

2025 РІК – СУТТЄВІ ЗМІНИ: ЗАПРОВАДЖЕННЯ СИСТЕМИ КОНТРОЛЮ ІМПОРТУ ICS2 ДЛЯ АВТОПЕРЕВЕЗЕНЬ ДО ЄС

Європейський Союз вважає своїм головним пріоритетом забезпечення безпеки своїх громадян і єдиного ринку.

Щороку до ЄС імпортується товарів на трильйони євро, причому зараз на 27 країн ЄС припадає близько 15% світової торгівлі товарами. Програма подання даних безпеки та захисту перед прибуттям підтримує ефективний митний контроль, що базується на оцінці ризиків, одночасно сприяючи вільному потоку законної торгівлі через зовнішні кордони ЄС.

Для митних цілей ризику безпеки та захисту охоплюють низку питань, включаючи переміщення вибухових речовин у повітряних вантажах, наркотики, прекурсори, небезпечні підроблені ліки, небезпечні іграшки чи електроніку, заражені продукти харчування, зброю та всі види організованої контрабанди. Зараз з'являються нові загрози, такі як поштова доставка летальних синтетичних опіатів. Організовані групи використовують пункти доставки та створюють свої ланцюги постачання, прагнучи уникнути виявлення й постійно впроваджуючи інновації. У той же час, обсяг вантажів, що контролюються митницею, збільшується в рази через зміни в бізнес-моделях глобальної торгівлі, породжені електронною комерцією. Нові попередні дані для товарів у поштових відправленнях відкривають нові можливості, але й також нові виклики.

Система контролю імпорту (Import Control System, ICS) – це процедура митного декларування, встановлена Європейським Союзом для посилення безпеки кордонів і спрощення транскордонної торгівлі.

Перший етап ICS був запроваджений 15 березня 2021 року й зосереджений на поштових та експрес-перевізниках. Друге оновлення було впроваджено 1 березня 2023 року і розширило коло сторін, які повинні подавати дані, включаючи експедиторів та авіаперевізників.

Наразі Європейський Союз впро-



ваджує нову програму безпеки та захисту, підкріплену системою попереднього інформування про вантажі перед прибуттям на митниці – Import Control System 2 (ICS2).

Вона переформатує існуючі процеси з точки зору ІТ, юридичних, митних ризиків, контролю та операційних перспектив торгівлі.

Раніше було достатньо декларувати товари митниці після їх прибуття на територію ЄС. Відтепер декларацію на товари потрібно буде надсилати до ICS2 до того, як їх завантажать для транспортування в країні відправлення. Якщо цього не зробити, товари, ймовірно, не будуть допущені для транспортування, що призведе до затримки відправлень, а також додаткових витрат на зберігання для власника товарів.

ICS2 вимагає від економічних операторів, включаючи перевізників, завчасно подавати дані про безпеку та захист у формі загальної декларації прибуття (ENS), щонайменше, за одну годину до прибуття товарів до ЄС.

Програма є одним із головних елементів створення інтегрованого підходу для посилення управління митними ризиками в рамках спільної системи управління ризиками (CRMF). Програма являє собою першу лінію захисту з точки зору безпеки внутрішнього ринку ЄС і споживачів ЄС. Вона вимагає електронного подання детальної інформації про відправлення ще до того, як товари потраплять на митну територію ЄС, що дозволяє проводити розширену оцінку безпеки для ідентифікації відправлень, які можуть потребувати додаткової перевірки.

Розширена інформаційна система ЄС щодо вантажів ICS2 забезпечує впровадження цього нового режиму

регулювання митної безпеки та захисту, спрямованого на кращий захист єдиного ринку та громадян ЄС.

Вона збиратиме дані про всі товари, які надходять до ЄС, завчасно до їх прибуття. Економічні оператори (ЕО) повинні будуть задекларувати дані про безпеку та захист в ICS2 через загальну декларацію прибуття (ENS).

Попередня інформація про вантаж та аналіз ризиків на її підставі дозволять завчасно виявити загрози і допоможуть митним органам втручатися в найбільш відповідну точку ланцюга постачання.

ICS2 запроваджує ефективніші та результативні можливості митної безпеки та захисту ЄС, спрямовані на:

- посилення захисту громадян ЄС і внутрішнього ринку від загроз безпеці та безпеки;
- надання митним органам ЄС спроможності краще ідентифікувати вантажі з високим ризиком;
- підтримку пропорційних, цілеспрямованих митних заходів на зовнішніх кордонах у сценаріях реагування на кризу;
- сприяння транскордонному оформленню для законної торгівлі;
- спрощення обміну інформацією між економічними операторами (ЕО) та митними органами ЄС.

ICS2 – це централізована електронна система (пункт збору даних) для реєстрації товарів, які будуть увезені до Європейського Союзу, завчасно, до їх прибуття на територію ЄС.

Для розуміння ситуації слід враховувати, що ввезення товарів до ЄС – це 5-етапний процес, який складається з:

1. Подання загальної декларації прибуття (ENS);
2. Повідомлення про прибуття транспортного засобу;
3. Пред'явлення товару;
4. Тимчасове зберігання товарів;
5. Поміщення товарів під митну процедуру.

Сфера бізнес-процесу ICS2 охоплює три кроки з п'яти: подання ENS, повідомлення про прибуття транс-

портного засобу та пред'явлення товару.

Відповідно до Митного кодексу Союзу (УСС, Імплементативне рішення Комісії (ЄС) 2019/2151 – Робоча програма УСС), ICS2 впроваджується у трьох випусках (операційних версіях).

Кожен випуск впливає на різних економічних операторів (ЕО) і види транспорту. Економічні оператори вже декларують (або почнуть декларувати) свої товари в ICS2, але зобов'язання розпочати подання таких декларацій не є однаковим для всіх операторів. Це прямо залежить від типу послуг, які вони надають у міжнародному русі товарів, і пов'язано з трьома датами окремих випусків (Release) ICS2 – 15 березня 2021 року, 1 березня 2023 року та 3 червня 2024 року.



Важливо розуміти, що ICS2 не є імпоротною системою і не використовується для обробки митних декларацій чи випуску імпортованих товарів у вільний обіг.

ICS2 повністю замінить ICS1 абсолютно новим бізнес-процесом відповідно до законодавчих вимог Митного кодексу Союзу (УСС) та стратегічних операційних потреб, викладених у Стратегії та Плані дій щодо управління митними ризиками ЄС (прийнятих у 2014 році). Крім того, ICS2 дозволяє багаторазово подавати попередню інформацію про вантаж для застосування статті 127 (6) Митного кодексу Союзу та залучає більше учасників ланцюга постачання та бізнес-моделей відповідно до статті 127 (4) Митного кодексу Союзу з метою збору якісніших та своєчасних даних, пов'язаних з ланцюгами поставок товарів.

ICS1 і ICS2 працюватимуть паралельно протягом обмеженого періоду часу. Після розгортання ICS2 випуск 3 з 1 березня 2024 року ICS1 буде поступово припинено після перехідного періоду в 200 днів. Запровадження фінального випуску оновленої системи Європейського Союзу із забезпечення раннього контролю без-

пеки та захисту товарів до прибуття на прикордонні пункти пропуску ICS2 випуск 3 розпочато 3 червня 2024 року.

Перевізники, експедитори та поштові оператори мають інтегрувати свої IT-системи з ICS2 та створити можливість для своїх клієнтів (власників вантажів) заповнювати декларацію на товари в електронній формі в режимі самообслуговування. Всі економічні оператори в ланцюгу транспортування зобов'язані адаптувати свої системи і процедури для електронного обміну даними з ICS2 та надсилати інформацію про імпортовані товари на більш ранньому етапі процесу.

З упровадженням нової системи контролю імпорту всі економічні оператори мають подавати дані про безпеку та захист в ICS2 через загальну декларацію прибуття (ENS).



Залежно від виду транспорту, ENS необхідно подати в наступні терміни: перевезення морем:

а) щонайменше за дві години до прибуття судна в перший порт заходу в ЄС у випадку переміщення вантажів, що надходять із Гренландії, Фарерських островів, Ісландії, портів Балтійського, Чорного, Середземного морів або Марокко;

б) ті самі дві години застосовуються у випадках, коли товари надходять з інших територій третіх країн і потрапляють на митну територію ЄС, французьких заморських департаментів, Азорських островів, Мадейри або Канарських островів, а тривалість подорожі судна менша ніж 24 години;

с) не пізніше ніж за чотири години до прибуття судна для наливних вантажів у випадках, відмінних від пунктів а) або б), наведених вище;

д) для контейнерних вантажів у випадках, відмінних від а) і б) – за 24 години до завантаження товарів на судно, яке привезе їх на митну територію ЄС;

повітряні перевезення:

е) ENS або, якщо це неможливо, мінімальний набір даних для попереднього повітряного завантаження

повинні бути подані якомога раніше, але не пізніше, ніж вантажі будуть завантажені на літак, який привезе їх до митної території ЄС;

ф) якщо згідно з пунктом (е) подано лише мінімальний набір даних, повний ENS повинен бути поданий у момент фактичного вильоту повітряного судна, якщо тривалість польоту становить менше чотирьох годин;

г) для рейсів, відмінних від зазначених у пункті ф), повний ENS необхідно подати за чотири години до прибуття літака в перший аеропорт на митній території ЄС;

залізничні перевезення:

h) якщо поїздка займає менше двох годин від останньої станції формування поїзда за межами митної території ЄС до першого пункту в'їзду на цю митну територію, ENS слід подати не пізніше ніж за годину до того, як потяг прибуде на пункт пропуску через державний кордон ЄС;

і) в інших випадках, крім згаданих у пункті h), ENS слід подати не пізніше ніж за дві години до прибуття потягу до пункту в'їзду до ЄС;

автомобільні перевезення:

ENS необхідно подати не пізніше ніж за одну годину до того, як товар прибуде до пункту в'їзду в ЄС;

перевезення внутрішніми водними шляхами:

ENS необхідно подати не пізніше ніж за дві години до прибуття вантажів до пункту в'їзду в Союз.

У 2024 році ICS2 поступово поширюється на перевізників та підприємства, які ввозять товари до країн Європейського Союзу, Північної Ірландії, Швейцарії та Норвегії, незалежно від того, чи вони призначені для цих країн, чи проходять через них транзитом. Це стосується так само поштових операторів, експрес-перевізників, експедиторів та власників вантажів. Опосередковано це вплине на всіх виробників, експортерів і приватних осіб з-поза меж ЄС, які відправляють товари до ЄС або транзитом через територію ЄС.

Перехідний період триватиме з 1 квітня 2025 року до 1 вересня 2025 року, після чого всі автомобільні перевізники будуть зобов'язані подавати ENS в ICS2.

Раніше дані ENS подавалися до системи ICS через Нову комп'ютеризовану транзитну систему (NCTS), де

попередня інформація про вантаж, що містить елементи безпеки та захисту, також могла використовуватись як декларація ENS.

Сьогоднішня NCTS Фаза 5 не включає елементи безпеки та захисту, необхідні для ENS, і не підключена до ICS2 (*Європейська Комісія запевняє, що це буде реалізовано в NCTS Фаза 6, яка до того ж може бути імплементована не всіма країнами — членами ЄС*), а це означає, що дані ENS повинні подаватися окремо до ICS2, на додаток до попередньої інформації про вантаж, яка надсилається до NCTS.

Відповідно до статті 127 (4) Митного кодексу ЄС (UCC), відповідальність за подання повної інформації ENS (одноразова подача) в автотранспортній галузі повністю лежить на перевізнику.

Перевізники та інші учасники ланцюгів постачання, такі як експедитори, агенти з наземного обслуговування, експортери, відправники вантажу та вантажоодержувачі, повинні надавати всі необхідні дані про вантаж перевізнику для полегшення цього процесу.

Перевізник має зібрати всю необхідну інформацію від своїх ділових партнерів та подати декларацію ENS, несучи повну відповідальність за неї.

На додаток до інформації, що зазвичай подається в NCTS як попередня інформація про вантаж, набір обов'язкової інформації, пов'язаної з автомобільними перевезеннями для повної ENS (одноразова подача), був розширений і тепер включає:

інформацію про покупця та продавця (яка відрізняється від інформації про відправника вантажу та вантажоодержувача);

місце приймання (місце, де вантаж приймається перевізником для перевезення) та місце доставки;

шестизначний код товару за Гармонізованою системою опису й кодування товарів (HS) для кожного товару у відправленні: десятизначні коди HS є кращими та навіть необхідними в деяких країнах-членах, наприклад Ірландії.

Економічним операторам доступні кілька способів подачі даних до ICS2:

а) портал Shared Trader Portal (STP): доступний лише для малих та середніх підприємств ЄС, зареєстро-

ваних у Єдиній системі управління користувачами та цифровими підписами (UUM&DS). Економічний оператор повинен звернутися до своєї національної адміністрації для реєстрації як економічного оператора-декларанта;

б) третя сторона — IT-провайдер: використання IT-сервісу з підключенням до системи ICS2 для подачі ENS, наприклад, додаток MCAT «TIR-EPD»;

с) інтеграція власної системи: економічні оператори можуть безпосередньо підключити свої існуючі системи до ICS2.



Враховуючи ці вимоги, Міжнародний союз автомобільного транспорту (MCAT/IRU) зараз активно працює над підключенням програми «TIR-EPD» до ICS2 для спрощення подання декларацій ENS автоперевізниками. Ця інтеграція запобігатиме подвійному введенню даних та подачі для автоперевізників. Перевізники зможуть один раз ввести інформацію та одночасно подати її як до NCTS, так і до ICS2.

MCAT/IRU у тісній співпраці з Європейською Комісією та кількома партнерськими асоціаціями, такими як UPU, ECSA, CLECAT та ESC, провів перший вебінар для своїх членів щодо впровадження нової Системи контролю імпорту 2 (ICS2) в автомобільних вантажних перевезеннях.

Учасники обговорили майбутні вимоги митної безпеки та захисту. ICS2 набуде чинності з квітня по вересень 2025 року та накладе нові зобов'язання на операторів автомобільного транспорту, вимагаючи від них подавати більш розширені митні декларації безпеки та захисту для товарів, що перевозяться до ЄС або через його територію.

Вебінар, на якому виступили сім спікерів-експертів із різних країн, підкреслив необхідність завчасної підготовки до запровадження ICS2 для автомобільного транспорту, оскільки недотримання вимог може призвести

до затримок на зовнішніх кордонах ЄС і потенційних штрафів.

Цей вебінар став першим із серії ініціатив, запланованих MCAT/IRU для підтримки своїх членів на шляху розгортання ICS2.

Щоб забезпечити плавний перехід, IRU підкреслив важливість співпраці з Європейською комісією, національними митними органами, вантажовідправниками та іншими партнерами з логістики. IRU продовжить роботу в тісній співпраці з компетентними службами Європейської Комісії.

Не стоять осторонь і міжнародні об'єднання професійних асоціацій експедиторів, такі як CLECAT.

CLECAT представляє інтереси понад 19000 компаній, у яких працює понад 1000000 співробітників у сфері логістики, експедирування вантажів і митних послуг. Багатонаціональні, середні та малі експедитори і митні агенти входять до її складу, що робить організацію найбільш репрезентативною.

Членами CLECAT є понад 20 національних організацій європейських постачальників послуг, пов'язаних з вантажними перевезеннями.

Європейські експедитори та митні агенти обробляють 65% вантажів, що транспортуються автомобільним транспортом, 95% вантажів, що транспортуються повітряним транспортом, і 65% вантажів, що транспортуються морським транспортом. Вони широко використовують власні IT-системи, спеціальні термінали та складські приміщення, щоб задовольнити потреби своїх клієнтів.

CLECAT і Генеральний директорат Європейської Комісії з податкових і митних питань DG TAXUD провели спільний семінар щодо ICS2, організований для підтримки експедиторів у підготовці до нової митної інформаційної системи ЄС.

Понад 170 учасників, які приєдналися до заходу в Брюсселі та онлайн, активно обмінювалися безпосередньо з Комісією різними аспектами майбутніх вимог і процесів, а також проблемами, які виникають під час поточної підготовки компаній. CLECAT представив стан готовності експедиторів і проблеми, з якими зіткнулися під час їх підготовки, після чого Комісія представила політичні цілі ICS2, передбачуваний вплив на експедиторів, а

також хід планування та впровадження. ICS2.

Під час семінару детально обговорювався досвід реалізації ICS2 випуск 2, який вимагає від експедиторів та авіаперевізників, відповідальних за надсилання, отримання та організацію логістики і транспортування товарів до або через ЄС повітряним транспортом, адаптації до змін у вимогах ЄС із подання необхідних попередніх електронних даних до ICS2. На сесії було розглянуто загальне функціонування та високорівневе моделювання бізнес-процесів (BPM), включаючи варіанти подання документів для експедиторів, рекомендації та аналіз ризиків, відповідні вимоги до даних і взаємозв'язок з іншими митними процедурами.

Третя сесія була присвячена ICS2 випуск 3 для морського, залізничного та автомобільного транспорту, зокрема, йшлося про параметри подання документів для експедиторів, а також стратегію переходу від випуску 2 до випуску 3.

Європейська Комісія також представила свою комунікаційну кампанію щодо ICS2 та зусилля, спрямовані на підвищення глобальної обізнаності і забезпечення готовності економічних операторів із ЄС та поза ЄС до майбутніх змін.

У ході всіх обговорень експерти сходяться до єдиної точки зору: запровадження системи ICS2 для автомобільного транспорту вимагає зусиль і змін від усіх учасників ланцюгів постачання товарів, і в першу чергу від тих, хто зареєстрований за межами Європейського Союзу.

Отже, поки є час, слід серйозно вивчити нові вимоги і належним чином підготуватися, щоб не втратити можливості роботи на ринку перевезень товарів до ЄС.

Для правильного розуміння ситуації можна скористатися коротким довідником, поширеним Європейською Комісією.

Що таке загальна декларація прибуття (ENS)?

Загальна декларація прибуття (ENS) — це акт, за допомогою якого особа інформує митні органи у встановленій формі та в установленому порядку й протягом певного терміну про те, що товари мають бути ввезені на митну територію Європейського Союзу.

Що таке подання загальної декларації прибуття (ENS)?

Подання ENS означає частковий або повний набір даних ENS, який вимагається законодавством для певного виду транспорту чи бізнес-моделі.

Що таке багаторазове подання?

Багаторазове подання декларації означає, що ENS складається з двох або більше часткових декларацій ENS (тобто двох або більше встановлених наборів даних), які разом утворюють декларацію ENS.

Що таке попередня інформація про вантаж (PLACI)?

PLACI відноситься до певного типу часткового подання ENS, який є обов'язковим мінімальним набором даних («7+1»), які потрібно подати якнайшвидше до завантаження товарів на літак у третій країні. Він обмежений лише повітряним сполученням і охоплює всі товари (тобто генеральні вантажі, експрес-відправлення та поштові відправлення).

Що таке попереднє завантаження?

Попереднє завантаження вказує на етап перед завантаженням товарів на транспортний засіб, який у подальшому привезе їх на митну територію Європейського Союзу.

Що таке попереднє прибуття?

Попереднє прибуття означає етап до прибуття транспортного засобу на митну територію Європейського Союзу.

Хто і коли повинен подавати загальну декларацію прибуття (ENS)?

Загалом, перевізник, який ввозить товари на митну територію Європейського Союзу, зобов'язаний подати

ENS для цих товарів (Стаття 127 (4) UCC). Якщо перевізник не має у своєму розпорядженні всіх передбачених законом даних ENS, ці дані повинні бути подані особою, яка володіє цими даними та не надала їх перевізнику. Це зрештою дозволить перевізнику подати повну ENS (Стаття 127 (6) UCC; випадок багаторазового подання).

Для поглибленого розуміння обсягу і специфіки даних, з якими доведеться працювати українському перевізнику, можна навести окремі відповіді, які поширила Європейська Комісія на своїх ресурсах:

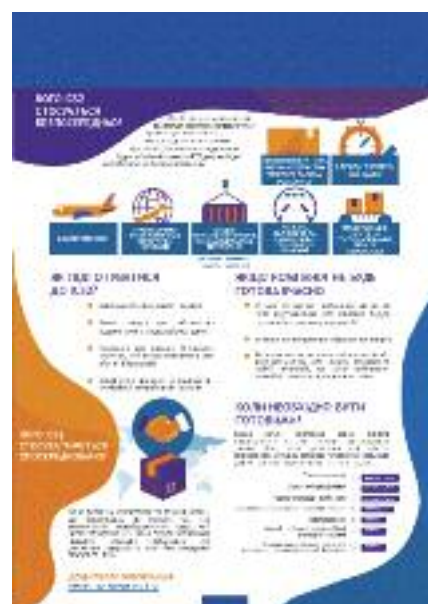
«Будь-який оператор (включно з перевізниками), який не є особою, що подає заявку, але хоче отримувати сповіщення, повинен налаштувати свої параметри і точку доступу «Шлях зв'язку за замовчуванням» через STP у розділі «керування параметрами». Канал можна встановити на STP (пов'язані сповіщення можна перевірити за допомогою програми STP) або на S2S, через який будуть надсилатися повідомлення зі сповіщеннями.

Для доступу та використання STP будь-якому економічному оператору потрібно зареєструватися в UUM&DS.

Автентифікація для доступу до Митного порталу трейдера ЄС відбувається через систему «Уніфікованого керування користувачами та цифрового підпису» (UUM&DS).

Оператори та інші особи повинні мати реєстраційний та ідентифікаційний номер суб'єктів господарювання (EORI) і відповідні ролі, призначені для доступу до системи.

Щоб отримати номер EORI та роль,



суб'єктам господарювання та іншим особам необхідно звернутися до компетентного органу для реєстрації EORI в країні, де вони зареєстровані.

Після автентифікації в UUM&DS кінцеві користувачі зможуть:

взаємодіяти з митницею через підключені IT-системи;

керувати завданнями та повідомленнями;

зареєструвати свою електронну адресу, щоб отримувати сповіщення також електронною поштою;

мати повне уявлення про подані заяви та запити;

зберігати чернетку заявки чи запиту для подальшого подання та керувати цими чернетками;

керувати вкладеннями, які використовуються в заявках і запитах.

Будь-який EO, який хоче отримати доступ до STP, повинен бути користувачем UUM&DS і зв'язатися з національною адміністрацією, яка надає пов'язані з ICS2 STP ролі.

Для STP визначено такі ролі:

- Декларант економічного оператора (EO-DECL);

- Представник економічного оператора (EO-REP);

- Конфігуратор економічного оператора (EO-CONF);

- Особа, яка повідомляє про прибуття (EO-PNA);

- Повідомити сторону (EO-NOP).

Майте на увазі, що National Administrations Service Desk (NSD) може підтримувати EO, які мають проблеми з обліковим записом UUM&DS або доступом до STP, для налаштування

конфігурації системи та параметрів сповіщень.»

Більше інформації про ICS2 доступно на спеціальній веб-сторінці Європейської Комісії, а також у загальнодоступній базі даних Комісії з робочою і технічною документацією щодо випуску 2 і випуску 3.

Для первинного ознайомлення з ICS2 підготовлено інформаційний бюлетень, також доступний англійською, французькою, німецькою, португальською, іспанською, арабською, китайською, японською, російською й турецькою мовами.

[За матеріалами з мережі «Інтернет»](#)

*Валерій Луговець, заступник директора
Департаменту супроводження конвенції
МДП АсМАП України*