

Міністерство транспорту та цифрової інфраструктури ФРН – Відділ StV 21

Каталог питань стосовно реєстрації автомобілів з України після 30.09.2024

А. Реєстрація автомобілів

➤ Які документи необхідні для реєстрації іноземних транспортних засобів у Німеччині?

Відповідній службі з постановки транспортних засобів на облік необхідно надати наступне:

- документ, що посвідчує особу, з ім'ям та прізвищем, написаними латинськими літерами;
- українське свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу та номерні знаки;
- індивідуальний дозвіл на автомобіль відповідно до § 21 Правил про допуск до дорожнього руху (StVZO) або (якщо є) сертифікат відповідності ЄС (CoC) з даними додатково проведеного технічного огляду згідно з § 29 Правил StVZO;
- доказ наявності страховки (електронне підтвердження страхування транспортного засобу – eVB; не "зелена карта", не прикордонна страховка, оскільки вони стосуються лише міжнародних перевезень);
- доручення на безакцептне списання SEPA (IBAN та BIC); якщо необхідно, згода власника рахунку.

Рекомендується також подати довідку митного органу про відсутність заборгованості з податків і зборів, якщо її можна отримати.

➤ В Україні громадяни можуть використовувати, окрім паперових документів, також і документи в електронній формі. До них відносяться документи, що посвідчують особу, а також документи, що підтверджують володіння автомобілем (реєстраційний документ на транспортний засіб). Чи можна використовувати такі документи при реєстрації автомобіля в Німеччині?

Використання електронних українських документів для реєстрації автомобілів не допускається. Зокрема, посвідчення особи та українське свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу мають бути представлені в документарній формі. Якщо немає можливості надати останній документ в оригіналі, то заявник зобов'язаний довести своє право розпорядження іншим належним способом. У такій ситуації служба з постановки транспортних засобів на облік вирішує у кожному конкретному випадку, чи можна зробити переоформлення на заявника.

➤ Чи можуть громадяни України при реєстрації автомобіля в Німеччині зберегти свій технічний паспорт і номерні знаки?

Відповідно до § 8 абз. 4 речення 1 Постанови Міністерства транспорту, будівництва та містоустрою ФРН «Про порядок реєстрації, проведення обов'язкового технічного огляду та експертизи транспортних засобів» (FZV), служба з постановки транспортних засобів на облік повинна вилучати іноземні реєстраційні документи на транспортний засіб, зберігати їх протягом шести місяців після вилучення та, після закінчення цього терміну, негайно знищувати. За запитом компетентного закордонного органу влади, служба з постановки транспортних засобів на облік має протягом терміну зберігання вислати назад вилучене свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу через Федеральне відомство автомобільного транспорту (§ 8 абз. 4 речення 5 Постанови FZV).

Щодо українських свідоцтв про реєстрацію, існує для початку правова можливість, згідно з § 8 абз. 4 речення 5 Постанови FZV, вислати їх на адресу організації, названої українською владою. Якщо ж такий крок неможливий, а знищення українських свідоцтв про реєстрацію викликає сумніви, наприклад, з огляду на те, що це ускладнило б повторну реєстрацію в Україні, то органи влади федеральних земель можуть, на думку Міністерства, вручати свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу за допомогою видачі спеціальних дозволів, відповідно до § 76 Постанови FZV, з відміткою про видачу німецького свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу особі, правомочної розпоряджатися автомобілем.

Що стосується залишення іноземних номерних знаків, то в постанові FZV не міститься в цьому відношенні ніяких положень. Тим самим, для вилучення номерних знаків немає законних підстав. Однак, автомобілі, зареєстровані в Україні, не мають спеціальним чином маркованих номерних знаків. Тому анулювання з метою запобігання можливих зловживань з номерами є неможливим. Разом з тим, з точки зору Міністерства транспорту, з урахуванням можливої повторної реєстрації в Україні, можливим є повернення номерних знаків особам, правомочним розпоряджатися автомобілем, в тих випадках, коли українські свідоцтва про реєстрацію будуть явно анульовані за допомогою відмітки про отримання німецької реєстрації. Слід зазначити, що зловживання номерними знаками є карним. Додатково до цього Міністерство транспорту поширить інформацію через відповідні засоби комунікації (веб-сайт/інформаційний бюлетень) про карність зловживань з автомобільними номерними знаками.

Німецькі органи влади не мають інформації про те, яким чином у цьому плані діє українська влада після повернення своїх громадян на батьківщину.

- Чи необхідно, згідно з німецьким правом, зняти автомобіль з обліку в Україні перед його реєстрацією в Німеччині?

Це внутрішньоукраїнське питання. Однак слід створити чіткі правила в цьому плані для власників. Віденська конвенція передбачає реєстрацію і принцип взаємного визнання на термін до одного року. З того моменту, коли реєстрація в Німеччині стає обов'язковою, українські документи та номерні знаки більше не визнаються в Німеччині; останні більше не можна перевозити в автомобілі.

- Що відбувається, якщо український автомобіль використовується в Німеччині не власником, а іншою особою, яка виїхала з України (наприклад, на підставі довіреності)? Яким чином така особа може зареєструвати транспортний засіб у Німеччині?

Відповідно до сформованої судової практики (див. зокрема § 7 Закону Про дорожній рух (StVG)), власником є будь-яка особа, яка використовує транспортний засіб від свого імені за власний рахунок і розпоряджається транспортним засобом, тобто сама визначає причину, час і дату поїздок (Вищий земельний суд м. Хамм, рішення суду від 7 грудня 2012 р. – I-9 U 117/12 –, примітка на полях 13, комп'ютерна довідкова система юридичної інформації з подальшими посиланнями на джерела). При цьому запис у частині I свідоцтва про реєстрацію не є безперечним доказом того, що зареєстрована особа має статус власника (Земельний суд м. Нюрнберг-Фюрт, судові рішення від 13 серпня 2015 р. – 8 O 9261/14 –, примітка на полях 25, комп'ютерна довідкова система юридичної інформації). Тобто, фактичний та зареєстрований власник можуть бути різними особами.

В цьому плані слід застосовувати наступну практику: як підстава для того, щоб український біженець насправді мав право розпоряджатися автомобілем, мають розглядатися не записи в українських свідоцтвах, а фактичні відносини власності (див. зразок в Додатку 1). Якщо заявник не може підтвердити своє право розпорядження (наприклад, рахунками, декларацією про передачу та ін.), він може подати в службу з постановці транспортних засобів на облік письмову заяву з підтвердженням права розпоряджатися транспортним засобом і поясненням обставин відсутності доказів. Служба з постановці транспортних засобів на облік потім вирішує, після належного розгляду, чи можна здійснити реєстрацію на підставі наявних даних і обставин кожної конкретної ситуації. При цьому заявник інформується про те, що надання невірної інформації може призвести до скасування рішення.

При реєстрації, в тих випадках, коли право розпорядження автомобілем прямо не впливає з українського свідоцтва про реєстрацію, декларації про передачу або аналогічних документів, необхідно завжди вносити в німецьке свідоцтво данні про

походження автомобіля (українські номери) в поле 22. Якщо українське свідоцтво відсутнє або якщо існують обґрунтовані сумніви в його справжності, служба з постановки транспортних засобів на облік може вислати прохання про підтвердження на електронну адресу info@hsc.gov.ua

На питання має бути отримана ствердна або негативна відповідь (приклад: «Чи зареєстрований у вас пан... як власник?»); слід отримати згоду заявника.

Якщо свідоцтво про реєстрацію просто втрачено, то його можна, при необхідності, запросити в представництвах Державної міграційної служби України (Державне підприємство «Документ») через власника або власницю. Такі представництва знаходяться в Берліні, Кельні та Мюнхені (див. <https://passport.org.ua/en/centres>).

Чи є необхідність реєструвати автомобіль двічі, спочатку в Німеччині і потім ще раз при поверненні в Україну?

Це не подвійна реєстрація, а наслідок питання, чи бере транспортний засіб участь у міжнародному дорожньому русі чи ні. В аспекті міжнародного права (Ст. 1 літера b Віденської конвенції про дорожній рух 1968 року, підписантами якої є Німеччина та Україна) виходять з того, що автомобіль реєструється в одній країні і залишається на цій реєстрації, поки він бере участь тільки в міжнародному русі, тобто, потім знову повертається в країну реєстрації. Тимчасовий в'їзд в іншу країну розглядається як продовження перебування в міжнародному русі, при цьому тимчасовим називається однорічний період в залежності від національного законодавства. У Німеччині однорічний період чітко встановлений як верхня межа (§ 46 абз. 7 Постанови FZV). Через один рік, згідно з німецьким законодавством, автомобіль вже не може розглядатися як такий, що бере участь у міжнародному русі. Крім того, діє наступне положення: якщо автомобіль постійно знаходиться в іншій країні, він більше не бере участі в міжнародному русі, навіть якщо один рік ще не пройшов. Щодо українських біженців було прийнято рішення, згідно з яким до них, як правило, застосовується однорічний термін, тобто, верхня межа за німецьким законодавством. Після закінчення цього терміну відповідні автомобілі, якщо вони залишаються в Німеччині і для них не робиться виняток - як це було найпізніше до 30.09.2024 р. в певних випадках на рівні земель - мають бути тут зареєстровані. Питання про те, що робити з попередньою реєстрацією (тут в Україні) не врегульовано; це є прерогативою відповідної держави.

➤ **Уточнення**

Як обґрунтовується постійне перебування автомобіля в Німеччині? Чи є певна процедура, яку необхідно пройти? Який документ підтверджує, що автомобіль перетнув кордон?

Тимчасова участь у дорожньому русі у Федеративній Республіці Німеччина автомобілів, зареєстрованих за кордоном, регулюється в § 46 Постанови FZV. Згідно з § 46 абз. 1 речення 1 Постанови FZV, для тимчасової участі в дорожньому русі необхідно, крім іншого, щоб для відповідного автомобіля не було обґрунтовано постійного перебування в Німеччині. Постійне знаходження автомобіля, в розумінні приписів, визначається, головним чином, за фактичними відносинами, тобто, за об'єктивними ознаками (Федеральний адміністративний суд, рішення від 18 червня 1981 р. – 7 В 137/81 –, комп'ютерна довідкова система юридичної інформації). Йдеться про обставину, яку необхідно встановити, а не про результат адміністративної процедури, яку необхідно пройти. Визначальною обставиною для встановлення факту постійного перебування може бути, наприклад, те, що автомобіль регулярно використовується від зареєстрованого місця проживання особи, тобто, ця особа звідти їде і потім знову паркує там свій автомобіль. Тимчасовим періодом у розумінні § 46 абз. 1 – 3 Постанови FZV вважається період до одного року. Якщо цей термін перевищено, факт постійного перебування більше не має значення; відповідний транспортний засіб підлягає реєстрації.

Відповідь Федерального міністерства внутрішніх справ (BMI):

Довідку в тому розумінні, в якому було поставлено питання («Який документ підтверджує, що автомобіль перетнув кордон?») щодо автомобілів федеральна поліція не видає. Однак, у закордонних паспортах громадян третіх країн (це стосується і громадян України) при в'їзді та виїзді - якщо вони перетинають зовнішній кордон Шенгенської зони, на якому здійснюється прикордонний контроль -, згідно з постановою (ЄС) 2016/399 ставляться штампи (Шенгенський кодекс про кордони). На внутрішніх кордонах Шенгенської зони – за винятком тимчасового відновлення внутрішнього прикордонного контролю - прикордонний контроль не здійснюється. У разі тимчасового відновлення прикордонного контролю на внутрішніх кордонах Шенгенської зони штампи в закордонних паспортах не ставляться.

Як визначається тривалість однорічного періоду? (з якого моменту починається відлік цього періоду щодо того чи іншого автомобіля?)

Однорічний термін для тимчасової участі в дорожньому русі в Німеччині починається в день перетину кордону Німеччини і закінчується не пізніше ніж після закінчення одного року після перетину кордону, якщо до цього не було

обґрунтовано постійне перебування українського автомобіля в Німеччині. Якщо постійне знаходження автомобіля обґрунтовується, цей термін закінчується достроково.

Тут мається на увазі перший або останній в'їзд до Німеччини або до ЄС?

Як правило, визначальним для початку відліку є перший в'їзд до Німеччини, за винятком випадків, коли через наступні виїзди і в'їзди в окремих випадках відлік терміну починається заново. На питання, чи починається новий відлік терміну, не можна дати якусь загальну відповідь. Питання про те, чи йде мова про тимчасову участь у дорожньому русі в Німеччині або про наявність зобов'язання щодо реєстрації українського автомобіля в Німеччині, залежить від індивідуальних обставин кожного конкретного випадку. Наприклад, короточасний перетин кордону з Німеччини до Польщі лише для того, щоб заправити автомобіль, не веде до нового відліку річного терміну. Навпаки, більш-менш тривале перебування в Україні при неясних намірах щодо повернення до Німеччини призведе до того, що відлік річного терміну почнеться заново. Таким чином, розмежування в цьому питанні можливе тільки на основі індивідуального підходу. Також, ймовірно, буде складно довести, що умови для тимчасової участі в дорожньому русі в Німеччині все ще мають місце.

Чи може цей термін перериватися, якщо, наприклад, автомобіль виїжджає за кордон (в іншу країну ЄС або в Україну)?

Термін не може перериватися через виїзд і повторний в'їзд. Однак, в окремих випадках відлік терміну може починатися заново (див. вище).

Як довго автомобіль має перебувати поза територією Німеччини, щоб відлік однорічного терміну для його тимчасового використання в Німеччині почався заново?

Постанова FZV не містить з цього приводу чіткого положення. Тому на це питання не можна дати якусь загальну відповідь. Все залежить від обставин кожного конкретного випадку. У будь-якому випадку, короточасний перетин кордону тут враховуватися не буде. Також і перебування за кордоном протягом декількох днів або тижнів - як це зазвичай буває при короткострокових відрядженнях або поїздках у відпустку - не призведе, на думку Міністерства транспорту та цифрової інфраструктури ФРН, до нового відліку річного терміну.

Чи існують штрафні санкції за перевищення цього терміну?

Перевищення терміну без реєстрації транспортного засобу в Німеччині не є кримінальним злочином. Однак це є адміністративним правопорушенням, яке може бути покаране штрафом. Розмір штрафу становить від 70 до 105 євро.

Яка процедура для зняття автомобіля з обліку в Німеччині перед поверненням в Україну?

Зняття з обліку зареєстрованого в Німеччині автомобіля веде до того, що він не може більше брати участь у дорожньому русі в цій країні. Тому для повернення необхідно продовження дії німецької реєстрації. Таким чином, зняття автомобіля з обліку перед поверненням в Україну неможливе. Заявку на зняття з обліку можна подати в останню німецьку службу з постановки транспортних засобів на облік також в електронній формі. У цьому випадку зняття з обліку відбудеться автоматично.

[Міністерство транспорту та цифрової інфраструктури ФРН - так працює «Інтернет-реєстрація транспортних засобів», скорочено «i-Kfz»](#)

В якості альтернативи, можна подати заявку на отримання транзитних номерних знаків, відповідно до § 45 Постанови FZV.

В. Автомобільна техніка

У тій мірі, в якій ведеться пошук рішень для підтримки українських власників/водіїв автомобілів, які ведуть до суто національних результатів, оскільки вони використовуються тільки для видачі національних дозволів на окремі автомобілі¹, необхідності для залучення до цієї діяльності Єврокомісії не передбачається. Це забезпечується тим, що можливі винятки згідно з § 70 Правил про допуск до дорожнього руху (StVZO) санкціонуються для автомобілів залежно від ступеня відхилення для кожного власника та/або транспортного засобу. Якщо надаються винятки, що виходять за звичайні рамки, то такий виняток має бути пов'язаний із власником (див. огляд у Додатку 2). Цей виняток, пов'язаний з власником, діє протягом терміну використання автомобіля на території Німеччини і при наявності німецького свідоцтва про реєстрацію. Ці заходи спрямовані на

¹ Міжнародні перевезення за участю цих автомобілів можливі. При продажу для реєстрації в країні, що входить в ЄС або в Європейську економічну зону, рішення про визнання такого дозволу приймає орган цієї країни. (див. Статтю 46 Регламенту ЄС / 2018/858).

те, щоб запобігти потраплянню на внутрішньоєвропейський ринок автомобілів, що не відповідають гармонізованим приписам, що призвело б до нерівного підходу.

- Невідповідність технічного стану автомобіля німецьким вимогам. Ці аспекти вже обговорювалися в минулому році (автомобілі, вироблені не для ринку ЄС, автомобілі без сертифіката відповідності, старі автомобілі, невідповідність нормам по викидах CO₂, фарам, шинам тощо). Чи можна зареєструвати автомобіль на підставі спрощених випробувань на безпеку, які в даний час ще діють?

Концепція спрощених випробувань на безпеку не може бути використана для видачі дозволів на українські автомобілі та їх реєстрації. Концепція спрощених випробувань на безпеку була розроблена, щоб дати країнам можливість представляти винятки для автомобілів українських біженців в плані їх подальшої експлуатації з іноземними номерними знаками, хоча вони більше не беруть участі в міжнародному русі.

Концепція сприяла забезпеченню мінімального рівня безпеки руху та захисту довкілля для українських автомобілів, оскільки ці автомобілі через українську реєстрацію не підлягають періодичним технічним оглядам відповідно до § 29 Правил про допуск до дорожнього руху (StVZO). Після закінчення терміну дії або скасування виданих спеціальних дозволів наприкінці вересня цього року стане необхідною необмежена реєстрація українських автомобілів у Німеччині. Оскільки ці автомобілі, як правило, не мають сертифіката відповідності типу виробу нормам ЄС або німецького дозволу на експлуатацію, умовою для цього стане видача разового дозволу згідно § 21 Правил StVZO, включаючи проходження технічного огляду згідно з § 29 Правил StVZO.

Українські автомобілі, ймовірно, не відповідатимуть більшості відповідних вимог - наприклад, по викидах вихідного газу - на дату їхньої першої реєстрації. Водночас, на думку Міністерства транспорту та цифрової інфраструктури, необхідно, як і раніше, взяти до уваги особливу ситуацію українських біженців. Тому федеральним землям, відповідальним за видачу дозволів на автомобілі, вже було направлено прохання звернути увагу на наступні заходи щодо очікуваних заявок на видачу індивідуальних дозволів на зазначені вище автомобілі.

Невідповідність екологічним стандартам, необхідним для видачі індивідуальних дозволів, не повинна враховуватися для українських автомобілів, за умови, що їх перша реєстрація в країні походження відбулася не пізніше 15 років після дати прийняття рішення в ЄС або в Німеччині про те, що та чи інша норма токсичності вихідних газів більше враховуватися не буде (наприклад, стандарт Євро-3 при першій реєстрації в ЄС/Німеччині не визнається з 1 січня 2006 р.; тим самим автомобілі, що пройшли першу реєстрацію до 1 січня 2021 року, наприклад, в Україні, могли б отримати спеціальний дозвіл). Названа вище рекомендація, згідно з якою більш старі

вимоги по вихідних газах, в контексті спеціальних дозволів, є основою для видачі індивідуальних дозволів на ці автомобілі, враховує:

- експертизу автомобілів як «домашнього майна»², згідно з «Інформаційним бюлетенем про імпортні автомобілі», а також той факт, що переобладнання автомобілів до їх відповідності більш високим нормам токсичності вихідних газів є взагалі нереалістичним, або пов'язане з невиправдано високими економічними витратами,
- застосовувані в Україні з певною затримкою за часом аналогічні ЄВРО-норми токсичності вихідних газів³ та
- економічну ситуацію біженців.

Приписи щодо вихідних газів, які необхідно виконати і рекомендації щодо затвердження винятків згідно з § 47 Правил StVZO, представлені в додатку.

➤ Уточнення

Про який спеціальний дозвіл йдеться? Хто приймає рішення?

Винятки з усіх Правил StVZO можуть надавати, згідно з § 70 абз. 1 номер 2 Правил StVZO, компетентні вищі адміністративні органи федеральних земель або ж призначені ними або відповідальні за ці питання згідно із законодавством землі організації (як правило, це реєстраційні відділи/районні адміністрації) в окремих випадках, або в цілому для певних індивідуальних заявників.

Спеціальні дозволи необхідні для кожного окремого аспекту, коли той чи інший автомобіль не відповідає європейським приписам щодо сертифікатів відповідності, або національним приписам.

Розподіл за категоріями автомобілів повинен проводитися прагматично для зазначеної тут групи власників, на основі наявної інформації по викидах вихідних газів і зіставлення пристроїв для зниження викидів, встановлених на автомобілі, який має пройти експертизу, в порівнянні з автомобілями, що мають сертифікат відповідності в Німеччині або в ЄС. Функціональні можливості встановлених пристроїв для зниження викидів і відстежуваність викидів слід перевіряти в ході контролю токсичності вихідних Sprachgebrauch газів згідно з додатком VIIIa Правил StVZO. Автомобілі, що роблять

² Маються на увазі товари особистого користування, які переміщуються через митний кордон; європейське митне право передбачає – на випадок переїзду з третьої країни до країни-члену Європейського Союзу – за певних передумов звільнення від ввізних мит для товарів, які у загальній мовленнєвій практиці називаються «домашнім майном» (ст. 3 та наст. Регламенту про встановлення системи звільнень від сплати мита).

³ Для порівняння: можливості імпорту автомобілів, що відповідають стандарту Євро-4, в Україну (<https://www.automotive-logistics.media/ukraine-emissions-ruling-will-hit-asian-imports/13377.article>) та ввезення автомобілів, що відповідають стандарту Євро-6, в Україну (<https://en.interfax.com.ua/news/general/427466.html>)

істотний негативний вплив на навколишнє середовище (наприклад, мають витіки або зі знятими або погано працюючими пристроями для зниження викидів) не повинні прийматися.

Урядам земель було висловлено ще одне прохання, а саме: надавати подальші винятки в тій мірі, в якій відхилення від Правил StVZO, з точки зору технічної безпеки, є незначними, а переобладнання відповідно до Правил StVZO є технічно неможливим, недоцільним або об'єктивно неприйнятним. У цьому плані, для українських транспортних засобів мають бути зроблені винятки, якщо тільки на ринку не будуть доступні прості засоби для переобладнання. Під простими засобами для переобладнання розуміються засоби, які можуть бути технічно реалізовані, швидко отримані на ринку, причому вартість всіх пристроїв і компонентів, необхідних для переобладнання автомобіля, становить разом не більше 5% оціненої актуальної ринкової вартості цього автомобіля в Німеччині. Було також висловлено прохання до керівництва федеральних земель звести витрати, пов'язані з наданням окремих або декількох винятків з Правил StVZO, а також з видачею дозволів на автомобілі до мінімуму.

➤ Уточнення

Федеральні землі вже дали на це свою згоду? Чи будуть тут застосовуватися єдині федеральні стандарти, або кожна земля буде вирішувати ці питання по-своєму?

Міністерство транспорту та цифрової інфраструктури вже звернулося в робочому порядку до федеральних земель з проханням надавати винятки в тій мірі, в якій відхилення від правил StVZO будуть незначними з точки зору технічної безпеки, а переобладнання автомобілів згідно з правилами StVZO є технічно неможливим, недоцільним або об'єктивно неприйнятним. У цьому плані, на думку Міністерства, для українських транспортних засобів можуть бути зроблені винятки, якщо тільки на ринку не будуть доступні прості засоби для переобладнання.

Що стосується вимог щодо вихідних газів, то при недотриманні норм токсичності викидів вихідних газів, встановлених для відповідного автомобіля в Європейському Союзі або в Німеччині, необхідно приймати такі стандарти для українських автомобілів за умови, що їх перша реєстрація в Україні відбулася не пізніше 15 років після дати прийняття рішення в ЄС або в Німеччині про те, що ця норма токсичності тут більше не визнається. У скрутних ситуаціях

можливими є подальші спеціальні дозволи, якщо надаються для конкретного власника і для конкретного автомобіля.

➤ Які можливості існують для реєстрації в Німеччині автомобілів класу Euro-2?

У тій мірі, з якої з боку України було поставлено питання про можливість реєстрації автомобілів екологічного класу «Євро-2», виникає і питання про «15-річний термін», який був поставлений урядом Баварії: тут Міністерство транспорту та цифрової інфраструктури виступає за прагматичний підхід, який знаходиться приблизно посередині між прагненням України («реєстрація по можливості всіх автомобілів») і правовим становищем Німеччини (індивідуальні дозволи, § 21 Правил StVZO - «необхідно виконати практично всі вимоги»). Завдяки цьому має бути знайдений компроміс між аспектами «допомога Україні» та «технічні приписи». Застосовувана норма токсичності викидів вихідних газів завжди визначається залежно від індивідуальної дати першої реєстрації в країні походження. Відповідно до таблиці в Додатку, автомобіль екологічного класу «Євро-2» міг би бути зареєстрований, в рамках виключення, якщо дата його першої реєстрації була до 31.12.2011 р.

➤ Чи буде Німеччина визнавати українські сертифікати на транспортні засоби з метою технічного контролю при реєстрації українських автомобілів згідно з Женевською угодою про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, а також умови для взаємного визнання дозволів, які були видані на підставі цих приписів?

Визнання неможливе, оскільки Німеччина та ЄС не приєдналися до угоди № 97. Державами-учасниками угоди, в розумінні § 8 Постанови FZV, є тут тільки країни ЄЕЗ⁴, які також самі застосовують директиву 2014/45/ЄС. Процедура реєстрації у Федеративній Республіці Німеччина, після попередньої реєстрації в іншій країні, регулюється, в основному, в § 8 Постанови FZV.

➤ Як слід діяти щодо критичних технічних пунктів (наприклад, при недотриманні правових норм ЄС)? Які питання треба обговорити?

Федеральний уряд надає землям, як збірник рекомендацій, «Інформаційний бюлетень про імпорتنі автомобілі». Міністерство транспорту та цифрової інфраструктури звернеться - якщо з'являться питання щодо правових аспектів на рівні ЄС - до Єврокомісії і роз'яснить процедуру.

⁴ <https://www.auswaertiges-amt.de/de/service/fragenkatalog-node/02-ewr-eu/606444>

«Інформаційний бюлетень про імпорتنі автомобілі» (Інформаційний бюлетень з проведення експертизи імпортних автомобілів класів M1 та N1 відповідно до § 21 Правил про допуск до дорожнього руху (StVZO), а також до § 13 Постанови про дозвіл на експлуатацію транспортних засобів Європейської Спільноти (EG-FGV) і за можливими винятками згідно з § 70 Правил StVZO) був створений для проведення експертизи одиночних автомобілів (без причепа) класів M1 і N1, які були виготовлені в країнах, що не є членами ЄС, або для країн, що не є членами ЄС, ввозяться на територію, на якій діють Правила StVZO і які не були обладнані виробником відповідно до будівельних та експлуатаційних норм StVZO або EG-FGV. Використання цього бюлетеня як основи для експертизи українських автомобілів підтримується Міністерством транспорту та цифрової інфраструктури.

➤ **Уточнення**

На додаток до цього слід розглянути наступні аспекти:

Шуми:

Відповідно до публікації «Транспортного журналу», розміщеної в «Інформаційному бюлетені про імпорتنі автомобілі»: «Що стосується домашнього майна⁵, то для нього можливі винятки також з приписів по викидах вихідних газів і шуму, якщо тільки не будуть доступні прості засоби для переобладнання». При наданні необхідних винятків для шумової емісії повинні застосовуватися аналогічні положення про 15-річний термін.

Військове обладнання:

має бути повністю демонтовано. Для автомобілів, що відповідають положенням § 19 абз. 2а Правил StVZO, діють вимоги § 19 абз. 2а Правил StVZO.

Тоновані вікна

Плівка для вікон з безпечного скла має бути, згідно з § 22а абз. 1 номер 3 Правил StVZO, виготовлена за офіційно затвердженою технологією. Інші види тонування вікон не допускаються. Що стосується поля огляду, тут діють положення § 40 абз. 1 речення 3 Правил StVZO («Вікна з безпечного скла, важливі для огляду водія, повинні бути чистими, пропускати світло і не допускати спотворень»).

⁵ Маються на увазі товари особистого користування, які переміщуються через митний кордон; європейське митне право передбачає – на випадок переїзду з третьої країни до країни-члену Європейського Союзу – за певних передумов звільнення від ввізних мит для товарів, які у загальній мовленнєвій практиці називаються «домашнім майном» (ст. 3 та наст. Регламенту про встановлення системи звільнень від сплати мита).

Тема «Шини»:

При експертизі шин рекомендується застосовувати процедуру, рекомендовану в «Інформаційному бюлетені про імпорتنі автомобілі» (Додаток 3). Шини з шипами не допускаються, див. § 36 абз. 1 речення 3 («Шини або інші робочі поверхні не повинні мати нерівності, які можуть пошкодити тверду проїжджу частину»).

Тема «Світлотехнічне обладнання»:

Прагматичний підхід в кожному конкретному випадку згідно з Додатком 3 до цього документа в поєднанні з Додатком 3 «Інформаційного бюлетеня про імпорتنі автомобілі».

Тема «Охолоджувальні рідини» в автомобілях:

Міністерство транспорту та цифрової інфраструктури рекомендує вирішувати відповідні питання за допомогою надання винятків для кожного конкретного власника.

С. Фінансові аспекти

I. Митні та податкові платежі (Федеральне міністерство фінансів)

- Митниця чи реєстраційний відділ - куди має спочатку звернутися зацікавлена особа?

Рекомендується спочатку подати заявку на митне оформлення до митного органу. При подальшій транспортно-правовій перевірці з метою реєстрації автомобіля буде корисно, якщо митні формальності щодо вашого автомобіля будуть завершені і документовані. Однак, рекомендована послідовність дій не є юридично обов'язковою.

- Чи повинен я також декларувати на митниці автомобіль (і мої привезені речі)?

За загальним правилом: так.

Товари з країн, що не є членами ЄС, наприклад, з України, які ввозяться для приватного використання або приватного споживання на територію ЄС, мають бути шляхом розмитнення випущені для вільного обігу.

- Які митні, податкові та інші збори підлягають сплаті при випуску автомобіля у вільний обіг через проходження розмитнення?

Як правило, на автомобіль або інший транспортний засіб, який ввозиться до Німеччини з країн, що не входять в ЄС, нараховується ввізне мито в розмірі 10% і ПДВ на ввезення в розмірі 19%. Саме ж оформлення в митному органі проводиться безкоштовно.

Для біженців з України до ЄС, які переносять своє звичайне місце проживання на митну територію, переміщувані ними товари для особистого користування (також автомобілі), можуть бути звільнені від ввізного мита за наявності умов, зазначених у статтях 4-11 Регламенту ЄС № 1186/2009 (ZollbefreiungsVO).

➤ Уточнення

Ст. 4-11 Регламенту ЄС № 1186/2009 містять вказівку на перебування за межами митної території Співтовариства протягом щонайменше дванадцяти місяців поспіль. Чи відносяться ці положення до всіх осіб з України, які шукають захист?

Положення Ст. 4 -11 Регламенту ЄС № 1186/2009 відносяться загалом до всіх осіб з України, які шукають захист.

Чи означає це звільнення від обох ставок (10 % та 19 %), чи тільки від однієї?

Маються на увазі, як правило, обидва ввізні мита (ввізне мито і ПДВ на ввезення). Звільнення від сплати ПДВ на ввезення впливає з § 1 Постанови про звільнення від ПДВ на ввезення.

➤ Які штрафні санкції передбачені у разі несплати митних зборів?

Якщо автомобіль зареєстрований належним чином, то про штрафні санкції не йдеться. Якщо ввізні мита сплачені із запізненням, то в окремих випадках може нараховуватися пеня за прострочення та збір за лист-нагадування.

➤ За яких умов транспортний засіб звільняється від сплати ввізних мит як переміщуваний товар для особистого користування?

Основні умови тут наступні:

- автомобіль належить зацікавленій особі та
- використовувався цією особою за попереднім постійним місцем проживання не менше шести місяців у країні походження поза межами ЄС.

Крім цього, зазвичай застосовується правило «терміну зберігання» тривалістю в дванадцять місяців, протягом якого автомобіль не можна, без попереднього повідомлення компетентного митного органу, віддавати в заставу, в оренду, продавати або передавати третім особам іншим чином. У ситуації з біженцями, які перенесли своє місце проживання в митну зону ЄС через війну, митний орган в більшості випадків не буде застосовувати це правило.

- Чи можна і сімейний автомобіль оформити як переміщуваний товар для особистого користування?

Як правило, звільнення від сплати зборів для переміщуваних товарів для особистого користування відноситься до легкового автомобіля, який належить переїжджаючій особі. Також члени сім'ї біженця, які жили в Україні в сім'ї власника автомобіля, можуть заявити автомобіль особи, яка переїжджає, як переміщуваний товар для особистого користування.

Достатнім доказом передачі автомобіля його власником може бути заява біженця-члена сім'ї.

Бланк для роздрукування доступний на сайті Zoll.de:

https://www.zoll.de/SharedDocs/Downloads/DE/Links-fuer-Inhaltseiten/Fachthemen/Zoelle/erklaerung_verwendung_ukrainischer_fahrzeuge_in_deutschland.pdf?__blob=publicationFile&v=4

Документ також доступний на сайті українською та англійською мовами.

- До кого може особисто звернутися зацікавлена особа? В якому митному відділі можна оформити свій автомобіль?

Усередині Німеччини автомобіль можна оформити в будь-якому митному відділі. Дані щодо найбільш близького до місця проживання митного відділу за допомогою загального пошуку на сайті Zoll.de:

https://www.zoll.de/DE/Service/Dienststellensuche/Dienststellensuche/function/DienststellenSucheFormular.html?nn=282022&ambit_distance=25&ambit_distance.GROUP=1

- Які формальності передбачені в цьому випадку?

Як правило, необхідно заповнити митну декларацію щодо переведення автомобіля в митний режим зі звільненням від сплати ввізних мит. Її можна подати разом з бланком 0350 (переміщувані товари для особистого користування).

Документ для роздрукування доступний на сайті www.zoll.de.

<https://www.formulare-bfinv.de/ffw/action/invoke.do?id=0350>

Інструкція англійською мовою щодо заповнення також доступна на сайті.

➤ Які документи необхідні для ввізного митного оформлення автомобіля?

Як правило, потрібні

- технічний паспорт,
- дійсне українське водійське посвідчення, за певних умов, також електронне,
- актуальна адреса проживання в Німеччині або ЄС.

➤ До якого часу необхідно задекларувати автомобіль на митниці?

Як правило, автомобіль треба задекларувати при в'їзді в Європейський Союз.

Переміщувані товари для особистого користування підлягають декларуванню, в більшості випадків, протягом року після об'рунтування звичайного місця проживання в ЄС. Митна служба не буде дуже суворою щодо цих термінів і допустить в необхідних випадках винятки.

➤ Де зацікавлені особи можуть отримати подальшу інформацію?

Інформацію щодо митного оформлення товарів, що ввозяться біженцями в ЄС, можна знайти на сайті митної служби:

<https://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Zoelle/Ukrainekrieg/Ukrainekrieg-Waren-Flucht/ukrainekriegwaren-flucht.html>

➤ У Німеччині на транспортні засоби нараховується автомобільний податок. Який середній розмір такого податку? Чи можливе звільнення громадян України, які мають статус захищеної особи, від цього податку?

Розмір автомобільного податку (KraftSt) залежить від індивідуальної бази оподаткування відповідно до § 9 Закону про справляння податку на автомобілі. Інформацію про розмір можливого автомобільного податку можна отримати на

офіційній сторінці Федерального міністерства фінансів (онлайн-калькулятор). Його можна знайти тут:

https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Service/Apps_Rechner/KfzRechner/KfzRechner.html.

Отримання соціальних послуг, наприклад, громадянської допомоги, не звільняє від обов'язку сплачувати автомобільний податок. Як податок на транзакції, автомобільний податок є фіксованою, обчислюваною сумою. Застосування об'єктивних міркувань справедливості в плані звільнення від сплати автомобільного податку згідно з § 227 Положення про порядок справляння податків, зборів і мит не передбачається.

II. Інші витрати

➤ Чи стягується оплата за переклад та сертифікацію документів, які необхідно подавати?

Переклад і сертифікація українських документів при реєстрації автомобіля, як правило, не є необхідними, так як українське свідоцтво про реєстрацію містить також і латинські літери, і служба з постановки транспортних засобів на облік може взяти з нього основні дані - наприклад, ім'я та прізвище власника. Таким чином, тут не виникає витрат. Якщо ж в окремих випадках є документ тільки з текстом на кирилиці, то його власник вже не має права брати участь у дорожньому русі, оскільки відсутні відповідні умови (§ 46 абз. 5 Постанови FZV).

➤ Які витрати виникають при технічній перевірці автомобіля?

Розцінки згідно з Положенням про надання платних послуг у сфері дорожнього руху (GebOSt) представлені нижче.

Витрати на станції технічного контролю (СТК):

- Експертиза автомобіля згідно з § 21 Правил StVZO: 97,90 €;
- Технічний огляд автомобіля згідно з § Правил 29 StVZO: 32,90 € - 51,60 €;
- Перевірка на склад викидів вихідних газів з вимірюванням у наконечника труби викиду вихідних газів автомобіля: 23,70 € - 109,80 €.

➤ **Уточнення**

Чому існує такий широкий діапазон витрат?

Зазначені розцінки відносяться до всіх транспортних засобів, за винятком двоколісних моторних транспортних засобів. Вони відображають зростаючі

витрати на проведення технічного огляду і перевірки на склад викидів вихідних газів у важких автомобілях, наприклад, вантажних автомобілях, причепах і автобусах.

Якщо перевірка на склад викидів вихідних газів проводиться як частина технічного огляду, допустимий діапазон платежів розраховується шляхом множення фіксованих платежів на 0,85.

- При необхідності, перевірка встановлених газових систем відповідно до § 41a абз. 5 Правил StVZO: 123,20 €

Якщо зазначені вище випробування проводяться не на станції технічного контролю, а в офіційно визнаній контролюючій організації, витрати будуть, швидше за все, вище, оскільки ці організації не зобов'язані дотримуватися вимог Положення GebOSt. Крім того, майстерня, в якій проводяться випробування, може нараховувати додаткові збори.

Витрати в місцевій компетентній службі згідно з Положенням GebOSt:

- Рішення про надання винятків з Правил StVZO за один виняток та за один автомобіль: 10,20 € - 511 €

➤ **Уточнення**

Різниця тут досить суттєва; від чого вона залежить?

Вартість залежить від трудових витрат, пов'язаних з обробкою кожного винятку і його оцінкою місцевою компетентною службою. Сума мита також зазвичай залежить від того, чи надається виняток для значного числа транспортних засобів (якщо мова йде, наприклад, про автомобільного дилера) або в разі комерційного використання автомобіля.

- Видача дозволу на експлуатацію транспортного засобу відповідно до § 21 Правил StVZO: 39,50 €

Всього витрат

Треба рахуватися з витратами, залежно від конкретного випадку, обсягу проведених випробувань і від наявності винятків, в сумі від 200 євро до приблизно 500 євро - для нормальної ситуації. Сума може бути вище в разі нестандартних обставин.

➤ **Уточнення**

Чи не може федеральний уряд і/або землі взяти на себе принаймні частину цих витрат - хоча б при першому технічному огляді і реєстрації?

Витрати визначаються згідно з Положенням про надання платних послуг у сфері дорожнього руху - це загальнонімецький звід обов'язкових правил.

- В яку загальну суму Міністерство транспорту та цифрової інфраструктури оцінює ймовірні витрати, пов'язані з реєстрацією іноземного автомобіля в Німеччині, включаючи митні та інші витрати?

Реєстрація українського транспортного засобу не може проводитися в режимі онлайн; воно здійснюється в місцевій службі з постановці транспортних засобів на облік.

Розмір мит визначається відповідно до Положення GebOSt. За реєстрацію автомобіля сплачується мито в розмірі 30,00 €. Ця сума збільшується ще на 15,30 €, якщо запит даних у Федеральному відомстві автомобільного транспорту неможливий. Крім цього, при реєстрації транспортного засобу виникають і інші витрати: див. розділ «Витрати на технічну перевірку автомобіля».

- Чи впливає реєстрація автомобіля на отримання соціальної допомоги?

Відповідь Федерального міністерства праці та соціальних питань (BMAS)

Виплати базового матеріального забезпечення для осіб, які шукають роботу (цивільна допомога) згідно з Другою книгою Соціального кодексу (SGB II) спрямовані на забезпечення прожиткового мінімуму. Таким чином, цивільна допомога є допомогою нижчого рівня, тому що її одержувачі мають в першу чергу використовувати власне наявне майно для забезпечення засобів для свого існування, за винятком випадків, коли це не повинно братися до уваги відповідно до законодавчих положень. До переліку майна, що не враховується, входить також транспортний засіб належної категорії. Наразі транспортним засобом належної категорії вважається ТЗ вартістю до 15 000 євро. Якщо вартість самого транспортного засобу перевищує цю суму, то для забезпечення засобів для власного існування слід використовувати в першу чергу його надлишкову майнову цінність. Зовсім іншу категорію являє собою реєстрація автомобіля. Вона спрямована на участь у дорожньому русі. Для того, щоб майно враховувалося в рамках цивільної допомоги, місце відповідної реєстрації не має значення. Таким чином, сам факт реєстрації не впливає на соціальну допомогу.

- Коли подібні автомобілі з німецькою реєстрацією залишають зону ЄС, вони виходять зі сфери контролю названих вище служб?

З випуском автомобілів без сплати податків і зборів у вільний обіг, як переміщуваних товарів для особистого користування, ці автомобілі перебувають у вільному обігу в ЄС. Таким чином, митний контроль більше не є необхідним. Автомобілі мають статус товарів Європейського Союзу.

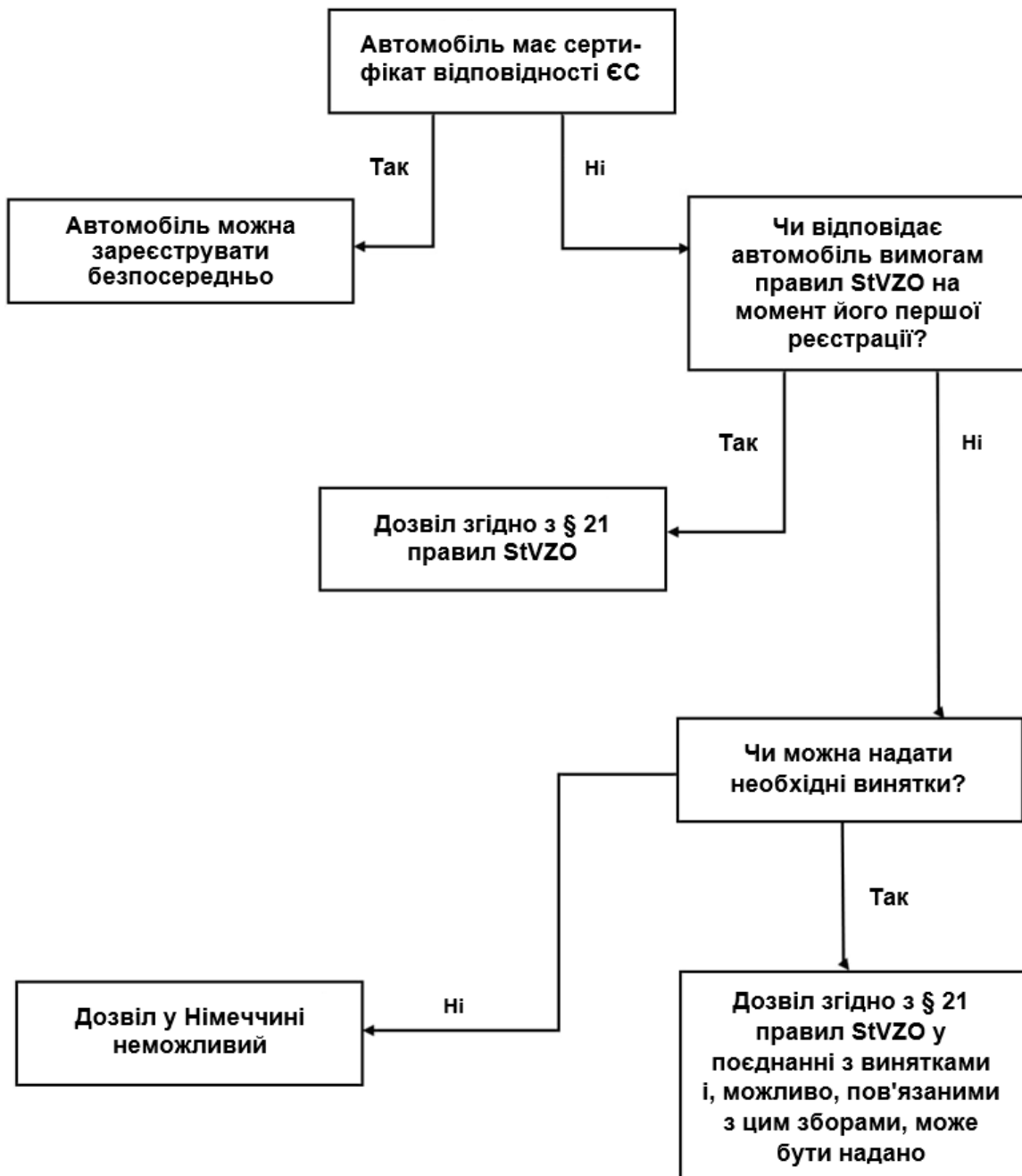
Коли такі автомобілі залишають територію Європейського Союзу, вони не виходять зі сфери контролю зазначених служб.

- Згідно з якими митними процедурами і з яким статусом буде оформлятися український автомобіль при виїзді з ЄС, з урахуванням положень Конвенції про тимчасове ввезення (Стамбульської конвенції)?

Тип митної процедури та статус відповідних транспортних засобів з урахуванням положень Стамбульської конвенції залежить від конкретних обставин кожного конкретного випадку. Обов'язкове використання митних документів, передбачених у Конвенції (наприклад, універсальна митна декларація для транзитних вантажів або митна талонна книжка) не застосовується.

Коли автомобілі, випущені в Німеччині у вільний обіг, залишають митну зону ЄС, вони змінюють свій митний статус і більше не є товарами Європейського Союзу. Однак якщо ці автомобілі протягом терміну до трьох років знову ввозяться в митну зону ЄС, їх можна безмитно залишити як предмети реімпорту, і вони знову набувають статусу товарів Європейського Союзу.

[буде наданий українською стороною]

Видача дозволів на транспортні засоби з українською реєстрацією

Обов'язкові приписи щодо викидів вихідних газів в ЄС та рекомендація з підтримки винятків згідно з § 70 з § 47 Правил StVZO

У випадку вживаних транспортних засобів основні норми для отримання індивідуального дозволу згідно з § 21 Правил StVZO ґрунтуються на даті першої реєстрації в неєвропейській країні та обов'язкових нормах щодо викидів вихідних газів, що діють на цей час в ЄС або Німеччині.

Автомобіль з дизельним двигуном

Дати набрання чинності положеннями щодо першої реєстрації автомобілів з дизельним двигуном в ЄС та рекомендація щодо надання винятків згідно з § 70 з § 47 Правил StVZO для автомобілів біженців з України										
Норма	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5a	Euro 5b	Euro 6b	Euro 6c	Euro 6d-TEMP	Euro 6d
Дозвіл на нові автомобілі (перша реєстрація) в ЄС/Німеччині	з 1 січня 1993 р.	з 1 січня 1997 р.	з 1 січня 2001 р.	з 1 січня 2006 р.	з 1 січня 2011 р.	з 1 січня 2013 р.	з 1 вер. 2015 р.	з 1 вер. 2018 р.	з 1 вер. 2019 р.	з 1 січня 2021 р.
Перша реєстрація укр. авто з рекомендацією щодо винятків	до 31 груд. 2007	до 31 груд. 2011	до 31 груд. 2015 р.	до 31 груд. 2020	до 31 груд. 2025 р.	до 31 груд. 2027 р.	з 31 серп. 2029 р.	з 31 серп. 2032 р.	з 31 серп. 2033 р.	Винятки не потрібні

Автомобіль з бензиновим двигуном

Дати набрання чинності положеннями щодо першої реєстрації автомобілів з бензиновим двигуном в ЄС та рекомендація щодо надання винятків згідно з § 70 з § 47 Правил StVZO для автомобілів біженців з України										
Норма	Euro 1	Euro 2	Euro 3	D3 / D4	Euro 4	Euro 5a	Euro 6b	Euro 6c	Euro 6d-TEMP	Euro 6d
Дозвіл на нові автомобілі (перша реєстрація) в ЄС/в Німеччині	з 1 січня 1993 р.	з 1 січня 1997 р.	з 1 січня 2001 р.	з 1 січня 2001 р.	з 1 січня 2006 р.	з 1 січня 2011 р.	з 1 верес. 2015 р.	з 1 верес. 2018 р.	з 1 верес. 2019 р.	з 1 січня 2021 р.
Перша реєстрація укр. авто з рекомендацією щодо винятків	до 31 груд. 2007	до 31 груд. 2011 р.	до 31 груд. 2015 р.	до 31 груд. 2015 р.	до 31 груд. 2020	до 31 груд. 2025 р.	з 31 серп. 2029 р.	до 31 серп. 2032 р.	з 31 серп. 2033 р.	Винятки не потрібні

Приклад:

Дизельний автомобіль з датою першої реєстрації 15.06.2015 в Україні передається на експертизу у Німеччині згідно з § 21 Правил StVZO. Наявна інформація щодо параметрів викидів вихідних газів та порівняння встановлених компонентів, що знижують викиди, на автомобілі, який підлягає оцінці, показує, що його можна віднести до екологічного класу, еквівалентного Євро-3. Першу реєстрацію автомобіля класу Євро-3 можна було провести в Німеччині/ЄС до 31.12.2005 р. Проміжок часу між датою першої реєстрації (за межами ЄС) та датою, з якої автомобілі, що відповідають стандарту викидів Євро-3, востаннє були дозволені до реєстрації в ЄС/в Німеччині, становить менше 15 років. Успішно пройдена перевірка на склад викидів вихідних газів згідно з Додатком VIIIa Правил StVZO (відповідно до № 3.5 Директиви про неприцездатність - AU-RiLi) підтверджує функціональність компонентів, що знижують викиди.

Видача спеціального дозволу, у зв'язку з особливою ситуацією українського заявника, підтримується.