

[https://doi.org/10.31891/2307-5740-2022-312-6\(1\)-20](https://doi.org/10.31891/2307-5740-2022-312-6(1)-20)

УДК 336.225

Сергій ПОПЕЛЬ

Науково-дослідний інститут фінансової політики Державного податкового університету

<https://orcid.org/0000-0003-3834-1049>

e-mail: popelsa89@gmail.com

Оксана ЯКОВЕНКО

Науково-дослідний інститут фінансової політики Державного податкового університету

<https://orcid.org/0000-0002-6282-916X>

e-mail: jakowenkooksana@gmail.com

АНАЛІЗ РИЗИКІВ БЕЗПЕКИ НА ОСНОВІ ІНФОРМАЦІЇ, ЩО ПОДАЄТЬСЯ В ЗАГАЛЬНІЙ ДЕКЛАРАЦІЇ ПРИБУТТЯ У ЄВРОПЕЙСЬКОМУ СОЮЗІ

У статті розглянуто особливості аналізу ризиків безпеки на основі інформації, яка подана в загальній декларації прибуття у Європейському Союзі. Визначено нормативно-правові основи використання загальної декларації прибуття в країнах Європи. Встановлено сторони, які відповідальні за подання попередніх даних митним органам, строки подання загальної декларації прибуття та обсяг даних, який повинен бути поданий митному органу, залежно від виду транспорту, на якому товари будуть ввезені на митну територію ЄС. Виявлено, що дані зазначені у загальній декларації прибуття, так звані «відомості безпеки», що подаються в прикордонні митниці перед ввезенням товарів на митну територію Європейського Союзу, дають можливість митним органам проводити аналіз ризиків, насамперед з метою визначення ступеня безпеки та належного способу проведення митного контролю. Досліджено процедуру оцінювання ризиків безпеки на основі інформації, що була подана в загальній декларації прибуття в Європейському Союзі.

Ключові слова: загальна декларація прибуття, відомості безпеки, попередня інформація про товари, аналіз ризиків, митний контроль.

Sergii POPEL, Oksana YAKOVENKO

Research Institute of Financial Policy State Tax University

ANALYSIS OF SECURITY RISKS BASED ON THE INFORMATION PROVIDED IN THE GENERAL DECLARATION OF ARRIVAL IN THE EUROPEAN UNION

The purpose of the article is to study the experience of European countries regarding the peculiarities of security risk analysis based on the information provided in the general declaration of arrival and to develop proposals for bringing domestic customs legislation closer to the legislation of the European Union.

The article analyzes the features of security risk analysis based on the information provided in the general declaration of arrival in the European Union. The regulatory and legal bases for the use of the general declaration of arrival in European countries have been determined. The parties responsible for submitting preliminary data to the customs authorities, the deadlines for submitting the general declaration of arrival and the amount of data that must be submitted to the customs authority, depending on the type of transport on which the goods will be imported into the customs territory of the EU, were found. It was found that the data are specified in the general declaration arrival, the so-called "security notices", which are submitted to border customs before the import of goods into the customs territory of the European Union, enable customs authorities to carry out a risk analysis, primarily with the aim of determining the degree of security and the appropriate way of conducting customs control.

Studied the procedure for assessing security risks based on the information submitted in the general declaration of arrival in the European Union and was differences with a similar procedure in Ukraine were found. Analyzed the actions of the customs authorities regarding the analysis of security risks based on the information submitted in the general declaration of arrival, actions in the event of changes to the previous notification, cases in which: submission of additional information may be required, a ban on the loading of goods

Keywords: general declaration of arrival, safety information, preliminary information about goods, risk analysis, customs control.

Постановка проблеми у загальному вигляді

та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями

Сучасним інструментом попереднього інформування, що дозволяє забезпечувати високий рівень безпеки та враховує особливості різних видів транспорту, якими здійснюється переміщення товарів між країнами є загальна декларація прибуття (*Entry summary declaration, далі – ENS*), що використовується в країнах Європейського Союзу. Основна мета впровадження та використання загальної декларації прибуття в ЄС є отримання митними органами попередньої інформації та аналіз її в контексті мінімізації ризиків безпеки.

У зв'язку з подачею Україною заявки на членство в Європейському Союзі (з 23 червня 2022 року) та запровадженням вимоги подання загальної декларації прибуття (з 7 листопада 2020 року) у кожному випадку ввезення товарів на митну територію України, які здійснюються авіаційним, водним, автомобільним, залізничним транспортом, вивчення європейського досвіду є особливо важливим для напрацювання пропозицій щодо наближення вітчизняного митного законодавства до нормативно-правових актів країн-членів ЄС.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Серед науковців, котрі займалися дослідженням інструментів попереднього інформування в контексті виявлення ризиків безпеки, можна виділити праці наступних: Бережнюка І.Г., Несторишена І.В., Дорофєєвої Л.М., Рудої Т.В., Федоришеної Л.М., Фрадинського О.А., Хлебнікової І.І.

Виділення невіршених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується стаття

Незважаючи на значну кількість досліджень із зазначеної тематики, залишається ще багато дискусійних питань, які потребують додаткового вивчення, зокрема дослідження міжнародного досвіду та аналізу можливостей удосконалення сучасних інструментів попереднього інформування в Україні.

Формулювання цілей статті

Метою статті є дослідження досвіду країн Європи щодо особливостей аналізу ризиків безпеки на основі інформації, що подається в загальній декларації прибуття та напрацювання пропозицій щодо наближення вітчизняного митного законодавства до законодавства Європейського Союзу.

Виклад основного матеріалу

Використання ENS країнами Європейського союзу розпочалося у 2007 році, проте нормативно-правову основу було закладено ще в 1999 році із прийняттям оновленої Кіотської конвенції. Відповідно до Постанови Європейського парламенту і ради № 648/2005 (поправки до Митного кодексу Європейського союзу) [1] та Постанови Комісії № 1875/2006 (поправки до положень щодо застосування Митного кодексу Європейського союзу) [2] всі вантажі, які планується ввозити, підлягають аналізу ризиків на предмет їх безпеки ще до ввезення вантажу на територію Європейського Союзу. Для цього до митних органів тієї країни, куди планується ввозити вантаж, необхідним є подання ENS.

Стороною відповідальною за подання даних є перевізник або одна із таких осіб [3]:

– імпортер або вантажоодержувач або інша особа, від імені якої діє перевізник;

– будь-яка особа, яка може пред'явити відповідні товари або забезпечити їх пред'явлення митниці в'їзду.

Строки подання ENS визначено Делегованим регламентом комісії 2015/2446 від 28 липня 2015 року (Таблиця 1).

Таблиця 1

Строки подання ENS

Вид транспорту	Строк
Контейнерні вантажі на морському транспорті (крім коротких морських перевезень)	Не пізніше ніж за 24 години до завантаження товару в порту відправлення
Наливні та напіпні вантажі на морському транспорті (крім коротких морських перевезень)	Не пізніше ніж за чотири години до прибуття судна в перший порт на митній території Союзу
Короткі морські перевезення: переміщення між Гренландією, Фарерськими островами, Ісландією або портами на Балтійському, Північному, Чорному чи Середземному морі, усіма портами Марокко, з одного боку, і митною територією Союзу, з іншого. переміщення, відмінне від зазначеного вище, між зоною за межами митної території Союзу та французькими заморськими департаментами, Азорськими, Мадейрськими або Канарськими островами, де тривалість рейсу становить менше 24 годин.	Не пізніше ніж за дві години до прибуття судна в перший порт на митній території Союзу
Переліт на короткі відстані (польоти тривалістю менше чотирьох годин)	Не пізніше фактичного часу відправлення повітряного судна
Далекі перельоти (польоти тривалістю чотири і більше годин)	Не пізніше ніж за чотири години до прибуття в перший аеропорт на митній території Союзу
Перевезення залізницею (якщо рейс потяга від останньої станції формування потягів, розташованої в третій країні, до митниці першого в'їзду займає менше двох годин)	Не пізніше ніж за годину до прибуття до митниці в'їзду на митну територію Союзу
У всіх інших випадках перевезення залізничним транспортом	Не пізніше ніж за дві години до прибуття до митниці в'їзду на митну територію Союзу
Перевезення внутрішніми водними шляхами	Не пізніше ніж за дві години до прибуття до митниці в'їзду на митну територію Союзу
Перевезення автомобільним транспортом	Не пізніше ніж за годину до прибуття до митниці в'їзду на митну територію Союзу
Перевезення комбінованим транспортом	Термін, який діє для виду транспорту, яким безпосередньо здійснюється перетин кордону

Джерело: узагальнено на основі [4]

Додаток 30А до Регламенту з імплементації Митного Кодексу Співтовариства встановлює обсяг даних, який повинен бути поданий митному органу, залежно від виду транспорту, на якому товари будуть ввезені на митну територію ЄС, а також від специфіки товарообігу (кур'єрські та експрес-відправлення,

поштові відправлення, сертифікат уповноваженого економічного оператора («Authorized economic operator», далі – АЕО)), зокрема перелік таких даних наведено в таблицях:

– Таблиця № 1 – обсяг даних, які повинні вказуватися у випадку перевезення повітряним, морським, внутрішнім водним транспортом, а також іншими видами транспорту або в інших випадках, щодо яких не можуть застосовуватися таблиці 2 – 4;

– Таблиця № 2 – обсяг даних, які повинні вказуватися у випадку використання поштових та експрес-відправлень;

– Таблиця № 3 – обсяг даних, які повинні вказуватися у випадку використання автомобільного транспорту;

– Таблиця № 4 – обсяг даних, які повинні вказуватися у випадку використання залізничного транспорту;

– Таблиця № 5 – обсяг даних для суб'єктів що мають сертифікат АЕО.

Окрім того, у зазначеному додатку наведено пояснення щодо заповнення ENS із врахуванням особливостей здійснення митних процедур [5].

Дані зазначені у ENS, так звані «відомості безпеки», що подаються в прикордонні митниці перед ввезенням товарів на митну територію Європейського Союзу, дають можливість митним органам проводити аналіз ризиків, насамперед з метою визначення ступеня безпеки та належного способу проведення митного контролю. ENS подається до митного органу у електронному вигляді за допомогою загальноєвропейської Системи контролю імпорту (*Import Control System*, далі – ICS) [4]. Слід зауважити, що з 2021 року відбувається поетапне впровадження нової системи контролю за імпортом ICS2. ICS2 – це новітня система забезпечення безпеки та сприяння захисту, що спирається на великомасштабну систему попередньої інформації про вантажі. Програма є одним з основних елементів впровадження інтегрованого підходу ЄС до посилення управління митними ризиками у рамках загальної системи управління ризиками (*Customs Risk Management Framework*, далі – CRMF). ICS2 є новою ІТ-системою, яка призначена для збору даних про всі товари, що ввозяться на територію Євросоюзу, до їх фактичного прибуття. Тепер суб'єкти економічної діяльності зобов'язані надавати дані щодо безпеки та надійності вантажів у систему ICS2, заповнюючи ENS [6].

Відповідно до Статті 182 Регламенту комісії Європейського Союзу № 2015/2447 електронна система через яку подаються загальні декларації прибуття використовується для:

- а) подання, обробки та зберігання інформації з загальних декларацій прибуття та іншої інформації, що стосується цих декларацій, аналізу ризиків для цілей безпеки, і стосовно заходів, які повинні бути вжиті на основі результатів цього аналізу;

- (б) обміну інформацією щодо інформації з ЗДП та результатів аналізу ризиків ЗДП, іншої інформації, необхідної для виконання такого аналізу ризиків, а також щодо заходів, вжитих на основі аналізу ризику, включаючи рекомендації щодо місць контролю та результатів контрольних заходів;

- (с) обміну інформацією для моніторингу та оцінки впровадження загальних критеріїв і стандартів ризиків безпеки, а також заходів контролю та пріоритетних сфер контролю.

Розглянемо більш детально процедуру оцінювання ризиків безпеки на основі інформації, що була подана в загальній декларації прибуття та взаємодії між митними адміністраціями країн Європи.

Після надходження ЗДП митні органи реєструють декларацію ввезення та негайно повідомляють декларанта або його представника про її реєстрацію та повідомляють цій особі номер реєстраційного номера декларації та дату реєстрації. Після цього митні органи здійснюють оцінювання митних ризиків.

Відповідно до статті 186 Імплементативного Регламенту Комісії (ЄС) 2015/2447 аналіз ризиків повинен бути завершений до прибуття товарів до митниці першого в'їзду, за умови, що загальну декларацію прибуття було подано протягом встановлених термінів.

Митниця першого в'їзду завершує аналіз ризиків, перш за все, з метою безпеки та обміну інформацією через систему та має здійснити наступне [7]:

- Відразу після реєстрації митниця першого в'їзду повинна надати відомості про загальну декларацію прибуття митним органам держав-членів, зазначеним у цих відомостях, і митним органам інших держав-членів, які записали в систему інформацію щодо ризиків безпеки відповідно до цієї загальної декларації прибуття.

- Протягом термінів, встановлених у статтях 105-109 Делегованого регламенту (ЄС) 2015/2446, митні органи держав-членів, повинні провести аналіз ризику, перш за все, з метою оцінювання рівня безпеки і, якщо буде виявлено ризик, вони повинні надати результати митниці першого в'їзду.

- Митниця першого в'їзду бере до уваги інформацію про результати аналізу ризику, надану митними органами держав-членів для завершення аналізу ризику.

- Митниця першого в'їзду надає результати завершеного аналізу ризику митним органам держав-членів, які брали участь у аналізі ризиків, а також тим, кого потенційно стосується переміщення товарів.

- Митниця першого в'їзду повідомляє про завершення аналізу ризику наступних осіб, за умови, що вони подали запит на отримання повідомлення та мають доступ до електронної системи:

- декларанта або його представника;

- перевізника, якщо він відмінний від декларанта та його представника.

Якщо митниця першого в'їзду вимагає додаткової інформації про деталі загальної декларації прибуття для завершення аналізу ризику, такий аналіз має бути завершено після надання такої інформації. Для цих цілей митниця першого в'їзду запитує таку інформацію в особи, яка подала загальну декларацію прибуття, або, у відповідних випадках, в особи, яка подала відомості про загальну декларацію прибуття. Якщо ця особа не є перевізником, митниця першого в'їзду інформує перевізника, за умови, що перевізник подав запит на отримання повідомлення та має доступ до електронної системи.

Якщо митниця першого в'їзду має достатні підстави підозрювати, що товари, привезені повітряними видами транспорту, можуть становити серйозну загрозу авіаційній безпеці, вона повинна вимагати, щоб вантаж перед завантаженням на літак, що прямує на митну територію Союзу, пройшов перевірку як вантаж високого ризику відповідно до пункту 6.7 Додатку до Імплементативного регламенту Комісії (ЄС) 2015/1998 (15) та пункту 6.7.3 Додатку до Імплементативного рішення Комісії C(2015)8005 від 16 листопада 2015 року, що встановлює детальні заходи щодо впровадження основних стандартів авіаційної безпеки.

Митниця першого в'їзду повідомляє про необхідність перевірки вантажу наступних осіб, за умови, що вони мають доступ до електронної системи, зазначеної в частині 1 статті 182 Регламенту комісії Європейського Союзу № 2015/2447:

(а) декларанта або його представника;

(б) перевізника, якщо він відмінний від декларанта та його представника.

Після такого повідомлення особа, яка подала спрощену декларацію на ввезення, або, якщо це особа, яка подала відомості про загальну декларацію прибуття, повинна надати митниці першого ввезення результати перевірки та всю іншу відповідну інформацію. Аналіз ризику має бути завершено лише після надання такої інформації.

Якщо митниця першого в'їзду має достатні підстави вважати, що товари, ввезені повітряними видами транспорту, або контейнерні вантажі, ввезені морем, як зазначено в статті 105(а) Делегованого Регламенту (ЄС) 2015/2446, можуть становити загрозу безпеці, накладається заборона завантаження товарів на відповідний транспортний засіб. Митниця першого в'їзду повідомляє про вище зазначене наступних осіб, за умови, що вони мають доступ до електронної системи, зазначеної в частині 1 статті 182 цього Регламенту:

(а) декларант або його представник;

(б) перевізник, якщо він відрізняється від декларанта та його/її представника.

Таке повідомлення має бути зроблено негайно після виявлення відповідного ризику, як зазначено у статті 105(а) Делегованого Регламенту (ЄС) 2015/2446, не пізніше ніж протягом 24 годин після отримання перевізником загальної декларації прибуття. Митниця першого ввезення також негайно інформує митні органи всіх держав-членів про таке повідомлення та надає їм доступ до відповідних відомостей у загальній декларації прибуття.

У разі виявлення, що вантаж становить загрозу такого характеру, та необхідні негайні дії після прибуття транспортного засобу, митниця першого в'їзду вживає таких заходів після прибуття товарів.

Після завершення аналізу ризиків митниця першого в'їзду може рекомендувати через електронну систему найбільш прийнятне місце та заходи для здійснення контролю. Митний орган, відповідальний за місце, рекомендоване як найбільш відповідне для контролю, приймає рішення про контроль і робить через електронну систему результати цього рішення доступними для всіх потенційно зацікавлених митних органів, не пізніше моменту пред'явлення товарів у митниці першого в'їзду.

У випадках, зазначених у статті 46(5) та статті 47(2) МК ЄС, митниці надають результати свого митного контролю іншим митним органам держав-членів через електронну систему та обмінюються інформацією, що стосується ризику.

Якщо товари, для яких зобов'язання щодо подання загальної декларації ввезення не виконується відповідно до пунктів (с)–(к), (m) та (n) статті 104(1) та статті 104(2)–(4) Делегованого Регламенту (ЄС) 2015/2446 ввозяться на митну територію Союзу, аналіз ризику проводиться після пред'явлення товарів.

Товари, представлені митниці, можуть бути випущені для митної процедури або реекспортовані, як тільки буде проведено аналіз ризику, та отримано результати аналізу ризику та, якщо необхідно, вжиті заходи, що дозволяють таке впускання.

Аналіз ризиків також проводиться у разі внесення змін до відомостей загальної декларації прибуття. У цьому випадку, без шкоди часовим обмеженням, аналіз ризику повинен бути завершений негайно після отримання деталей, якщо не буде виявлено необхідності проведення додаткових заходів із аналізу ризиків.

Також, у статті 187 наведено перехідні правила аналізу ризиків. Так, аналіз ризиків проводиться до прибуття товарів до митниці першого в'їзду за умови, що спрощену декларацію на ввезення було подано протягом термінів, встановлених у статтях 105–109 Делегованого регламенту (ЄС) 2015/2446.

У разі транспортування вантажу в контейнерах, що ввозиться на митну територію ЄС морем, як зазначено в статті 105(а) Делегованого регламенту (ЄС) 2015/2446, митні органи завершують аналіз ризику протягом 24 годин після отримання загальної декларації прибуття. Якщо такий аналіз дає достатні підстави для митних органів вважати, що ввезення товарів на митну територію Союзу створить настільки серйозну

загрозу безпеці, що необхідні негайні дії, митні органи повідомляють особу, яка подала загальну декларацію прибуття, і, якщо ця особа не є перевізником, повідомляють перевізника за умови, що перевізник має доступ до електронної системи, зазначеної у статті 182 цього Регламенту, про те, що товари не будуть завантажені. Таке повідомлення робиться та інформація надається негайно після виявлення відповідного ризику та протягом 24 годин після отримання ввізної спрощеної декларації.

Якщо судно або повітряний транспортний засіб має зайти в більш ніж один порт чи аеропорт на митній території Союзу, за умови, що він рухається між цими портами без заходу в будь-який порт чи аеропорт за межами митної території Союзу, застосовується наступне [7]:

(а) для всіх товарів, що перевозяться відповідним судном або літаком, загальна декларація прибуття подається в першому порту чи аеропорту Союзу. Митні органи в цьому порту або аеропорту проводять аналіз ризиків з метою безпеки для всіх товарів, що перевозяться відповідним судном або літаком. Додатковий аналіз ризику може бути проведений для цих товарів у порту чи аеропорту, де вони вивантажуються;

(б) у випадку, якщо вантажі, ідентифіковані як такі, що становлять загрозу такого серйозного характеру, що потрібне негайне втручання, митниця першого порту чи аеропорту в'їзду в Союз вживає заборонних заходів і, в будь-якому випадку, повідомляє результати аналізу ризиків для наступних портів або аеропортів;

(с) у наступних портах чи аеропортах на митній території Союзу, стаття 145 Кодексу застосовується до товарів, представлених митниці в цьому порту чи аеропорту.

Якщо товари, для яких зобов'язання подавати загальну декларацію прибуття скасовано відповідно до пунктів (с)–(k), (m) та (n) статті 104(1) та статті 104(2)–(4) Делегованого Регламенту (ЄС) 2015/2446 ввозяться на митну територію Союзу, аналіз ризику проводиться після пред'явлення товарів, якщо це можливо, на основі декларації тимчасового зберігання або митної декларації, що стосується цих товарів. Товари, представлені митниці, можуть бути випущені для проходження митної процедури або реекспортовані, як тільки буде проведено аналіз ризиків і якщо необхідно, вжиті заходи дозволять таке випускання.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі

Отже, проаналізувавши особливості аналізу ризиків за інформацією, що подається у загальній декларації прибуття в Європейському Союзі, можна виділити низку відмінностей від аналогічної процедури в Україні, зокрема (рис. 1):

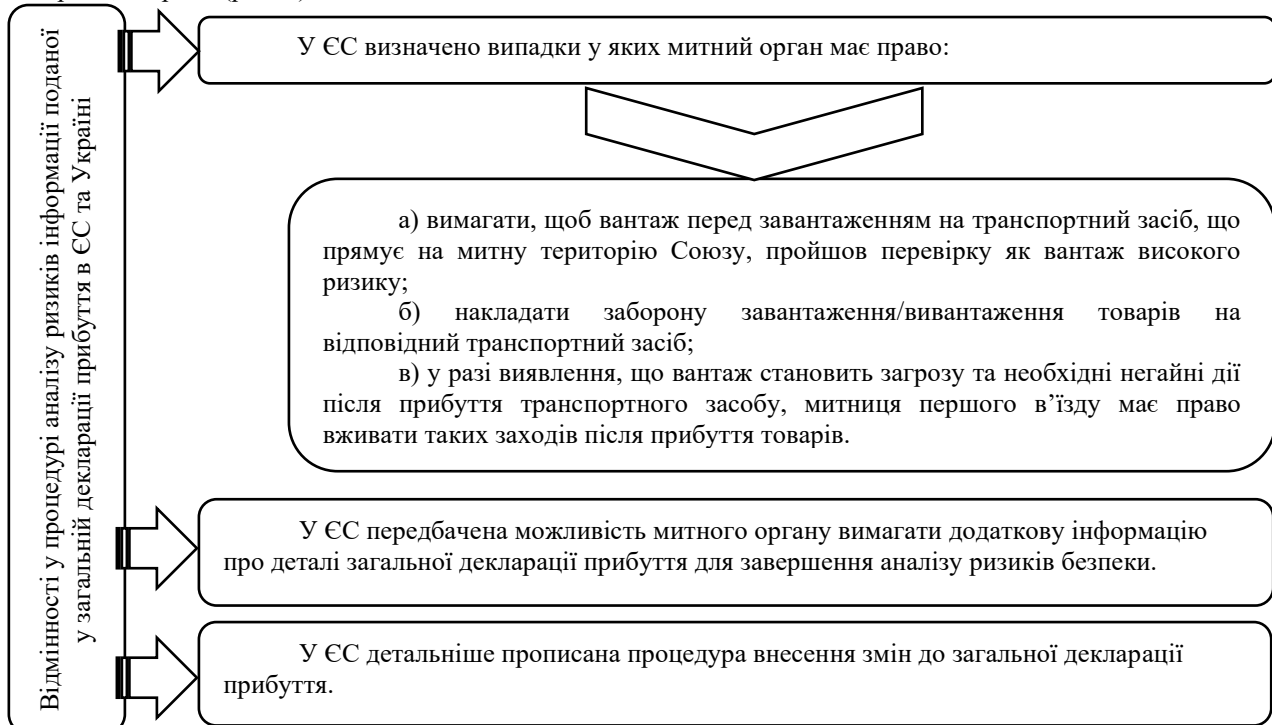


Рис. 1. Відмінності у процедурі аналізу ризиків інформації, поданої у загальній декларації прибуття в ЄС та Україні
Джерело: складено авторами

- у ЄС визначено випадки у яких митний орган має право:
- а) вимагати, щоб вантаж перед завантаженням на транспортний засіб, що прямує на митну територію Союзу, пройшов перевірку як вантаж високого ризику;
- б) накладати заборону завантаження / вивантаження товарів на відповідний транспортний засіб;

в) у разі виявлення, що вантаж становить загрозу та необхідні негайні дії після прибуття транспортного засобу, митниця першого в'їзду має право вживати таких заходів після прибуття товарів.

– в ЄС передбачена можливість митного органу вимагати додаткову інформацію про деталі загальної декларації прибуття для завершення аналізу ризиків безпеки. Такий аналіз має бути завершено після надання такої інформації;

– в ЄС детальніше прописана процедура внесення змін до загальної декларації прибуття, зокрема: визначено у яких випадках та до якого моменту декларант може вносити зміни, а також зазначається, що після внесення змін необхідним є повторне проведення аналізу ризиків.

Усунення вищезазначених відмінностей допоможе ліквідувати наявні колізії у процедурі подання загальної декларації прибуття та наблизити вітчизняне митне законодавство до законодавства країн-членів ЄС.

Література

1. Regulation (EC) No 648/2005 of the European Parliament and of the Council of 13 April 2005 amending Council Regulation (EEC) No 2913/92 establishing the Community Customs Code. URL: <http://eur-lex.europa.eu/lexuriserv/lexuriserv.do?uri=oj:l:2005:117:0013:0019:en:pdf>.

2. Commission Regulation (EC) No 1875/2006 of 18 December 2006 amending Regulation (EEC) No 2454/93 laying down provisions for the implementation of Council Regulation (EEC) No 2913/92 establishing the Community Customs Code (Text with EEA relevance). URL: <https://eur-lex.europa.eu/lexuriserv/lexuriserv.do?Uri=OJ:L:2006:360:0064:0125:En:Pdf>

3. Регламент Европейського Парламенту і Ради (ЄС) № 952/2013 від 9 жовтня 2013 року про встановлення Митного кодексу Союзу: Регламент, Міжнародний документ, Кодекс от 09.10.2013 № 952/2013. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/ru/984_009-13#n980

4. Делегований Регламент Комісії (ЄС) № 2015/2446 від 28 липня 2015 року на доповнення Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 952/2013 стосовно детальних правил щодо певних положень Митного кодексу Союзу: Європейський Союз; Регламент, Міжнародний документ від 28.07.2015 № 2015/2446. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_028-15#n891

5. Руда Т. В., Попель С.А. Сутність та вимоги до подання короткої ввізної декларації в країнах ЄС. Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки, 2016. Вип. 29. С. 61-67.

6. Import control system 2. URL: https://ec.europa.eu/taxation_customs/customs-4/customs-security/import-control-system-2-ics2-0_en

7. Імплементативний Регламент Комісії (ЄС) 2015/2447 від 24 листопада 2015 року щодо детальних правил імплементування певних положень Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 952/2013 про встановлення Митного кодексу Союзу: Європейський Союз; Регламент, Міжнародний документ від 24.11.2015 № 2015/2447. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_029-15#n1402

References

1. Regulation (EC) No 648/2005 of the European Parliament and of the Council of 13 April 2005 amending Council Regulation (EEC) No 2913/92 establishing the Community Customs Code. Retrieved from: <http://eur-lex.europa.eu/lexuriserv/lexuriserv.do?uri=oj:l:2005:117:0013:0019:en:pdf>.

2. Commission Regulation (EC) No 1875/2006 of 18 December 2006 amending Regulation (EEC) No 2454/93 laying down provisions for the implementation of Council Regulation (EEC) No 2913/92 establishing the Community Customs Code (Text with EEA relevance). Retrieved from: <https://eur-lex.europa.eu/lexuriserv/lexuriserv.do?Uri=OJ:L:2006:360:0064:0125:En:Pdf>

3. Regulation of the European Parliament and Council (EU) No. 952/2013 of October 9, 2013 on the establishment of the Customs Code of the Union: Regulation, International Document. № 952/2013 (2013, october 9). Retrieved from: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/ru/984_009-13#n980

4. Commission Delegated Regulation (EU) 2015/2446 of 28 July 2015 supplementing Regulation (EU) No 952/2013 of the European Parliament and of the Council as regards detailed rules concerning certain provisions of the Union Customs Code. Retrieved from: https://eurlex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2015.343.01.0001.01.ENG&toc=OJ:L:2015:343:TOC.

5. Ruda T.V., Popel S.A. The essence and requirements for the submission of a short import declaration in the EU. Naukovi pratsi Kirovohradskoho natsionalnoho tekhnichnoho universytetu. Ekonomichni nauky. no. 29 (2016). pp. 61-67.

6. Import Control System 2 (ICS2). European Commission. Retrieved from: https://ec.europa.eu/taxation_customs/customs4/customs-security/import-control-system-2-ics2-0_en.

7. Commission Implementing Regulation (EU) 2015/2447 of 24 November 2015 laying down detailed rules for implementing certain provisions of Regulation (EU) No 952/2013 of the European Parliament and of the Council laying down the Union Customs Code. Retrieved from: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32015R2447>.