Україні впродовж року - з 1 січня 2018 року до 31 грудня 2018 року [15].

Відміна ввізного мита (8%) для авто з електродвигунами в листопаді 2015 року не спровокувало ввезення великої кількості електрокарів в Україну, оскільки український споживач звик експлуатувати машини на паливі. Та і потреба заряджати авто все ще відлякує українських водіїв. Зараз в Україні налічується близько 4 тис. електрокарів. Проте парк електромобілів в Україні почав активно рости головним чином впродовж 2017 року. З початку року попит на електромобілі виріс на 227%.

Своєрідною національною особливістю вітчизняного ринку електромобілів є те, що більшість авто уживані - більше 80% ринку. Якщо рік тому частка нових машин в первинних реєстраціях електрокарів склала майже 45%, то в 2017 році - лише 18%. Але відміна акцизу і ПДВ здешевили і значно підвищили попит на електромобілі в Україні, як на нові, так і на вживані.

Фахівці вважають, що без сплати ПДВ і акцизу електрокари стануть дешевші приблизно на 17%.

Очікується, що до 2022 року електромобілі коштуватимуть стільки ж, скільки і автомобілі з паливними двигунами. Згідно з прогнозами Bloomberg, до 2040 року близько 35% усіх проданих автомобілів будуть оснащені електромоторами.

Для прикладу розглянемо, як змінилася вартість нового і уживаного Nissan Leaf в 2018 році в порівнянні з 2017 роком. На сайті Auto.ria. нова машина 2016 року випуску після сплати митних платежів у 2017 році мала вартість 889 тис. грн (\$32, 8 тис. або майже 28 тис. євро).

З 1 січня вартість машини зменшилася так:

- вартість нового Nissan Leaf в 2018 році = 889 тис. грн - 20% ПДВ (177,8 тис. грн) - 109 євро (3516 грн по курсу 32,26 грн) = 707,7 тис. грн
- два роки експлуатації зменшують вартість машини удвічі, тому уживаний Nissan Leaf 2014 року випуску обійдеться українцеві в таку суму: вартість уживаного Nissan Leaf в 2018 рік = 444 тис. грн - 20%

пдв (88,8 тис. грн) - 109 євро (3516 грн по курсу 32,26 грн) = 351,7 тис. грн.

Таким чином, у 2018 році електромобілі звільняються від ввізного мита, податку на додану вартість та акцизного податку.

3.3. Визначення митної вартості та нарахування митних платежів при імпорті електромобілів

Митні платежі нараховуються декларантом або іншими особами, на яких покладено обов'язок із сплати митних платежів, самостійно. Нарухування сум митних платежів здійснюється у валюті України.

Для цілей нарахування митних платежів застосовуються ставки, що діють на день подання митному органу митної декларації на товари. застосовується курс валюти України до іноземної валюти, встановлений Національним банком України на день нарахування митних платежів [21].

Митні платежі включають мито, акцизний податок, ПДВ.

Базою оподаткування митом товарів, що переміщуються через митний кордон України є митна вартість товарів.

Розрахунок митної вартості виконується відповідно Митного кодексу України (розділ III, глава 9, яка має назву «Методи визначення митної вартості товарів, які ввозяться на митну територію України відповідно до митного режиму імпорту, та порядок їх застосування»). 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 [21].

Відомості про митну вартість товарів використовуються для:

- нарахування митних платежів;
- застосування інших заходів державного регулювання ЗЕД України;
- ведення митної статистики;
- розрахунки податкового зобов'язання визначеного за результатами документальної перевірки.

Основним методом визначення митної вартості товарів, які ввозяться на митну територію України відповідно до митного режиму імпорту, є перший метод - за ціною договору (вартість операції), саме за цим методом ми будемо розраховувати митну вартість.

Метод визначення митної вартості за ціною договору (контракту) щодо товарів, які ввозяться на митну територію України відповідно до митного режиму імпорту, застосовується у разі, якщо:

1) немає жодних обмежень щодо прав покупця (імпортера) на використання оцінюваних товарів, за винятком тих, що:

а) встановлюються законом чи запроваджуються органами державної влади в Україні;

б) обмежують географічний регіон, у якому товари можуть бути перепродані (відчужені повторно);

в) не впливають значною мірою на вартість товару;

2) щодо продажу оцінюваних товарів або їх ціни відсутні будь-які умови або застереження, які унеможливають визначення вартості цих товарів;

3) жодна частина виручки від будь-якого подальшого перепродажу, розпорядження або використання товарів покупцем не надійде прямо чи опосередковано продавцеві, якщо тільки не буде зроблено відповідне коригування з урахуванням положень частини десятої цієї статті;

4) покупець і продавець не пов'язані між собою особи або хоч і пов'язані між собою особи, однак ці відносини не вплинули на ціну товарів.

Метод визначення митної вартості товарів за ціною договору (контракту) щодо товарів, які імпортуються, не застосовується, якщо використані декларантом або уповноваженою ним особою відомості не підтверджені документально або не визначені кількісно і достовірні та/або відсутня хоча б одна із складових митної вартості, яка є обов'язковою при її обчисленні [21].

У разі якщо митна вартість не може бути визначена за основним методом, застосовуються другорядні методи, зазначені у пункті 2 частини першої статті 57 МКУ.

Громадянин України Юськів Вадим Ігорович (м.Київ,вул.Маршала Рибалка , буд.34) та громадянин Сполучених Штатів Америки Vadim Boyko (68 GATE LN, OLD BRIDGE) уклали договір купівлі-продажу іноземного електромобіля NISSAN LEAF (в нашому випадку таким договором виступає інвойс), Вартість товару зазначена в рахунку-фактурі і складає 7800 доларів США, вага брутто та нетто дорівнює 1552.19 кілограм. Електромобіль буде доставлятися на митну територію України в контейнері на морському судні в м. Одеса.

Митне оформлення електромобіля здійснювалось відповідно до митної декларації №1000111/ 2018/ 112345. Документами, що супроводжували дане оформлення, були:

- рахунок-фактура (інвойс) (Comercial invoice) № б\н від 12.01.17 р. (додаток А);
- коносамент (Bill of lading) №ZIMUNYC929984A від 23.12.17 р.(додаток Б);
- митна декларація № UA100210/ 2018/112345 від 13.01.18 р. (додаток В);
- попередня митна декларація (ПД) UA100210 /2018/ 100123 (додаток Г);
- довідка про транспортні витрати №1 від 15.12.17 р. (додаток Д);
- договір про надання послуг митного брокера 119 від 12.02.18 (Додаток Е);
- Технічний паспорт транспортного засобу № DFFR20180410185 від 10.04.2018 р. (Додаток Є)

Рахунок-фактура (інвойс) (Comercial invoice) - у міжнародній комерційній практиці документ, що надається продавцем покупцеві та

містить перелік товарів, їх кількість і ціну, за якою вони поставлені покупцеві, формальні особливості товару (колір, вага ті інші), умови поставки і відомості про відправника та одержувача. Виписка інвойсу свідчить про те, що (крім випадків, коли постачання здійснюється по передоплаті) у покупця з'являється обов'язок оплати товару відповідно до зазначених умовами, а також про те, що товар відвантажено відповідно до умов поставки [28].

Фактично інвойс є розрахунково-платіжним документом, що передбачає тільки виставлення певних сум до оплати покупцям за товари, що поставляються (або вже фактично поставлені) чи послуги, що надаються (або фактично надані).

Затверджені форми інвойсу та вимог щодо його заповнення законодавством України не передбачено.

Але зазвичай, інвойс має містити такі дані:

- номер інвойсу (необов'язково);
- дату складання (обов'язково);
- найменування та реквізити продавця і покупця (обов'язково);
- платіжні реквізити (рекомендовано);
- реквізити зовнішньоекономічної угоди, відповідно до якої здійснюється поставка (необов'язково);
- умови поставки згідно Інкотермс (рекомендовано);
- умови оплати (рекомендовано);
- найменування товарів, їх ціну (обов'язково);
- загальну вартість рахунку(обов'язково);
- валюту (обов'язково);
- ставки та розмір податку (необов'язково);
- місце завантаження (необов'язково);
- розмір та підстави надання знижок (за умови надання).

Інвойс може виступати декларацією експортера про країну походження товару, що передбачено пунктом 5 статті 43 Митного кодексу. Інвойс має бути в оригінальному вигляді, з підписом та печаткою.

Коносамент (Bill of lading) - документ, що регулює правовідносини між перевізником та одержувачем вантажу, свідчить про прийняття перевізником вантажу, відомості про який наведено в коносаменті, та є одним з документів, що підтверджують наявність і зміст договору морського перевезення [21].

У коносаменті зазначаються:

1. Найменування судна, якщо вантаж прийнято до перевезення на визначеному судні.
2. Найменування перевізника.
3. Місце приймання або навантаження вантажу.
4. Найменування відправника.
5. Місце призначення вантажу чи, при наявності чартеру, місце призначення або направлення судна.
6. Найменування одержувача вантажу (іменний коносамент) або визначення, що коносамент видано "наказу відправника", або найменування одержувача з зазначенням, що коносамент видано "наказу одержувача" (ордерний коносамент), або визначенням, що коносамент видано на пред'явника (коносамент на пред'явника);
7. Найменування вантажу, його маркування, кількість місць чи кількість та/або міра (маса, об'єм), а в необхідних випадках - дані про зовнішній вигляд, стан і особливі властивості вантажу;
8. Фрахт та інші належні перевізнику платежі або зазначення, що фрахт повинен бути сплачений згідно з умовами, викладеними в рейсовому чартері або іншому документі, чи зазначення, що фрахт повністю сплачено;
9. Час і місце видачі коносамента;
10. Кількість складених примірників коносамента;
11. Підпис капітана або іншого представника перевізника.

Перевізник зобов'язаний видати відправнику на його бажання кілька примірників коносаментів тотожного змісту, причому в кожному з них відмічається кількість складених примірників коносаментів. Після видачі вантажу по одному з примірників коносаментів решта примірників втрачає силу.

Митна декларація – заява встановленої форми, в якій особою зазначено митну процедуру, що підлягає застосуванню до товарів, та передбачені законодавством відомості про товари, умови і способи їх переміщення через митний кордон України та щодо нарахування митних платежів, необхідних для застосування цієї процедури (визначення, надане в статті 4 Митного кодексу) [21].

Відповідно до частини 1 статті 257 Митного кодексу декларування здійснюється шляхом заявлення за встановленою формою з зазначенням точних відомостей про товари, мету їх переміщення через митний кордон України, а також відомостей, необхідних для здійснення їх митного контролю та митного оформлення. При застосуванні письмової форми декларування можуть використовуватися як електронні документи, так і документи на паперовому носії. Форми митних декларацій затверджено ПКМУ № 450 від 21.05.2012 «Питання, пов'язані із застосуванням митних декларацій» [52]. Перелік відомостей, що підлягають внесенню до митних декларацій, обмежується лише тими відомостями, які є необхідними для цілей справляння митних платежів, формування митної статистики, а також для забезпечення додержання вимог Митного кодексу та інших законодавчих актів (частина 7 статті 257 Митного кодексу) [21]. Порядок заповнення граф митної декларації (та їх опис) відповідно до обраного митного режиму затверджено ПКМУ № 651 від 30.05.2012р. «Про затвердження Порядку заповнення митних декларацій на бланку єдиного адміністративного документа» [43].

Попередня митна декларація необхідна для пропуску товару через митний кордон України для наступного перевезення його у внутрішню

митницю, де буде здійснюватись остаточне митне оформлення. Оформлення такої митної декларації передбачає подання додаткової митної декларації на товар та не дозволяє вільне користування товаром. Існує два види попередніх декларацій: ПД («попередній договір») або ПП («попереднє повідомлення»). Основною відмінністю цих декларацій є те, що для оформлення ПП не потрібно забезпечувати сплату митних платежів, тоді як ПД передбачає обов'язкове надання гарантії про сплату митних платежів. Основними гарантіями, які використовуються, є:

- гарантія згідно книжки МДП;
- внесення грошової застави на розрахунковий рахунок митних органів.

Якщо сума митних платежів не перевищує 1000,00 Євро в перерахунку по курсу Національного банку України на день оформлення декларація, грошова застава не потрібна (стаття 307 Митного кодексу) [21].

Довідка про транспортні витрати – документ в якому компанія-перевізник зазначає вартість перевезення. Вартість вказується двома різними графами:

- 1) вартість перевезення до митної території України;
- 2) вартість перевезення по території України.

Це необхідно для правильного нарахування митних платежів в режимі імпорту відповідно до умов поставки яка зазначена в зовнішньоекономічному контракті або інвойсі.

Договір про надання послуг митного брокера – договір між компанією, яка надає послуги з митного оформлення, і компанією/фізичною особою яка здійснює експортно- імпортні операції. В договорі зазначаються обов'язки осіб, строки виконання надання послуг, вартість робіт яку здійснюватиме митний брокер, тощо.

Електромобіль відноситься до товарної підкатегорії УКТЗЕД 8703 90 10 10, а саме: «транспортні засоби, оснащені виключно електричними двигунами (одним чи декількома)». Таким чином, як зазначалося раніше,

електромобіль Nissan Leaf згідно ЗУ №2245VIII «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України, щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень у 2018 році» підпадає під дію преференцій на:

- ПДВ – код звільнення від сплати ПДВ «181»
- акцизного податку – код звільнення від сплати акцизного податку «181».

Коди преференцій по ПДВ та акцизному податку зазначені у графі 36 МД № UA100210/ 2018/112345.

Ставка мита після прийняття 16 грудня 2015 року змін до Закону України «Про Митний тариф України», а саме скасування ввізного мита на транспортні засоби оснащених електричними двигунами, становить 0 %.

Тобто, митне оформлення імпорту електромобілів здійснюється без митних платежів.

Митні платежі на електромобіль нараховуються виключно для митної статистики. Щоб нарахувати митні платежі для електромобіля, який ввозиться на митну територію України, декларантом необхідно спочатку розрахувати митну вартість. Для визначення митної вартості необхідно до фактурної вартості додати витрати на транспортування і страхування (в нашому випадку тільки транспортування, так як страхування не відбувалося).

Митна вартість для електромобіля розраховується за формулою:

$$MB = FB + \text{Трсп}, \quad (3.1)$$

де: MB – митна вартість

FB – фактурна вартість

Трсп – витрати на транспортування

Отже, митна вартість дорівнює:

$$MB = 7800 \text{ EUR (204663,43 грн)} + 5431,00 \text{ грн} = 210094,43 \text{ грн}$$

Враховуючи те, що електромобіль імпортується на митну територію України без жодних стягнень, то ми визначимо митну вартість і нарахуємо

митні платежі виключно для митної статистики. Ввізне мито при імпорті електромобіля нараховується за формулою (3.2):

$$M = MB \cdot C_m / 100, \quad (3.2)$$

де: M – мито;

MB – митна вартість;

C_m - ставка мита відповідно до Митного тарифу України.

Відповідно до Митного тарифу України повна та пільгова ставка ввізного мита на товар, що класифікується згідно з УКТЗЕД за кодом 8703 90 10 10, складає 0 % [23].

Отже, мито, що підлягає нарахуванню та сплаті матиме вигляд:

$$M = 210\,094,43 \cdot 0 / 100 = 0,00 \text{ грн.}$$

Також на електромобілі є податок, який тимчасова в 2018 році не сплачується – акцизний податок.

Акцизний податок - це непрямий податок на високорентабельні та монопольні товари, який включається у вигляді надбавки у ціну товару і сплачений споживачем товару. Акцизний податок на електромобілі становить 109,129 EUR, або 3335,32 грн. але в 2018 році звільняється від сплати згідно преференції під кодом «181» [35].

Ще одним податком, що підлягає нарахуванню при імпорті електромобілів, але не підлягає сплаті в 2018 році згідно коду преференції «181», є ПДВ[35].

Податок на додану вартість (ПДВ) — непрямий податок, що виконує фіскальну функцію та справляє значний вплив на фінансово-господарську діяльність суб'єктів господарювання та на їхній фінансовий стан, та створює корупційні механізми по його відшкодуванню.

В Україні ставка ПДВ становить 20%. Формула для нарахування та сплати даного податку матиме вигляд:

$$\text{ПДВ} = (MB + M + A) \cdot C_{\text{пдв}} / 100, \quad (3.3)$$

де ПДВ – податок на додану вартість;

MB – митна вартість;

М – мито;

А - акциз

С_{пдв} – ставка ПДВ (20%).

Так, ПДВ, що підлягає умовному нарахуванню при імпорті електромобілів, матиме вигляд:

$$\text{ПДВ} = (210\,094,43 \text{ грн.} + 0,00 \text{ грн.} + 3335,32 \text{ грн.}) \cdot 20/100 = 42685,95 \text{ грн.}$$

У митній декларації № UA100210/ 2018/112345 графа 47 має вигляд, представлений у табл. 3.3.

Таблиця 3.3

Графи 47 МД UA100210/ 2018/112345

Вид	Основа нарахування	Ставка	Сума	СП
121	210 094,43	0%	0	01
185	1шт.	109.129EUR	3335,32	06
128	213429,75	20%	42685,95	06

За класифікатором видів надходжень бюджету, що контролюється митними органами, у графі 47 МД UA100210/ 2018/112345 у колонці «Вид» зазначаємо відповідно до цифрових позначень відповідний вид платежу, а саме: мито зазначається під кодом 121 (мито на транспортні засоби та шини до них, що ввозяться на територію України фізичними особами), акцизний податок – під кодом 185 (акцизний податок з транспортних засобів (крім мотоциклів і велосипедів), ввезених на митну територію України фізичними особами), ПДВ – під кодом 128 (податок на додану вартість з товарів, ввезених на територію України фізичними особами). «Спосіб розрахунку» має таке кодове значення за Класифікатором способів розрахунку: «01» означає – сплата митних платежів у безготівковій формі через рахунки, відкриті на ім'я митних органів в територіальних органах Державної казначейської служби, «06» - сума податку нарахована умовно у зв'язку із звільненням від оподаткування, передбаченим Митним кодексом України, Податковим кодексом України, іншими законами України.

Отже, відповідно до митної декларації МД UA100210/ 2018/112345, наведеної в дод. А, митна вартість електромобіля, що імпортується на митну територію України, дорівнює сумі фактурної вартості та вартості транспортування, зазначеній в товаросупровідній документації, і становить 210 094,43 грн. Що стосується митних платежів, що підлягають нарахуванню, але не сплачуються при імпорті електромобіля, то до них належать: мито (0,00 грн), акцизний податок (3335,32 грн.) та ПДВ (42685,95грн.).

3.4. Аналіз здійснення митних формальностей при імпорті електромобілів

Відповідно до статті 4 Митного кодексу України митні формальності - сукупність дій, що підлягають виконанню відповідними особами і органами доходів і зборів з метою дотримання вимог законодавства України з питань державної митної справи [21].

Порядок виконання митних формальностей при здійсненні митного оформлення товарів із застосуванням митної декларації на бланку єдиного адміністративного документа, який подається митному органу як електронний документ, визначено наказом Мінфіну від 30.05.2012 № 631. Відповідно до зазначеного наказу при здійсненні оформлення митної декларації здійснюється контроль із застосуванням системи управління ризиками [44].

Митне оформлення розпочинається з моменту подання декларантом митним органам митної декларації та документів, необхідних для митного оформлення електромобіля. Засвідчення митним органом прийняття електромобіля та документів на них до митного оформлення здійснюється шляхом проставляння відбитків відповідних митних забезпечень, інших відміток на митній декларації, а також на товарних транспортних документах.

До митного оформлення було надано легковий транспортний засіб, бувший у використанні не більше 5 років, екологічний стандарт Євро 5, оснащений виключно електричним двигуном. Основні характеристики автомобіля, які були зазначені у товаросупровідних документах:

марка автомобіля – Nissan;
 модель автомобіля – Leaf;
 номер кузова - 1N4AZ0CP0FC320533;
 номер двигуна – дані відсутні;
 загальна кількість місць (включаючи місце водія) - 5 місць;
 призначення автомобіля - для перевезення людей;
 тип кузова – хетчбек;
 тип двигуна – електричний;
 колісна формула - 4 x 2;
 календарний рік виготовлення – 2015;
 модельний рік виготовлення – 2015;
 виробник - Nissan Motor Mfg Corp;
 країна виробництва – США.

Для здійснення митного контролю та митного оформлення електромобіля декларантом були подані такі документи:

- рахунок-фактура № б/н від 12.01.17 (додаток А);
- коносамент (Bill of lading) №ZIMUNYC929984A від 23.12.17 р. (додаток Б);
- довідка про транспортні витрати №1 від 15.12.17 р. (додаток Д);
- договір про надання послуг митного брокера 119 від 12.02.18 (додаток Е).

Посадовою особою відділу митного оформлення митного поста "Спеціалізований" Київської міської митниці ДФС були здійснені митні формальності. Митними формальностями при імпорті електромобіля є:

1. Прийняття митної декларації № UA100210/ 2018/112345 до митного оформлення.

2. Реєстрація митної декларації UA100210/ 2018/112345.
3. Контроль із застосуванням системи управління ризиками.
4. Перевірка правильності класифікації електромобіля згідно з УКТЗЕД.
5. Перевірка правильності визначення митної вартості електромобіля.
6. Перевірка правильності нарахування митних платежів на електромобіль.
7. Перевірка правильності визначення країни походження електромобіля.
8. Перевірка дотримання встановлення до електромобіля заходів нетарифного регулювання.
9. Завершення митного оформлення.

Посадовою особою підрозділу митного оформлення Київської міської митниці ДФС при здійсненні митного оформлення електромобіля за митною декларацією UA100210/ 2018/112345 здійснюються митні формальності, які можна розділити на декілька етапів.

Реєстрація митної декларації. На цьому етапі виконання митних формальностей відділу митного оформлення митного поста "Спеціалізований" Київської міської митниці ДФС проводиться:

- перевірка відповідності формату ЕМД встановленим вимогам.;
- присвоюється митній декларації реєстраційний номер за допомогою автоматизованої системи митного оформлення (присвоєно №UA100210/2018/112345);
- унесення поданої ЕМД до бази даних Київської міської митниці ДФС.

Перевірка митної декларації. На цьому етапі виконання митних формальностей проводиться:

- перевірка наявності поданих разом з митною декларацією рахунка-фактури, який визначає вартість товару, та у разі необхідності – наявності

декларації митної вартості. При митному оформленні електромобіля перевірено рахунок-фактуру № б/н від 12.01.17 (дод. А)

- перевірка за допомогою програмного забезпечення правильності заповнення МД UA100210/2018/112345 відповідно до вимог, встановлених законодавством з питань державної митної справи (митна декларація заповнена правильно).

Прийняття митної декларації для оформлення. Для цього до ЕМД уноситься номер штампу «Під митним контролем».

Митниця ДФС може відмовити у прийнятті МД виключно з таких підстав:

- МД не містить усіх відомостей або подана без рахунка або іншого документа, який визначає вартість товару;
- ЕМД не містить встановлених законодавством обов'язкових реквізитів;
- МД подано з порушенням вимог, встановлених Митним кодексом України.

У даному випадку посадовою особою митниці відмова у прийнятті митної декларації UA100210/2018/112345 не надавалась.

Оформлення митної декларації. Для цього посадовою особою відділу митного оформлення Київської міської митниці ДФС виконуються такі митні формальності:

- контроль співставлення (автоматизоване порівняння) даних, які містяться в ЕМД, та інших документів, поданих для митного оформлення, зокрема:

- співставлення реквізитів уповноваженого банку, зазначеного у графі 28 МД, з даними, що містяться в переліку вповноважених банків України в ЄАІС митних органів України (співставлено відомості стосовно банку: АТ КБ «ПРИВАТБАНК», м.Київ, ЄДРПОУ: 14360570, МФО: 380269);

- співставлення курсу валюти України до іноземної валюти, зазначеного у графі 23 МД, з офіційним курсом валюти України до іноземної валюти, у

якій складені рахунки та відомості про яку зазначено в лівому підрозділі графи 22 МД, на день подання МД до оформлення (курс валют на день подання митної декларації - 26,238901 грн/долар США, станом на 13.02.2018р);

перевірка наявності діючих (не скасованих) спеціальних санкцій, застосованих до українського суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності і/або іноземного суб'єкта господарської діяльності згідно зі статтею 37 Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність» (у даному випадку санкції відносно фізичної особи Юськіва Вадима Ігоровича не застосовуються);

співставлення з картками відмови та МД, в оформленні яких відмовлено (картки відмови при митному оформленні електромобіля згідно з МД № UA100210/2018/112345 не надавались);

співставлення відомостей, що підтверджують дотримання встановлених законодавством заборон та обмежень щодо переміщення товарів через митний кордон України, з інформацією, що міститься в уніфікованих електронних дозвільних документах, що надходять з інших державних органів (заборони та обмеження на імпорт електромобілів не встановлені);

співставлення з інформацією, що надходить з митних та правоохоронних органів іноземних держав (інформація щодо електромобілів відсутня);

- контроль із застосуванням системи управління ризиками, в тому числі оцінка ризику за МД шляхом аналізу ЕМД (АСАУР не видала повідомлень щодо наявності ризиків при митному оформленні електромобіля згідно з митною декларацією № UA100210/2018/112345);

- перевірка правильності класифікації електромобіля (код електромобіля згідно з УКТЗЕД 8703 90 10 10 є правильним);

- перевірка правильності визначення країни походження товару (сертифікат про походження електромобіля не подавався, оскільки повна та пільгова ставка ввізного мита становить 0 %);

- перевірка правильності визначення митної вартості електромобіля (митна вартість визначена декларантом правильно і становить 210094,43 грн, коригування митної вартості не проводилось) :

- перевірка дотримання встановлених до задекларованих товарів заходів нетарифного регулювання (відсутність визначених законодавством заборон щодо переміщення або поміщення у митний режим імпорту задекларованих товарів; наявність відповідних документів, наявність в МД відомостей про відповідні документи або відомостей про відмітки у товаросупровідних документах). У даному випадку електромобіль (код згідно з УКТЗЕД 8703 90 10 10) відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 05.10.2011 № 1031 «Деякі питання здійснення державного контролю товарів, що переміщуються через митний кордон України» підлягає лише радіологічному контролю. Факт проведення радіологічного контролю засвідчено.

Проведення митного огляду. У разі необхідності під час виконання митних формальностей може здійснюватися митний огляд задекларованого товару (електромобіля) посадовими особами митниці у порядку, встановленому Міністерством фінансів України. За результатами проведення митного огляду складається Акт огляду установленої форми. В даному випадку Акт огляду не складався.

Завершення митних формальностей за митною декларацією №UA100210/2018/112345. При цьому посадовими особами підрозділу митного оформлення Київської міської митниці ДФС здійснюється:

- перевірка відомостей про виконання митних формальностей, сформованих за результатами оцінки ризику за МД із застосуванням системи управління ризиками;

- перевірка правильності нарахування митних платежів, правильності заповнення граф 47 та В митної декларації (митні платежі нараховано вірно: ввізне мито – 0 грн, акцизний податок (3335,32 грн.) та ПДВ (42685,95грн.) нараховано умовно).

- завершення митного оформлення шляхом передавання в установлений строк ЕМД до Єдиної автоматизованої інформаційної системи ДФС України.

Під час виконання митних формальностей за ЕМД декларанту за допомогою автоматизованої системи митного оформлення надсилається інформація про:

- отримання Київською міською митницею ДФС ЕМД у складі електронного повідомлення, засвідченого електронним цифровим підписом декларанта;
- результат проведення формато-логічного контролю правильності заповнення граф ЕМД;
- занесення ЕМД до єдиної автоматизованої інформаційної системи органів доходів і зборів України;
- реєстраційний номер, присвоєний ЕМД № 100210/2018/112345;
- прийняття ЕМД митницею ДФС для оформлення;
- завершення митного оформлення товарів за ЕМД.

У разі необхідності декларанту може надсилатися також інформація про:

- відмову в прийнятті ЕМД до оформлення;
- необхідність надання додаткових документів;
- необхідність пред'явлення товарів, транспортних засобів комерційного призначення для митного огляду;
- відмову в митному оформленні товарів, задекларованих за ЕМД.

Таким чином, при митному оформленні електромобіля здійснювались митні формальності, які встановлені Порядком виконання митних формальностей при здійсненні митного оформлення товарів із застосуванням митної декларації на бланку єдиного адміністративного документа, затвердженим наказом Міністерства фінансів України від 30.05.2012 № 631[44]. Всі вимоги митного законодавства при митному оформленні електромобіля та здійсненні митних формальностей були дотримані.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Об'єктом дослідження був електромобіль, що ввозиться на митну територію України.

Згідно з планом випускної кваліфікаційної роботи виконано всі поставлені завдання. За результатами проведених досліджень можна зробити наступні висновки.

На ринку України електромобілі представлені зразками імпортного виробництва. Основні країни імпортери електромобілів в Україну – США, Німеччина, Італія, Японія. Якщо порівняти обсяг продажів автомобілів з електродвигуном в Україні в 2017 році з 2016 роком, то в 2017 році кількість продажів електрокарів збільшилася в 2,3 рази - до 2697 одиниць. Міністерство інфраструктури України в рамках реалізації програми по стимулюванню розвитку ринку електричного транспорту має намір до 2020 року збільшити частку продажів електромобілів на вітчизняному авторинку до 15%. Україна істотно просунулася у світовому рейтингу країн-споживачів електромобілів і входить до першої десятки країн за активним розвитком ринку електрокарів.

Здійснення митного оформлення електромобілів регламентується цілою низкою нормативних документів, таких як Митний кодекс, Закон України «Про Митний тариф України», постановою КМУ № 651 від 30.05.2015 р. «Про затвердження Порядку заповнення митних декларацій на бланку єдиного адміністративного документа», наказ Міністерства фінансів України № 631 від 30.05.2012 р. «Про затвердження Порядку виконання митних формальностей при здійсненні митного оформлення товарів із застосуванням митної декларації на бланку єдиного адміністративного документа» тощо. Ці документи визначають порядок здійснення митних формальностей при імпорті електромобілів, визначають перелік необхідних документів для проведення митного контролю та оформлення, порядок їх заповнення, визначають ставки мита.

Було встановлено, що вимоги до якості та безпечності електромобілів регламентуються ДСТУ 3649:2008 «Колісні транспортні засоби. Вимоги безпеки до технічного стану та методи контролю», затвердженого наказом Держспоживстандарту України від 28.12.2010 № 630.

Важливим етапом митного оформлення електромобілів є їх ідентифікація в рамках проведення експертизи для митних цілей. Для ідентифікації зразків необхідно визначити критерії, за якими здійснюватиметься дослідження, методи, які визначають порядок дій та засоби, у яких прописані методики.

Для цілей ідентифікації використовуються різноманітні методи згідно нормативних документів, зокрема Закон України № 2658-111 від 12.07.2001 р. «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні»

На підставі вивчення вимог нормативної документації та ДСТУ 3649:2008 «Колісні транспортні засоби. Вимоги безпеки до технічного стану та методи контролю», затвердженого наказом Держспоживстандарту України від 28.12.2010 № 630., в роботі були наведені критерії, засоби та методи для проведення товарознавчої експертизи електромобілів. Обрані критерії для проведення товарознавчої експертизи електромобілів дають змогу встановити типовість для конкретного виду та найменування однорідної групи продукції, підтвердити фактурну вартість, а отже, і митну вартість. Також було встановлено що дослідний зразок «Nissan Leaf» відповідає вимогам, наведених у нормативній документації.

Аналіз класифікації електромобілів згідно з УКТЗЕД встановив, що вищевказаний товар відноситься згідно з УКТЗЕД до розділу XVII, групи 87 «Засоби наземного транспорту, устаткування та пристрої, пов'язані з транспортом» та товарної позиції 8703 «Автомобілі легкові та інші транспортні засоби, призначені головним чином для перевезення людей (крім моторних транспортних засобів товарної позиції 8702) включаючи вантажопасажирські автомобілі-фургони та гоночні автомобілі». Також слід

зазначити, що імпортований товар, а саме електромобіль Nissan Leaf, відноситься до транспортних засобів, оснащених виключно електричним двигуном, та класифікується за десятизначним кодом 8703 90 10 10 згідно з УКТЗЕД.

Згідно з митною декларацією №100210/2018/112345 було перевірено достовірність митної вартості та нарахування митних платежів. Митна вартість електромобіля була розрахована за першим методом і складає 210094,43 грн. (двісті десять тисяч дев'яносто чотири гривні 43 копійки). Відповідно до Закону України від 07.12.2018 № 2245-VIII «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень у 2018 році» електрокари можна імпортувати без стягнень ПДВ, акцизного податку і ввізного мита. У даному випадку акцизний податок (3335,32 грн.) та ПДВ (42685,95 грн.) нараховано умовно, тому що діє преференція під кодом «181». Отже, загальна сума митних платежів складає 46021,27 грн, але ця сума нарахована умовно та використовується лише для статистичної інформації.

Під час виконання митних формальностей при митному оформленні електромобіля уповноваженою посадовою особою Київської міської митниці було встановлено відповідність та об'єктивність даних, наведених в товаросупровідній документації, з інформацією в поданих митній декларації. Посадовими особами ДФС не були встановлені порушення митних правил.

На підставі результатів, отриманих при виконанні випускної кваліфікаційної роботи, пропонуємо:

- з метою підтримки національних виробників електромобілів, необхідно за підтримки державних інститутів влади вжити заходів щодо стимулювання промислового виробництва електромобілів в Україні;
- розроблені в даній роботі критерії ідентифікації запровадити до використання Департаментом податкових та митних експертиз ДФС з метою підвищення ефективності проведення товарознавчих експертиз електромобілів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Галько С. Генеральна угода з тарифів і торгівлі в контексті визначення митної вартості / С. Галько, С. Терещенко. // Вісн. Київ. нац. торг. екон. ун-ту. – 2009. – С. 21–30.
2. Галько С. Управління ризиками під час митного контролю товарів / С. Галько, С. Терещенко. // «Товари і ринки». – 2009. – №1. – С. 43–49.
3. Галько С. Класифікація товарів як інструмент транспарентності міжнародної торгівлі / С. Галько, В. Осієвська // «Товари і ринки». – 2016. – № 5. – С. 32–47.
4. Дмитро Зибницький. Що таке УКТЗЕД? Інтернет блог [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://custombrokers.kiev.ua/uktzed.html>.
5. ДСТУ 3649:2008 Колісні транспортні засоби. Вимоги безпеки до технічного стану та методи контролю: Наказ Держспоживстандарту України від 28.12.2010 № 630 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://insat.org.ua/files/project/dstu3649.html>.
6. Державна фіскальна служба України. Вибірковість митного контролю [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17.html>.
7. Державна фіскальна служба України. Класифікатор митних режимів [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://sfs.gov.ua/baneryi/mitneoformlennya/subektamzed/reestritaklasifikatori/klasifikatori/vidomchi-klasifikatori-informatsii.html>.
8. ДСТУ 3525-97: 1998 Засоби транспортні дорожні. Маркування. Вимоги до змісту і структури ідентифікаційного номера транспортного засобу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://insat.org.ua/files/project/dstu3649.html>.

9. Державна фіскальна служба України. Форми митного контролю [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17.html>.
10. Державна фіскальна служба України. Класифікатор видів транспорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://sfs.gov.ua/baneryi/mitneoformlennya/subektamzed/reestritaklasifikatori/klasifikatori/informatsii-z-pi/62564.html>.
11. Електромобіль 2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org.html>.
12. Електромобіли в Україні в 2015 году: сервис, зарядка, выгода в деньгах 2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://itc.ua/articles/elektromobili-v-ukraine-v-2015-godu-servis-zaryadkavyigoda-v-dengah/.html>.
13. Експертиза товарів : підруч. для вищ. навч. закл. / Т.М. Коломієць, Н.В. Притульська, О.Л. Романенко – К.: Київ. нац. торг.-екон. Ун-т, 2007. – ч.1. – 370 с.
14. Електромобіль: «за» і «проти» 2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.zr.ru/.html>.
15. Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень у 2018 році: Закон України від 07.12.2017 №2245 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2245-VIII.html>.
16. Про технічні регламенти та процедури оцінки відповідності: Закон України від 15.01.2015 №3164 – 15 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/3164-15.html>.
17. Про порядок здійснення розрахунків в іноземній валюті (зі змінами та доповненнями): Закон України від 23.09.1994 №185/94

[Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/185/94.html>.

18. Кужель В. Сучасні силові установки для електромобілів / В. Кужель, Д. Стаднійчук // Матеріали VI міжнародної науково-практичної конференції «Сучасні технології та перспективи розвитку електромобільного транспорту»// Збірник наукових праць. – 2013. – С. 145 – 147.

19. Кужель В. Основні проблеми експлуатації електромобілів в Україні та шляхи їх вирішення/ В. Кужель, В. Красиленко // Матеріали VI міжнародної науково-практичної конференції «Сучасні технології та перспективи розвитку автомобільного транспорту»// Збірник наукових праць. – 2013. – С. 112 – 117.

20. Кужель В. Теоретичні основи оптимізації функціонування автомобільних систем адаптивного освітлення / В. Кужель, А. Кашканов, В. Кашканов, Ю. Кукурудзяк // «Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті»// Міжвузівський збірник. – 2015. – С. 103 – 110.

21. Митний кодекс України: Закон України від 13.03.2012 № 4495-VI (зі змінами та доповненнями) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17.html>.

22. Малигіна В. Основи експертизи непродовольчих товарів/ В. Малигіна.// – К.: Кондор, 2009. – 349 с.

23. Митний тариф України: Закон України від 19.09.13 № 584-VII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/584a-18>.

24. Науменко В. Митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні. / Науменко В, Пашко П, Руссков В. // — К. : Знання, – 2004. – С.404-406.

25. Новини на ринку електромобілів 2015 [Електронний ресурс]. –Режим доступу: <http://bioauto.com.ua/news.html>.

26. Основні правила інтерпретації УКТЗЕД [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.proagro.com.ua/reference/vedru/tnvedts/1064.html>.

27. Офіційне видання Державної фіскальної служби України. Право знати все про податки і збори// Інформаційно-аналітичний журнал «Вісник» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.visnuk.com.ua/ /pubs/id/7257.html>.

28. Основні принципи тарифного та нетарифного регулювання ЗЕД / Реферат [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://osvita.ua/vnz/reports/gov_reg/18175.html.

29. Про договори міжнародної купівлі – продажу товару: Конвенція Організації Об'єднаних Націй від 11.06.1980 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_003.html

30. Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законів України щодо запровадження механізму «єдиного вікна» та оптимізації здійснення контрольних процедур при переміщенні товарів через митний кордон України: закон України від 06.09.2018 № 2530-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2530-19.html>

31. Про графіки зниження ввізних мит України: Лист ДФС від 06.01.2016 № 21/99-99-25-02-02-18 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.cct.com.ua/2016/06.01.2016_21_99-99-25-02-02-18.html.

32. Про затвердження Класифікатора ДФС, митниць ДФС та їх структурних підрозділів: наказ ДФС від 19.01.2017 № 26 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://sfs.gov.ua/zakonodavstvo/mitne-zakonodavstvo/nakazi/70989.html>.

33. Про затвердження Класифікатора ДФС, митниць ДФС, їх структурних підрозділів, спеціалізованих департаментів і органів ДФС

з питань державної митної справи: наказ ДФС України від 23.06.2016 №154 [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://sfs.gov.ua/zakonodavstvo/mitnezakonodavstvo/nakazi/66773.html>.

34. Пашко П. Щодо окремих питань забезпечення ефективності митного контролю // Митна безпека. – 2010. – С. 6-14.

35. Податковий кодекс України: Закон України від 02.12.10 №2755-VI [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2755-17.html>.

36. Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними: постанова КМУ від 21.05.2012 р. № 451 [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/451-2012-п.html>.

37. Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні: Закон України від 12.07.2001 р № 2658-III [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/451-2012-п.html>.

38. Податковий кодекс України: Закон України від 02.12.10 №2755-VI [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2755-17.html>.

39. Про внесення змін до постанови КМУ від 5 жовтня 2011 р. N 1031: постанова КМУ від 21.05.2012 № 452 [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/452-2012-п.html>.

40. Про питання пов'язанні із застосуванням митних декларацій: постанова КМУ від 21.05.2012 № 450 [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/450-2012-п.html>.

41. Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 05.10.2011 № 1031: постанова КМУ від 21.05.2012 № 452

[Електроний ресурс]. – Режим доступу:
<http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/452-2012-п.html>.

42. Про затвердження переліків товарів, експорт та імпорт яких підлягає ліцензуванню та квот на 2018 рік: постанова КМУ від 20.12.2017 № 1018 [Електроний ресурс]. – Режим доступу:
<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1018-2017-п.html>.

43. Про затвердження Порядку заповнення митних декларацій на бланку єдиного адміністративного документа: наказ Міністерства фінансів України від 30.05.2012 № 651 [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://rada.gov.ua/laws/show/z1372-12..html>.

44. Порядок виконання митних формальностей при здійсненні митного оформлення товарів із застосуванням митної декларації на бланку єдиного адміністративного документа: наказ Міністерства фінансів України від 30.05.12 № 631 [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1360-12.html>.

45. Про затвердження Методики товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів: наказ Міністерства Юстиції України від 24.11.2003 № 142/5/2092 [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1074-03.html>.

46. Про затвердження Класифікатора іноземних валют: постанова правління Національного Банку України від 10.02.98 № 34 [Електроний ресурс]. – Режим доступу
<http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/v0521500-98.html>.

47. Про затвердження Класифікації країн світу: наказ Державної Служби Статистики України від 30.12.13 № 426 [Електроний ресурс]. – Режим доступу
<http://zakon.nau.ua/doc/1157.2475.html>.

48. 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 [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1693-16.html>.

49. Про затвердження Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю: наказ Міністерства Фінансів України від 31.07.15 № 684 [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://sfs.gov.ua/zakonodavstvo/mitne-zakonodavstvo/nakazi.html>

50. Про затвердження Пояснень до Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності: наказ ДФСУ від 09.06.15 № 401 [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://sfs.gov.ua/zakonodavstvo/mitnezakonodavstvo/nakazi/63754.html>.

51. Про внесення змін до постанови КМУ від 5 жовтня 2011 р. № 1031: постанова Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 452 [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/452-2012-п.html>.

52. Про питання пов'язанні із застосуванням митних декларацій: постанова Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 450 [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/450-2012-п.html>.

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