

Перипетії щодо ввезення залізничного рухомого складу в Україну

№27, 08 липня 2021

Герман Тасліцький,
адвокат, керівник групи компаній
Дельта Інтернешнл Сервісес

Головна стаття

Договори перевалки вантажів через українські портові термінали: практичні аспекти

Компетентна думка

Державно-приватне партнерство у транспортній галузі

Практика вирішення спорів, пов'язаних із перевезенням пасажирів і вантажу

Актуальні форми використання портової інфраструктури

Оформлення угод, пов'язаних з орендою повітряних суден

Перевезення вантажів морським транспортом

Перевезення пасажирів і вантажів залізничним, авіаційним, автомобільним транспортом

Договір фрахтування судна: основні аспекти

Актуально

Як змінилося оформлення договорів оренди портового майна

Судовий погляд

Звільнення суден із-під арешту: судова практика

Статистика із сайту Держмитслужби свідчить про дуже стриманий обсяг імпорту в країну рухомого залізничного складу. Так, за основними позиціями УКТ ЗЕД тільки імпорт вантажних вагонів (УКТ ЗЕД 8606) за 2020 рік становив майже 24 млн доларів США, що в загальному відсотковому виразі від загального імпорту в Україну є лише скромними 0,04 %. Імпорт локомотивів і пасажирських вагонів не відбувався взагалі. Така сама "картина" повторюється й за 4 місяці 2021 року.

Чи справді національне виробництво покриває всю потребу в залізничному рухомому складі та чи використовують українські оператори інші, ніж імпорт, схеми ввезення?

Вивчення цих питань дає змогу стверджувати, що ввезення на митну територію України рухомого залізничного транспорту, дійсно, має деякі особливості, про які й поговоримо в статті.

Протягом 2015 року суттєво збільшилося ввезення в Україну вантажних вагонів, які вже були у використанні (передусім напіввагонів), з території Російської Федерації. Це було пов'язано з жорсткою заборонаю в РФ використання рухомого складу, строк експлуатації якого завершився (цей строк становив 25 – 30 років залежно від типу вагонів). Мета – оновлення рухомого складу насамперед за рахунок власного виробництва. Отже, власникам, які вже не мали можливості експлуатувати свої залізничні вагони на залізничних коліях РФ, стало вигідніше продати їх в Україну або інші країни колишнього СРСР, ніж здавати як металобрухт.

Імпортери в разі використання режиму імпорту, який почали застосовувати під час купівлі таких вагонів, мали лише одну проблему – довести митниці дійсну митну вартість. Оскільки ціни були низькі, адже всі такі вагони потребували відновлювального ремонту перед тим, як їх можна було використовувати, і не мали можливості міжнародного перевезення, але митниця цього не

враховувала. Отже, спостерігалися непоодинокі випадки коригування митної вартості вагонів до більшої вартості. Але, незважаючи на це, імпорт вагонів був активним.

Так було допоки Кабінет Міністрів України не ухвалив постанову від 15.05.2019 р. № 535, якою вніс доповнення до постанови від 30.12.2015 р. № 1147 (далі – Постанова № 1147). Перелік товарів, заборонених до ввезення на митну територію України, що походять з Російської Федерації було доповнено товарами групи 86 УКТ ЗЕД, як-от:

8606 30 00 00	Вагони залізничні або трамвайні для перевезень вантажів коліями, несамохідні, вагони саморозвантажувальні (крім вагонів товарної підпозиції 8606 10), що були у користуванні, та які ввозяться в митному режимі імпорту*
8606 91 80 00	Вагони залізничні або трамвайні для перевезень вантажів коліями, несамохідні, криті і такі, що замикаються, інші, що були у користуванні, та які ввозяться в митному режимі імпорту*
8606 92 00 00	Вагони залізничні або трамвайні для перевезень вантажів коліями відкриті, із стаціонарними бортами заввишки понад 60 см, що були у користуванні, та які ввозяться в митному режимі імпорту*

* Під час застосування переліку необхідно керуватися кодом згідно з УКТ ЗЕД і назвою товару.

Отже, з 1 березня 2020 року імпорт вагонів за зазначеними кодами УКТ ЗЕД походженням із РФ став неможливим.

Але ввезення таких вагонів не припинилося, бо оператори перейшли на оренду вагонів, а ввезення продовжилось в режимі тимчасового ввезення. Зазвичай власниками вагонів були компанії з Прибалтики. Зміна митного режиму створила як додаткові проблеми, так і виявилася дуже корисною. З одного боку, режим тимчасового ввезення обмежував можливості українських компаній щодо розпорядження рухомим складом. Наприклад, передавання вагонів у суборенду (передання права користування іншій особі) згідно зі ст. 107 Митного кодексу України було можливим лише за умови повної сплати митних платежів в обсязі, передбаченому для ввезення вагонів у митному режимі імпорту. Водночас за період, коли застосовували звільнення*, підлягають сплаті проценти із сум податкових зобов'язань, що підлягали б сплаті в разі, якщо б щодо таких сум надавали розстрочення податкових зобов'язань відповідно до розд. II Податкового кодексу України.

* Згідно зі ст. 106 Митного кодексу України залізничний рухомий склад поміщують у режим тимчасового ввезення з умовним частковим звільненням від оподаткування митними платежами. У разі тимчасового ввезення товарів з умовним частковим звільненням від оподаткування митними платежами за кожний повний або неповний календарний місяць заявленого строку перебування на митній території України сплачують 3 % суми митних платежів, яка підлягала б сплаті в разі випуску цих товарів у вільний обіг на митній території України, розрахованої на дату поміщення їх у митний режим тимчасового ввезення.

З іншого боку, оператори рухомого складу отримали можливість розстрочення сплати митних платежів, продовжуючи митний режим тимчасового ввезення кожні 2-3 місяці та сплачуючи митні платежі тільки за наданий строк тимчасового ввезення. Водночас відсутність на балансі українських операторів зазначеного рухомого складу знизила ризик вилучення вагонів у разі відкриття кримінального провадження стосовно посадових осіб українських компаній. До того ж створення великих власників рухомого складу, насамперед у країнах Прибалтики, дало змогу отримати доступ до дешевих європейських кредитів.

З огляду на це українські залізничні оператори більше отримали, ніж втратили. І таке ввезення виявилось недовгим, бо Кабінет Міністрів України постановами від 15.07.2020 р. № 646 та від 25.11.2020 р. № 1304 усунув можливість увезення рухомого складу за режимом тимчасового ввезення, доповнивши Постанову № 1147 п. 1¹ такого змісту: "Заборонити до 31 грудня 2021 р. (включно) ввезення на митну територію України у митному режимі імпорту та митному режимі

тимчасового ввезення з умовним частковим звільненням від оподаткування митними платежами вагонів за кодами згідно з УКТ ЗЕД 8606 30 00 00, 8606 91 80 00, 8606 92 00 00, які з 20 лютого 2014 р. зареєстровані / взяті на облік (були зареєстровані / взяті на облік) за резидентами Російської Федерації".

Але й дотепер немає роз'яснень Держмитслужби стосовно документа й уповноваженого органу, який має надати відомості про історію реєстрації вагонів за резидентами Російської Федерації. Тому кожне оформлення на кожній митниці може суттєво відрізнятись.

Отже, статистика 2020 року, відповідно до якої 3/4 імпорту в Україну було здійснено із трьох країн – Латвії, Російської Федерації, Польщі, суттєво змінилась за перші 4 місяці 2021 року, згідно з якою приблизно 80 % імпорту залізничного рухомого складу припало на Республіку Білорусь. Це не є несподіванкою, адже загальновідомо, що Білорусь є своєрідним буфером для Російської Федерації, де товари походженням із РФ можуть перетворитися на товари походженням із Республіки Білорусь або з невизначеною країною походження.

Підсумовуючи, можна припустити, що через рік-два Україна стикнеться з дефіцитом вагонів, оскільки митниця відмовлятиме на законній підставі в продовженні тимчасового ввезення вагонів, які оператори помістили в цей режим до введення в дію заборони, тож операторам доведеться відмовитися від продовження оренди. Чим же тоді замінити таку кількість рухомого складу? Поки що не відомо.

© ТОВ "ІАЦ "ЛІГА", ТОВ "ЛІГА ЗАКОН", 2021

У разі цитування або іншого використання матеріалів, розміщених у цьому продукті ЛІГА:ЗАКОН, посилання на ЛІГА:ЗАКОН обов'язкове. Повне або часткове відтворення чи тиражування будь-яким способом цих матеріалів без письмового дозволу ТОВ "ЛІГА ЗАКОН" заборонено.

© ТОВ "Інформаційно-аналітичний центр "ЛІГА", 2021

© ТОВ "ЛІГА ЗАКОН", 2021