



АПАРАТ ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

Головне науково-експертне управління

01008, м.Київ-8, вул. М. Грушевського, 5, тел.:255-40-25, 255-45-01; факс: 255-41-86

До реєстр. № 2632 від 19.12.2019
Народний депутат України
С. Штепа

ВИСНОВОК

на проект Закону України «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо відтермінування застосування штрафних санкцій за порушення порядку ввезення транспортних засобів на митну територію України»

Змінами до пункту 9⁴ розділу XXI Митного кодексу України (далі – МКУ) пропонується тимчасово, до 30 квітня 2020 року включно, відновити дію пунктів 9² та 9³ цього розділу.

Крім того, проектом пропонується встановити, що «тимчасово, до 30 квітня 2020 року включно, особи, відповідальні за дотримання умов (вимог) митних режимів тимчасового ввезення або транзиту щодо транспортних засобів особистого користування, що класифікуються за кодом товарної позиції 8703 згідно з УКТ ЗЕД, ввезених на митну територію України, звільняються від адміністративної відповідальності, передбаченої: частиною четвертою статті 469 Митного кодексу України; частинами п'ятою та шостою статті 470 Митного кодексу України; частинами п'ятою та шостою статті 481 Митного кодексу України; частинами шостою і сьомою (в частині керування транспортним засобом, не зареєстрованим або не перереєстрованим в Україні в установленому порядку) та частинами восьмою і дев'ятою (в частині керування транспортним засобом, щодо якого порушено обмеження, встановлені Митним кодексом України) статті 121 Кодексу України про адміністративні правопорушення».

Метою проекту, як зазначено у пояснювальній записці до нього, є створення передумов для комплексного врегулювання питання розмитнення автомобілів з іноземною реєстрацією в Україні, дотримання митних правил при переміщенні транспортних засобів у митних режимах тимчасового ввезення і транзиту, а також урахування інтересів усіх верств населення при вирішенні вказаного питання.

Головне управління, розглянувши поданий законопроект, вважає за доцільне висловити щодо нього такі міркування.

1. Видається некоректним пропонований спосіб вирішення порушеного у проекті питання, зважаючи на те, що п.п. 9², 9³ розділу XXI МКУ втратили чинність 31.12.2019 (п. 9⁴ розділу XXI МКУ), а їх приписи за строком дії

прив'язані до терміну набрання чинності Законом України «Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законодавчих актів України щодо ввезення транспортних засобів на митну територію України» від 12.09.2019 № 73-IX та затвердженого на виконання положень п.п. 9², 9³ розділу XXI МКУ постановою Кабінету Міністрів України від 12.12.2018 № 1077 тимчасового порядку виконання митних формальностей під час здійснення митного оформлення транспортних засобів для їх вільного обігу на митній території України, який втратив чинність *1 січня 2020 року*.

2. Принагідно зауважимо, що у супровідних до проекту документах, як і у попередні періоди законодавчого вирішення порушеного у проекті питання, не наводиться детального аналізу причин невиконання певними категоріями громадян відповідних вимог законодавства, що переконливо аргументувало б доцільність прийняття пропозицій проекту.

На наш погляд, прийняття подібних рішень, з метою забезпечення належної ефективності відповідного законодавчого регулювання, має базуватись на ґрунтовному аналізі чинників незадовільного виконання попередніх рішень. У даному випадку йдеться про структурування контингенту суб'єктів за мотиваційною поведінкою, що дало б змогу встановити, з об'єктивних (наприклад, відсутність часу чи коштів) чи суб'єктивних (наприклад, свідоме ігнорування) причин відповідні дії не були здійснені. Відсутність такої інформації, а також повних відомостей про частку осіб, які з тих чи інших причин не виконали приписів чинного законодавства, створює ризик повторення ситуації і в майбутньому, оскільки неможливо зпрогнозувати зміну мотиваційної поведінки відповідних суб'єктів у черговому пропонованому пролонгованому періоді пільгового режиму розмитнення автомобілів та, зрештою, встановити, чи буде такий період достатнім для вирішення існуючої проблеми у повному обсязі (у пояснювальній записці до проекту, до речі, не наведено чітких обґрунтувань пропонованих розмірів відповідних строків).

Слід зазначити і те, що створення умов для збільшення ввезення на митну територію України транспортних засобів, що не відповідають певним екологічним стандартам, уповільнює наближення України до екологічних європейських стандартів у сфері автомобільного транспорту, виконання завдань співробітництва в межах Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, зокрема, відповідно до ст. 368 глави сьомої «Транспорт» її розділу V «Економічне і галузеве співробітництво», де зазначається, що співробітництво між Сторонами має на меті *сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС*.

Поряд із цим вважаємо, що проблема забезпечення доступності автомобілів для українського споживача, яка є комплексною з точки зору ризиків для багатьох сфер суспільних відносин, потребує якнайшвидшого вирішення, у першу чергу, шляхом впорядкування системи оподаткування у

цій сфері, що дозволить вирівняти ситуацію в структурі попиту на автомобільному ринку на користь нових автомобілів, суттєво поживавити активність в суміжних з ним ринках, підвищити рівень «детінізації» в них та позитивно позначитися на показниках бюджету.

У цілому ж викликає занепокоєння модель автомобільного ринку, яка нині в Україні формується під дією хаотичних ситуативних впливів, не базуючись на програмних засадах, в якій дедалі більше зміцнюється тенденція орієнтації населення на вживані автомобілі. Цей чинник, до речі, вважається одним з ключових, які нині визначають низьку інвестиційну привабливість, у тому числі, для іноземних інвесторів, галузі автомобілебудування в країні.

Викладене, на наш погляд, дає підстави для висновку щодо необхідності формування на державному рівні стратегічного бачення розвитку галузі, насамперед, у частині притоку в неї вітчизняних та іноземних інвестицій, забезпечення підвищення рівня доступності для широкого кола вітчизняних споживачів саме нових автомобілів. Відтак, а також з огляду на те, що відповідно до ст. 116 Конституції України проведення інвестиційної та податкової політики забезпечує Кабінет Міністрів України, до проекту доцільно було б отримати відповідний висновок Уряду, у тому числі, в частині стратегії розвитку галузі.

Принагідно зауважимо, що у пояснювальній записці до проекту варто було б навести інформацію щодо прогнозних величин бюджетних втрат та додаткових бюджетних надходжень, пов'язаних з його прийняттям, а також чіткі обґрунтування того, що схвалення проекту не матиме відчутних негативних наслідків для економіки України.

3. Законопроект містить розділ II «Прикінцеві та перехідні положення», тоді як за правилами законодавчої техніки *«перехідні положення не можуть міститися в законопроектах про внесення змін до інших законів»*¹.

Перший заступник
керівника Головного управління

С. Гудзинський

Вик.: О. Олещенко

¹ - Правила оформлення проектів законів та основні вимоги до законодавчої техніки (Методичні рекомендації) // Апарат Верховної Ради України. – К., 2014. – URL: http://static.rada.gov.ua/site/bills/info/zak_rules.pdf



СЕДО ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

Підписувач: Гудзинський Сергій Олексійович
Сертифікат: 58E2D9E7F900307B040000002D3B2800A9698600
Дійсний до: 23.07.2022 9:05:24

Апарат Верховної Ради України
№ 16/3-2020/204085 від 06.11.2020

