

СЕКЦІЯ 3

ОСНОВНІ НАПРЯМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНОГО ПРАВА ТА ПРОЦЕСУ, МИТНОГО ПРАВА

Сурілова Анастасія Олегівна

асистентка кафедри морського права

Національного університету «Одеська морська академія»

ВПРОВАДЖЕННЯ Е-ТТН В УКРАЇНІ

Товаро-транспортні накладні є важливим елементом вантажних перевезень. У 2019 році стало відомо про плани Міністерства інфраструктури впровадити електронні ТТН (Е-ТТН) в Україні [1; 2]. Такий хід був спрямований на зменшення бюрократичного тиску, покращення обслуговування, пришвидшення контрольний процесів, зменшення корупційних ризиків. Впровадження е-ТТН також розглядається в комплексі реформ з цифровізації країни, які відбуваються в інших галузях, тому не є окремим ізольованим процесом. Для полегшення процедури за допомогою сервісу ProZogго планувалося надати можливість генерувати ТТН самостійно [1].

Впродовж двох років перевізники мали змогу ознайомитися та пристосуватися до нових реалій використання Е-ТТН. У серпні Україна планує зробити використання електронних документів про перевезення вантажу обов'язковим для всіх учасників цього процесу [3].

Складання ТТН є обов'язком того, хто відправляє вантаж. Потім документ підлягає підписанню перевізником, потім його звіряє одержувач, після цього ТТН повертається замовнику. Така процедура в паперовому вигляді займає певний час. Електронний формат процедури значно економить в часі цей процес [3].

Якщо вантаж перевозиться фізичною особою за власний кошт та для власних потреб, ТТН не складається. В інших випадках, коли особа перевозить вантаж, будучи юрособою або фізособою-підприємцем, складається ТТН [5; 6].

ТТН потрібна для ведення обліку при перевезенні товарно-матеріальних цінностей (ТМЦ). Вона може бути первинним документом в бухгалтерському обліку. Недоліки складання ТТН не є перешкодою, якщо документ містить реквізити, необхідні для ідентифікації вантажу, сторін, часу та суті здійсненої операції з перевезення [4].

З 1 квітня 2022 реєстр Е-ТТН працює в тестовому режимі. Під час дії цього періоду плата за генерацію Е-ТТН та користування реєстром не стягується [3]. Ціна користування цією послугою є предметом консультацій між Міністерством інфраструктури (МІУ) та представниками ринку, надавачами комунікаційних послуг. Плата за надання почне стягуватися з 1 серпня 2022 року.

Реалізація проєкту зможе зекономити час на заповнення та рух документів, за очікуваннями МІУ, до 90%. У грошовому еквіваленті це заощадження приблизно 500 млн. грн. Реєстр накладних буде знаходитися на балансі міністерства [3]. Це дозволить сторонам отримувати інформацію незалежно від обраного ними провайдера системи документообігу.

ТТН, крім ідентифікаційних даних, має давати можливість однозначно встановити тип та характеристики вантажу, способу та засобу перевезення, пунктів навантаження. Е-ТТН підписуються за допомогою електронного підпису [5; 6]. Відправник вантажу надає перевізнику (водію, експедитору) в паперовому вигляді копію Е-ТТН, яку перевізник підписує і далі пред'являє на вимогу працівників органів державного контролю.

Впровадження Е-ТТН має на увазі єдність документальної форми. Це означає, що супровідні та додаткові документи мають надаватися в електронному вигляді.

Серед пропозицій, коли Е-ТТН може не застосовуватися, знаходяться ситуації перевезення вантажів в межах одного виробництва без виїзду на дороги загального користування, між складськими приміщеннями, доставки споживачу за наявного договору або документу про доставку, вантажних перевезень фізичною особою власним транспортом для власних потреб [3].

Дані про накладну мають міститися в реєстрі Міністерства інфраструктури, в якому він знаходиться на балансі. На початок дії обов'язкового оформлення накладних в електронному вигляді контрольні пункти мають бути обладнані всім необхідним для прийому/перевірки Е-ТТН.

Кваліфіковані електронні підписи (КЕП) мають бути в усіх учасників процесу перевезення – відправника, перевізника, одержувача. Якщо на якомусь з етапів їх повноваження здійснюють представники, вони мають володіти КЕП [3]. Від кожного учасника вимагається мінімум один підпис, але може бути й більше, наприклад, підпис бухгалтера, директора, замовника [3].

Коли товар навантажено, відправник створює Е-ТТН, до якого додає супровідні документи в електронному вигляді і ставить свій КЕП. З цим кроком Е-ТТН має з'явитися в реєстрі МІУ [3]. Після отримання вантажу, перевізник ставить свій підпис в Е-ТТН, якщо перевірка пройшла вдало. Після цього вантаж вирушає в дорогу. При прийомі вантажу отримувач ставить свій підпис, чим завершує процедуру.

Перевізник від Е-ТТН в першу чергу вимагає відомостей про вагу вантажу, оскільки вона має перебувати в межах норми, згідно з п. 22.5 Правил перевезення [6]. За допомогою датчиків ваги перевізник може перевірити внесені до ТТН характеристики. У разі недостовірності даних, відповідальність лежить на відправнику [3].

Впровадження електронної форми обліку та ведення товарно-транспортної документації слід розглядати як позитивний крок назустріч електронному врядуванню та зменшенню бюрократичних процедур. У нас є технічні та матеріальні можливості для застосування новітніх технологій в процесі перевезень, тому плани уряду скористатися ними можна тільки привітати. Фактичний повний перехід на Е-ТТН з 1 серпня 2022 року, очікувано, надасть можливість розглянути нюанси функціонування нової системи в дії, що, із застосуванням зворотного зв'язку, здатне швидко покращити її недоліки на місцях.

Список використаних джерел

1. Долгая С. Мининфраструктуры вводит электронные ТТН. 15.07.2019. URL: https://logist.today/dnevnik_logista/2019-07-15/mininfrastruktury-vvredit-elektronnye-ttn/amp/ (дата звернення: 29.04.2022)
2. Про затвердження Змін до Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні. Наказ МІУ від 03.06.2019 № 413. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0649-19#Text> (дата звернення: 29.04.2022)
3. Е-ТТН. Впровадження з 1 серпня 2022 року. URL: <https://art-zvit.com.ua/novyny/e-ttn-vprovadzhenja-z-1-serpnja-2022-roku/> (дата звернення: 29.04.2022)

4. Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні. Закон України від 16.07.1999 р. № 996-XIV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/996-14#Text> (дата звернення: 29.04.2022)

5. Про автомобільний транспорт. Закон України від 05.04.2001 № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення: 29.04.2022)

6. Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні. Наказ Мінтрансу від 14.10.1997 № 363. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98#Text> (дата звернення: 29.04.2022)

Назарко Артем Аркадійович

аспірант кафедри морського та митного права

Національного університету «Одеська юридична академія»

ТРАДИЦІЇ У СФЕРІ МИТНОЇ СПРАВИ: ОПЕРАЦІЙНІ КОМПЕТЕНЦІЇ МИТНИХ ОРГАНІВ УКРАЇНИ

Традиційні складові митної справи України простежуються у непохитних операційних компетенціях митних органів України, що побудовані на професійній компетентності їх посадових осіб та працівників.

До таких компетенцій, можливо віднести: митне оформлення товарів та транспортних засобів комерційного призначення, що переміщуються через митний кордон України (обробка митної декларації); визначення митної процедури при розміщенні товарів до того чи іншого митного режиму; заходи з перевірки числового значення декларованої митним органам митної вартості імпортованих або експортованих товарів; заходи з перевірки достовірного визначення та дотримання преференційних та звичайних правил країни походження товарів; заходи з перевірки достовірності обрання декларантом кваліфікаційного коду відповідно до Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності; митний контроль товарів та транспортних засобів комерційного призначення, що переміщуються через митний кордон України; управління й керування системою ризиків під час здійснення митного контролю та митного оформлення; сприяння захисту прав інтелектуальної власності; експертна (дослідницька) діяльність у митній сфері зі складних та спірних питань, що виникають під час митного контролю та митного оформлення това-