

Пропозиції
Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України
до проєкту Закону України

«Про внесення змін до Митного кодексу України щодо деяких питань розпорядження товарами і транспортними засобами комерційного призначення»
внесений народним депутатом України Крейденком В. В.

реєстр. № 9511 від 19.07.2023

готується до першого читання

1. Підтримується за умови доопрацювання.

2. Метою законопроекта є підвищення ефективності розпорядження майном, що переходить у власність держави у визначених законодавством з митної справи випадках. Для цього пропонується уповноважити митні органи на самосійне розпорядження вилученим ними майном, щодо якого прийнято рішення суду про конфіскацію; удосконалити підходи до процедур знищення або утилізації майна, зокрема, покласти відповідне фінансове навантаження на власника/зберігача майна, а не на державу; визначити порядок використання коштів, отриманих від реалізації такого майна.

Пунктом 5 розділу I законопроекту передбачені зміни до статті 178 Кодексу, згідно з якими витрати, пов'язані з дотриманням митного режиму знищення або руйнування, у разі відсутності самого власника або відсутності згоди власника або уповноваженої ним особи самостійно організувати та оплатити процедуру знищення або руйнування таких товарів, несуть утримувачі складів тимчасового зберігання, митних складів, організацій – отримувачів гуманітарної допомоги або портових операторів, які зберігають товари, що надійшли на суднах закордонного плавання, з подальшим відшкодуванням відповідних витрат власником товарів або уповноваженою ним особою за домовленістю між ними за цивільними правочинами.

Слід зазначити, що розміщення товарів на складах тимчасового зберігання, митних складах та складах організацій – отримувачів гуманітарної допомоги може регулюватися договором. При цьому, у випадку вивантаження з судна в зону митного контролю на території морського, річкового порту договір на зберігання товарів не вимагається, у зв'язку з чим, портовий оператор не зможе відшкодувати витрати, пов'язані з дотриманням митного режиму знищення або руйнування з власника або уповноваженої особи за цивільними правочинами.

Враховуючи зазначене, пропонуємо у розділі I законопроекту:

в абзаці третьому пункту 5 слова «або портових операторів» виключити;

у пункті 6 слова «портовим оператором, який зберігає товари, що надійшли на суднах закордонного плавання» виключити;

у пункті 8 слова «або портових операторів, які зберігають товари, що надійшли на суднах закордонного плавання» виключити.

Пунктом 7 розділу I законопроекту пропонується частину другу статті 210 Кодексу доповнити новим абзацом такого змісту:



«Огляд таких товарів на вимогу митного органу, їх переміщення на склад митного органу після закінчення строків тимчасового зберігання, або їх знищення у випадку, якщо товари втратили свої споживчі властивості у зв'язку із закінченням строку їх придатності або з інших причин, здійснюється за рахунок портових операторів, які зберігають товари, що надійшли на суднах закордонного плавання.»

Запропонована законопроектом норма не підтримується, оскільки протирічить вже встановленій частині п'ятій статті 338 Кодексу, якою визначено, що огляд (переогляд) проводиться за рахунок органу, з ініціативи або на підставі інформації якого прийнято рішення про його проведення, і тільки у випадку виявлення факту незаконного переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України, витрати, пов'язані з проведенням огляду (переогляду), відшкодовуються власником зазначених товарів, транспортних засобів або уповноваженою ним особою.

Отже, огляд товарів на вимогу митного органу, при переміщенні на склад митного органу, не може здійснюватися за рахунок портового оператора.

Крім цього, пунктом 7 розділу I законопроекту пропонується доповнити статтю 210 Кодексу новою частиною шостою такого змісту:

«6. У випадках знаходження товарів у пункті пропуску для морського сполучення до закінчення строків зберігання, зазначених у частинах першій-третьій статті 204 цього Кодексу, та виявлення факту невжиття заходів, передбачених частиною четвертою статті 204 Кодексу, митний орган попереджає агентську організацію (морського агента) про необхідність прийняття рішення щодо таких товарів. Якщо протягом 10 календарних днів відповідне рішення не буде прийнято, митний орган не надає дозволу на вивантаження інших товарів цієї морської лінії.»

Запропонована законопроектом норма не підтримується, оскільки протирічить пункту 4.10 Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року, яким передбачено заборону вивантаження судна тільки у випадку наявної серйозної небезпеки для здоров'я населення через наявність на судні епідеміологічної або карантинної хвороби.

Частиною третьою статті 1 Кодексу встановлено, що якщо міжнародним договором України, згода на обов'язковість якого надана Верховною Радою України, встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені цим Кодексом та іншими законами України, застосовуються правила міжнародного договору України, яким і є Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року.

Відповідно до положень статті 116 Кодексу торговельного мореплавства України у морському порту або поза його територією як постійні представники судновласника діють агентські організації (морський агент), які за договором морського агентування за винагороду зобов'язуються надавати послуги в галузі торговельного мореплавства.

Морський агент – це представник судновласника, який діє від його імені на договірних засадах щодо надання судновласнику певних послуг в портах та проведення відповідних взаєморозрахунків за надані послуги, однак морський агент не приймає управлінських рішень щодо розпорядження такими товарами (вантажами), які перевозяться торговельним судном та в подальшому вивантажені з судна в зону митного контролю на території морського/річкового порту.

Крім того, на офіційному вебсайті Адміністрації судноплавства визначений вичерпний перелік діючих ліній закордонного плавання, з яким можна ознайомитись за посиланням <https://marad.gov.ua/ua/diyalnist/liniyi-zakordonnogo-plavannya/diyuchi-liniyi-zakordonnogo-plavannya>.

Наказом Міністерства інфраструктури України від 14 жовтня 2013 року № 790 «Про затвердження Інструкції про порядок реєстрації ліній закордонного плавання», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України від 01 листопада 2013 року за № 1859/24391, визначено такі терміни:

лінія закордонного плавання – регулярне морське сполучення між визначеними портами двох або декількох країн, яке здійснюється за лінійним розкладом визначеними суднами;

лінійне судно – судно, робота якого на лінії закордонного плавання передбачена лінійним розкладом;

оператор лінійних перевезень – судновласник або фрахтувальник, який організовує і керує роботою лінії закордонного плавання.

Відповідно до статті 20 Кодексу торговельного мореплавства України, судновласником у цьому Кодексі визнається юридична або фізична особа, яка експлуатує судно від свого імені, незалежно від того, чи є вона власником судна, чи використовує на інших законних підставах.

Таким чином, для здійснення торговельного мореплавства (використання суден для перевезення вантажів в розумінні Кодексу торговельного мореплавства України) не обов'язково має бути задіяне лінійне судно, що працює на лінії закордонного плавання, судновласником якого є оператор лінійних перевезень.

Враховуючи зазначене, пропонуємо пункт 7 розділу I законопроекту виключити.

Віце-прем'єр-міністр з відновлення
України – Міністр розвитку громад,
територій та інфраструктури України

Олександр КУБРАКОВ