

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**  
**Західноукраїнський національний університет**  
**Навчально-науковий інститут новітніх освітніх технологій**  
Кафедра фінансів ім. С. І. Юрія

**Ребров Любомир Леонідович**

**Проблеми та напрями удосконалення митних формальностей  
при переміщенні легкових транспортних засобів**

спеціальність: 072 - Фінанси, банківська справа та страхування  
освітньо-професійна програма – Митна справа

Кваліфікаційна робота

Виконав студент групи  
ФМСм-21  
Л. Л. Ребров

---

Науковий керівник:  
к.е.н., доцент, А. М. Шевчук

---

Кваліфікаційну роботу  
допущено до захисту:

"\_\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

Завідувач кафедри

\_\_\_\_\_ **А. І. Крисоватий**

**ТЕРНОПІЛЬ – 2023**

## ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ЗДІЙСНЕННЯ МИТНИХ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ ЩОДО АВТОМОБІЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ.....	7
1.1. Поняття та особливості автомобільних транспортних засобів.....	7
1.2. Діяльність пунктів пропуску при перетині державних кордонів автомобільними транспортними засобами.....	11
Висновки до розділу 1.....	18
РОЗДІЛ 2. ТЕХНОЛОГІЯ ЗДІЙСНЕННЯ МИТНИХ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ ЩОДО АВТОМОБІЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ.....	19
2.1. Процедура митного контролю та митного оформлення автомобільних транспортних засобів, які ввозяться громадянами на митну територію України для вільного обігу.....	19
2.2. Пільгове митне оформлення автомобільних транспортних засобів, які ввозяться громадянами на митну територію України.....	31
Висновки до розділу 2.....	38
РОЗДІЛ 3. ВЕКТОРИ УДОСКОНАЛЕННЯ МИТНИХ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ ПРИ ПЕРЕТИНІ КОРДОНУ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ.....	40
3.1. Способи покращення перетину кордону автомобільного транспорту України, який здійснює перевезення у міжнародному сполученні.....	40
3.2. Пропозиції та практичні рекомендації з удосконалення законодавства щодо порядку здійснення митних формальностей автомобільних транспортних засобів при перетині митного кордону України.....	49
Висновки до розділу 3.....	57
ВИСНОВКИ.....	58
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	60

## ВСТУП

**Актуальність теми.** Інтеграція української економіки у світовий економічний простір вимагає подальшого адаптування національного законодавства до загальноприйнятих у міжнародній практиці правил та стандартів. У повній мірі це стосується митної діяльності, яка здійснюється у зв'язку із переміщенням товарів, транспортних засобів, громадян різними видами транспорту через митний кордон України. Організація транспорту в міжнародному сполученні, показником якого є вантажопасажиротік, безпосередньо впливає на економічний розвиток України. Повна реалізація наявного потенціалу транзитної країни неможлива без процесу адаптації митного законодавства України до європейських стандартів.

Враховуючи комплекс нормативно-правових актів, що регулюють порядок здійснення посадовими особами Держмитслужби України митних формальностей щодо транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України, питання вдосконалення технології проходження митного оформлення формальності щодо таких транспортних засобів залишаються актуальними.

Наявність нормативно-правових актів, що регулюють порядок здійснення митних формальностей щодо транспортних засобів, є конфліктними між правовими формами, а також неврегульованість на правовому рівні деяких питань щодо порядку здійснення митних формальностей, щодо транспортних засобів комерційного та некомерційного призначення, без будь-якого організаційно-розпорядчого акта, досить негативно впливає на процес побудови ефективної системи реалізації митної політики, сприяє суттєвим порушенням законодавства, а також це призводить до підвищення ступеня ризику в державній митній справі.

Водночас зростають ризики недостовірного декларування транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України або переміщуються через митний кордон України як товари, а також неналежного або неналежного виконання посадовими особами митних

формальностей Держмитслужби України щодо таких транспортних засобів, є причиною значних втрат дохідної частини державного бюджету України.

Серед науковців, які стали основою дослідження митних формальностей щодо автотранспортних засобів, варто відзначити: О.О.Герман, Ю.М. Дьомін, М.М. Каленський, С.В. Ківалов, Б.А. Кормич, Л.М. Костюченко, Н.Т. Кунда, А.В. Мазур, В.Я. Настюк, П.В. Пашко, О.И. Платонов, В.Г. Ротань, О.П. Федотов, А.П. Шейко та ін.

**Мета та завдання дослідження.** На основі комплексного аналізу теоретичних розробок і норм чинного законодавства України з питань державної митної справи визначити особливості здійснення митних формальностей щодо автотранспортних засобів, розробити на цій основі науково обґрунтовані пропозиції та надати рекомендації, спрямовані на удосконалення законодавства України з питань державної митної справи щодо порядку здійснення митних формальностей при переміщенні транспортних засобів через митний кордон України.

Для досягнення поставленої мети основна увага приділялася вирішенню наступних завдань:

- визначити стан наукових розробок щодо порядку здійснення митних формальностей щодо переміщення транспортних засобів через митний кордон України з комерційною та некомерційною метою;

- охарактеризувати поняття та характеристики транспортних засобів, що перетинають митний кордон України;

- надати опис транспортних засобів, що перетинають митний кордон України;

- встановлюють особливості комерційного та некомерційного (особистого) переміщення через митний кордон України автотранспортних засобів;

- охарактеризувати принципи функціонування пунктів пропуску як елементів транспортної та прикордонної інфраструктури під час перетинання державних кордонів автотранспортом;

- встановити особливості технології виконання митних формальностей щодо транспортних засобів комерційного призначення;

- встановлювати особливості технології виконання митних формальностей щодо транспортних засобів особистого користування;

- надати правову оцінку чинним нормативно-правовим актам, що регулюють порядок здійснення митних формальностей щодо переміщення транспортних засобів через митний кордон України;

- надати конкретні пропозиції та практичні рекомендації щодо вдосконалення законодавства щодо порядку здійснення митних формальностей щодо транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України.

**Об'єктом дослідження** є процес здійснення митних формальностей щодо автомобільних транспортних засобів.

**Предметом дослідження** є митні формальності щодо автомобільних транспортних засобів.

**Методи дослідження.** Методологічною основою дослідження стала сукупність загальнонаукових і спеціально-наукових методів і способів наукового пізнання. Основою методичного задуму роботи є системний аналіз, який визначив напрями та стратегію дослідження митних формальностей щодо автотранспортних засобів.

**Нормативно-правовою базою** є Конституція України, закони України з питань державної митної справи, постанови і розпорядження Кабінету Міністрів України, нормативні акти Міністерства фінансів України, Міністерства економічного розвитку і торгівлі України, Міністерства інфраструктури України, Міністерства транспорту та зв'язку України, Державної митної служби України та інших центральних органів виконавчої влади.

**Наукова новизна одержаних результатів.** У результаті проведених досліджень сформульовано низку нових положень та наукових висновків щодо переміщення через митний кордон України транспортних засобів

комерційного та некомерційного призначення. Запропоновано технології виконання митних формальностей як сукупність методів, засобів і механізмів, розмежованих на систему послідовних і взаємопов'язаних етапів, які здійснюються органами митного управління Держмитслужби України з метою реалізації комплексу заходів, визначених законодавством України щодо здійснення державної митної справи.

**Практичне значення одержаних результатів** полягає в тому, що сформульовані в дослідженні положення, узагальнення, висновки та висловлені пропозиції мають загальнотеоретичне та прикладне значення для науки і практики діяльності у сфері державної митної справи.

**Апробація результатів дослідження.** Основні положення та висновки кваліфікаційного дослідження було представлено та обговорено на науково-практичних конференціях кафедри фінансів ім. С.І.Юрія.

**Структура** дослідження складається із вступу, 3 розділів, що містять 6 підрозділів, висновків, списку використаних джерел.

# **РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ЗДІЙСНЕННЯ МИТНИХ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ ЩОДО АВТОМОБІЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ**

## **1.1. Поняття та особливості автомобільних транспортних засобів**

Особливу роль у міжнародному поділі праці відіграє транспорт, від якості якого залежить не тільки розвиток і ефективність зовнішньоекономічних зв'язків як потужного фактора економічного зростання, а й кількість і ступінь задоволеності потреби населення, а також вимоги суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності.

Законодавче тлумачення терміна «транспортний засіб» для кожного виду транспорту транспортної системи України має свої варіації. Проте, різноманіття таких варіацій суттєво ускладнює можливість встановлення сутності та змісту поняття «транспортний засіб» і, через неоднозначність змісту, створює значні перешкоди не лише щодо використання в дорожньому русі правопорядку, але також призводить до ототожнення на законодавчому рівні понять «транспортний засіб» і «автомобільний транспортний засіб».

«Більш характерним для чинного законодавства України є термін «автомобільний транспортний засіб». Однак і в цьому аспекті виникає чимало правових колізій та прогалин, які стосуються співвідношення понять «автомобільний транспорт» та «автомобільний транспортний засіб». Так, з огляду на законодавчі дефініції, встановлені положеннями Закону України «Про автомобільний транспорт», автомобільний транспорт слід розглядати як галузь транспорту, спрямовану на забезпечення задоволення потреб населення, а також суспільного виробництва щодо перевезень вантажів та пасажирів за допомогою автомобільних транспортних засобів»[24].

«Комплексний аналіз теоретичних напрацювань та норм чинного законодавства України з питань державної митної справи дозволяє стверджувати, що у положеннях МК України як основного джерела

митного права відсутнє тлумачення поняття «автомобільний транспортний засіб». Проте, МК України активно оперує дещо іншими понятійними визначеннями: автомобільний транспорт, моторний транспортний засіб, транспортний засіб комерційного призначення, транспортний засіб особистого користування»[20].

«Однак, відповідно до МК України, поняття «транспортні засоби» зводиться до переліку його складових: транспортні засоби комерційного призначення, транспортні засоби особистого користування, трубопроводи та лінії електропередачі. Досить обмеженим у понятійному розумінні є і поняття «моторні транспортні засоби», наведене у МК України – транспортні засоби, що рухаються за допомогою встановленого на них двигуна»[20].

«Визначаючи деталі правового регулювання порядку виконання митних формальностей у зв'язку з переміщенням через митний кордон України автотранспортних засобів з комерційною та некомерційною метою, можна відзначити цікавий парадокс, який полягає в тому, що автотранспортні засоби комерційного призначення цілі використання визначені положеннями Кримінального кодексу України щодо транспортних засобів, індивідуальні механічні транспортні засоби відносяться до «товарів»[20].

«Серед інших нормативно-правових актів у сфері державної митної справи, які можуть бути корисними при вивченні сутності поняття «моторний транспортний засіб», слід назвати наказ ДФС України від 09.06.2015 р. № 401 «Про затвердження Пояснень до Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності»[55].

«І хоча аналіз положень Пояснень до Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності (далі – УКТ ЗЕД) на предмет наявності законодавчого закріплення поняття «автомобільний транспортний засіб» дає змогу стверджувати, що законодавчого визначення цього терміна у положеннях Пояснень до УКТ ЗЕД не наведено. Однак слід зазначити, що у коментарях до УКТ ЗЕД використовуються поняття «транспортний засіб»,



«моторний транспортний засіб», а також «дорожній транспортний засіб». При цьому, термін «дорожній транспортний засіб» є всеохоплюючим категорійним поняттям, оскільки використовується як в автомобільній транспортній галузі, так і в дорожньому господарстві» [9, с. 114].

Отже, враховуючи основні тенденції розвитку державної митної справи в контексті спрощення митних формальностей та гранично допустимого рівня забезпечення безпеки національної економіки, лише вирішення науково-законодавчої дилеми щодо розвитку Єдиний підхід у розумінні понять «транспортний засіб», «моторний транспортний засіб» та «моторний транспортний засіб» може лягти в основу ефективності виконання органами Держмитслужби України митних формальностей щодо транспортних засобів комерційного призначення, використання та переміщення некомерційної продукції через митний кордон України.

«Говорячи про класифікаційну правову характеристику автомобільних транспортних засобів, слід зазначити, що їх класифікацію можна здійснювати за різними підставами. Істотними видаються, насамперед, такі критерії класифікації: призначення автомобільного транспортного засобу. Цей критерій дозволяє розрізняти вантажні, вантажопасажирські, пасажирські та спеціальні автомобільні транспортні засоби. При цьому, слід пам'ятати, що «багатоцільові транспортні засоби» (типу «пікап» або «фургон»), з урахуванням певних характеристик, можна віднести як до автомобілів, призначених і обладнаних для перевезення вантажів, так і до автомобілів, призначених і обладнаних для перевезення пасажирів» [55]. При цьому до загального автотранспорту відносяться легковий, державний і комерційний транспорт.

«Що стосується вагогабаритного контролю автотранспортних засобів на автомобільних дорогах загального користування, то його здійснює Державна служба України з безпеки на транспорті при Міністерстві інфраструктури України через свої територіальні органи та відповідні підрозділи МВС України, відповідальні за для безпеки дорожнього руху. При цьому

підставою для нарахування плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування є перевищення фактичних параметрів транспортних засобів над параметрами, які враховувалися при визначенні розміру єдиного збору в пунктах пропуску через державний кордон, де є безваговимірні комплекси та з автотранспортних засобів, які прямують за межі України і для яких не отримано в установленому порядку дозвіл на проїзд або не сплачено плату за проїзд»[60, п. 27].

«Говорячи про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України з автомобільних транспортних засобів вітчизняних та іноземних власників, що переміщуються через митний кордон України та перевищують встановлені розміри загальної маси, осьових навантажень та (або) габаритних параметрів, необхідно зазначити, що такий збір справляється єдиноразово та залежить від режиму переміщення (ввезення, транзит) автомобільних транспортних засобів. Крім того, ставка такого єдиного збору залежить від виду, місткості або загальної маси автомобільного транспортного засобу»[11, с. 124–125].

«Слід зазначити, що тариф разової плати як доплати за кожний кілометр пробігу транспортних засобів понад встановлені габарити, загальну масу, навантаження на вісь та габаритні параметри встановлюється згідно з установленими розрахунками. Але при перетині державного кордону легковими автомобілями єдиний збір не стягується, а для іноземних перевізників, які здійснюють свою діяльність на підставі міжнародних договорів України, встановлено порядок справляння такого збору. на підставі таких договорів»[34, ст. 7].

«Обов'язок проведення габаритно-вагового контролю автомобільних транспортних засобів, які переміщуються через митний кордон України, покладено на відповідні територіальні органи Держмитслужби України. При цьому, істотною складовою процесу здійснення територіальними органами Держмитслужби України при проведенні габаритно-вагового контролю автомобільних транспортних засобів, які переміщуються через

митний кордон України, є співробітництво в інформаційній сфері, зокрема: інформування за запитами відповідних органів виконавчої влади стосовно перевищення встановлених законодавством розмірів, загальної маси, осьових навантажень та габаритних параметрів автомобільних транспортних засобів у розрізі автомобільних перевізників, транспортних засобів та виду вантажу. Така інформація є підґрунтям здійснення посадовими особами *Державної служби України з безпеки на транспорті* державного контролю на автомобільному транспорті»[51].

Отже, чинним законодавством України встановлено тариф у вигляді єдиного тарифу на перевезення вантажів автомобільним транспортом понад допустимі норми, який адмініструється посадовими особами відповідних територіальних органів Держмитслужби. Проте, навіть за наявності правових норм, які прямо встановлюють відповідальність за перевищення нормативних параметрів маси та габаритів транспортних засобів, що переміщуються за митний кордон України шкода, заподіяна дорожньому господарству у великих і особливо великих розмірах потужності з кожним роком збільшуються, що не є сприятливим чинником для подальшої інтенсифікації розвитку галузі автомобільного транспорту, а також для зміцнення позицій України як транспортного коридору трансконтинентального значення всередині європейської мережі.

## **1.2. Діяльність пунктів пропуску при перетині державних кордонів автомобільними транспортними засобами**

«Важливим елементом як транспортної, так і митної логістики при перетині державних кордонів автомобільними транспортними засобами є пункти пропуску для автомобільного сполучення, що функціонують на лініях таких кордонів. Так, у межах державного кордону України функціонують міжнародні, міждержавні, місцеві пункти пропуску для автомобільного сполучення, яких відкрито відповідно до розпоряджень Кабінету Міністрів України щодо визначення таких пунктів для

автомобільного сполучення на підставі угод між Україною та урядами суміжних з Україною держав, тобто пункти пропуску через державний кордон України відкриваються за рішенням та в порядку, встановленому Українським Урядом»[45].

«Відповідно до наказу Адміністрації державної прикордонної служби України від 12.01.2004 р. № 31, за категорією усі пункти пропуску для автомобільного сполучення поділяються на міжнародні (або міждержавні) або місцеві, а за характером перевезень – вантажні та пасажирські»[43].

«Пункти пропуску для автомобільного сполучення на державному кордоні України також включено до низки переліків пунктів пропуску через державний кордон України, затверджених українським Урядом, через які ввозяться з метою імпорту, експорту, транзиту: товари підакцизної групи, високоліквідні товари, бюджетоутворюючі товари, товари з високим ступенем ризику у питаннях оподаткування тощо»[26].

Обов'язковою умовою функціонування пунктів пропуску автомобільного транспорту через державний кордон України є наявність окремих смуг, призначених для руху та прямого руху автотранспорту («зелений коридор» або смуги спрощеного контролю), та смуг, призначених для руху автотранспорту, транспортні засоби, що перевозять товари, і транспортні засоби, обов'язковою умовою обігу яких є письмове декларування та оподаткування.

Такі пости обладнані камерами дистанційного відеоспостереження (для онлайн-трансляції в зонах митного контролю), ваговими комплексами, рентгенівським скануванням, службовими та підсобними приміщеннями, режимними зонами (пости митного оформлення, автостоянки), (для службового транспорту), майданчики (для розміщення заблокованого транспорту), бокси для поглибленого огляду транспорту, складські приміщення), а також комплект інформаційних матеріалів, у тому числі:

- уніфіковані інформаційні стенди митних органів Держмитслужби України та Прикордонної служби (повинні бути оформлені кількома мовами, наприклад: українською та польською; українською та угорською);

- дорожні знаки як покажчик напрямку руху;

- інформаційні знаки на в'їзді та виїзді з постів регулювання дорожнього руху, що вказують напрямок руху автотранспорту. На них повинні бути виділені смуги для загального порядку контролю, смуги для мікроавтобусів і вантажівок. Крім того, спрощені смуги контролю для автобусів і легкових автомобілів мають бути виділені зеленим кольором, а смуги для дипломатичних представників – значком «SE»;

- інформаційні стенди з інформацією про порядок переміщення громадянами товарів (у тому числі товарів товарної групи), предметів і транспортних засобів комерційного призначення, а також про порядок декларування та митного оформлення таких товарів і транспортних засобів тощо.

У разі загострення окремих ситуаційних моментів усередині в'їзних та виїзних частин пунктів пропуску автомобільного транспорту через державний кордон України застосовуються шлагбауми або ворота. Такі шлагбауми або ворота можна використовувати частково, наприклад, коли є черги автотранспорту. Тому в інший час зазначені «пасивні» засоби охорони в'їзної та виїзної частин пунктів пропуску дорожнього руху мають бути відкритими. При цьому дороги, що ведуть до кордонів пунктів пропуску та державного кордону України, не обмежені шлагбаумами та воротами.

«Однією з найважливіших специфічних рис функціонування пунктів пропуску для автомобільного сполучення є його пропускна спроможність (за добу, тиждень, місяць, рік). Зазначена складова має ключове значення для пасажиропотоку та товаропотоку між Україною та суміжними країнами і може зменшуватися в результаті впливу різноманітних чинників

дестабілізації законодавчо встановлених процесів на державному кордоні» [10, с. 275–277].

«При цьому зниження пропускної спроможності пункту пропуску – це сукупність зовнішніх і внутрішніх обставин, які раптово виникають і неконтрольовано посилюються, що спричиняє порушення в організації прикордонного руху чи громадського порядку на території пункту пропуску, а також такі обставини, що впливають на пропускну здатність пункту пропуску»[49, п. 1].

«На теперішній час орган Державної митної служби України не має в своєму розпорядженні нормативно-правового акта, який би регулював порядок здійснення комплексних заходів щодо попередження, корекції та стабілізації пропускної спроможності пунктів контролю, у разі якщо кількість зареєстрованих транспортних засобів є меншою за оптимальну кількість зареєстрованих автотранспорт, визначений для окремого пункту контролю, а час очікування автотранспорту в черзі становить: у пасажирському сполученні - більше 2 годин; у вантажному сполученні - понад 6 годин»[49, п. 2].

Зосереджуючи увагу на окремих митницях (Львівській, Закарпатській, Волинській, Хмельницькій, Чернівецькій, Вінницькій та частково Одеській), у зоні дії яких знаходиться значна кількість пунктів пропуску для автомобільного сполучення, можна відзначити, що середня пропускна спроможність постів контролю кожної із зазначених митниць Держмитслужби є надзвичайно високою та відповідає таким показникам: вантажний транспорт - від 100 до 500 одиниць; легкових автотранспортних засобів - від 2000 до 4400 одиниць; автобуси - від 70 до 100 од.

«Слід пам'ятати, що важливим аспектом, який впливає на завантаженість пунктів пропуску, є відстань між внутрішніми пунктами пропуску, розташованими безпосередньо на кордоні, та пунктами пропуску сусідніх держав (середня відстань від 5 до 70 км)» [6, стор 60].

Одним із вирішальних показників пропускну́ї спроможності пунктів пропуску як частин транспортно-прикордонної інфраструктури при перетині державного кордону автомобільним транспортом є нормативи часу на проведення контролю посадовими особами контролюючих органів (митниці Держмитслужби, прикордонних військових частин, посадовими особами підрозділами інших органів контролю, що виконують законодавчі визначення, види державного контролю в пунктах пропуску через державний кордон України, а також, в окремих випадках, представниками представництва ЄС в Україні).

Слід зазначити, що у пунктах пропуску через державний кордон України досить чітко встановлені норми часу проходження митного контролю. (Таблиця 1.1).

Таблиця 1.1

**Часові нормативи здійснення митного контролю на державному кордоні України**

Вид контролю Вид пункту пропуску	Часові нормативи		
	Особа	Автомобільний транспортний засіб	Товар
Митний пункт пропуску для автомобільного транспорту (поромний транспорт - для легкових автомобілів)	до 2 хв.	до 10 хв. (з урахуванням часу на проведення перевірки за базою даних викрадених) <i>легкові автомобілі</i>	до 5 хв.
Митний контроль автомобільного транспорту (перевезення поромом - у випадку автобусного транспорту)	до 2 хв.	до 10 хв. <i>автобуси</i>	до 2 год.
Митний пункт пропуску для автомобільного транспорту (поромний транспорт - при перевезенні вантажних автомобілів)	до 2 хв.	до 10 хв. <i>вантажні автомобілі</i>	до 2 год.

«Однак, їх може бути перевищено у випадках існування достатніх підстав вважати, що особи, товари чи транспортні засоби переміщуються через державний кордон України з порушенням норм законодавства України про державний кордон України, митних правил чи інших норм законодавства України»[59].

«Одним із визначальних аспектів забезпечення високого рівня пропускної спроможності пунктів пропуску як елементів транспортно-прикордонної інфраструктури при перетині державних кордонів автомобільними транспортними засобами є належним чином організований технологічний процес здійснення прикордонного та митного контролю. Такий процес у пунктах пропуску для автомобільного сполучення повинен відповідати положенням Митного кодексу України та Закону України «Про прикордонний контроль»[65].

«Слід зазначити, що порядок здійснення прикордонного та митного контролю у пунктах пропуску через державний кордон України для автомобільного сполучення в значній площині донедавна регламентувався положеннями Технології прикордонного та митного контролю у пунктах пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення, яку було розроблено та запроваджено у службову діяльність державного прикордонного та митного відомств України ще у 2008 р.»[58].

Проаналізувавши зміст зазначеного нормативного акта та практику застосування його положень, можна констатувати, що принципові моменти, закріплені в його положеннях, мали низку суттєвих недоліків:

- у зв'язку з дублюванням функцій, пов'язаних із проведенням контрольних операцій та процедур спільного огляду, посадовими особами митних, прикордонних військових частин та підрозділів інших контролюючих органів, які відповідають за реалізацію визначених відповідним законодавством типологій державного контролю в пунктах



пропуску на державний кордон України, черги, що утворилися у значних ДТП;

- у зв'язку з недосконалістю технічного процесу контролю за перетином кордону та митного контролю автотранспорту, заборонено використання двох різних контрольних талонів: на проїзд у «зеленому коридорі» автотранспорту без причепа та без товарів, що підлягають обов'язковому письмовому декларуванню та оподаткуванню, а також за пропуск через «червоний коридор» автотранспортного засобу з причепом та товарів, які підлягають обов'язковому письмовому декларуванню та оподаткуванню, – викликало значні нарікання громадян щодо порядку здійснення технічного контролю при перетині кордону та митного контролю;

- відповідно до положень зазначеного нормативного акта, у разі створення таких обов'язкових елементів облаштування пункту пропуску для автомобільного транспорту, як «червоний коридор», «зелений коридор» або відокремлена смуга руху не сприяли окремі умови (характеристики рельєфу місцевості, обмеженість території місцевості за технічними схемами межами пункту пропуску, відсутність належного бюджетного фінансування чи міжнародної технічної допомоги тощо), розмежувати схему пропускового пункту для дорожнього руху не вдалося.

«При цьому, такі несприятливі умови були підставою створення у пунктах пропуску для автомобільного сполучення тільки «зеленого коридору» та окремої смуги руху, у межах яких і проводилися митні процедури щодо автомобільних транспортних засобів, які переміщувалися через митний кордон України. Ситуація, яка склалася щодо створення «червоного коридору», «зеленого коридору» або окремих смуг руху як обов'язкових елементів облаштування пункту пропуску для автомобільного сполучення, суттєво звужувала права та свободи громадян, задекларовані положеннями Конституції України щодо права вибору та безперешкодного пересування»[15].

Адже в таких умовах громадяни були обмежені у праві вибору для безперешкодного пересування «червоним» чи «зеленим» коридорами в пункті пропуску для автомобільного руху, мушили задовольнятися, наприклад, лише спрощеною смугою контролю. (якщо пункт пропуску обладнаний лише зеленим коридором), коли громадяни переміщують товари, що підлягають обов'язковому декларуванню.

### **Висновки до розділу 1**

Слід підкреслити, що українська держава вже давно напрочуд гостро стоїть перед низкою проблемних питань, пов'язаних із належним функціонуванням пунктів пропуску через державний кордон України. Проте видається, що митні органи Держмитслужби України не в змозі вирішити багато проблемних моментів, пов'язаних з процесом пропуску автотранспортних засобів через державний кордон України, та забезпечити коректну реалізацію можливостей перетинання міжнародного кордону. переїздів, міждержавного чи місцевого транспорту.

Для визначення шляхів подолання окреслених проблем Держмитслужби України нагальним є вирішення питання граничних строків контролю посадовими особами контролюючих органів, які виконують свої функції в пунктах пропуску на всій державі та прикордонній території. України» (як свого часу це робило Міністерство доходів і зборів України), а також щодо методичних засад реалізації заходів щодо вирішення проблемних моментів щодо зменшення пропускнуої спроможності пунктів пропуску через державний кордон України. Україна як елементи транспортної та прикордонної інфраструктури.

## РОЗДІЛ 2.

### ТЕХНОЛОГІЯ ЗДІЙСНЕННЯ МИТНИХ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ ЩОДО АВТОМОБІЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

#### 2.1. Процедура митного контролю та митного оформлення автомобільних транспортних засобів, які ввозяться громадянами на митну територію України для вільного обігу

Провідні автомобільні компанії з року в рік ведуть інтенсивні розробки в різних напрямках модернізації та вдосконалення своїх винаходів у транспортній сфері. Одним із найефективніших шляхів вирішення цієї проблеми є впровадження прогресивних енергозберігаючих та екологічно чистих технологій в автомобільних силових установках. Тому в наш час все більше зростає потреба в автомобілях, які були б не тільки ефективними, надійними і певною мірою безпечними, але й екологічно чистими.

Це дозволяє українцям долучатися до новітніх розробок і технологій автомобільної промисловості та покращувати якість використання таких транспортних засобів. Проте, досить гостро постає питання щодо митного контролю та митного оформлення автотранспортних засобів, що ввозяться громадянами на митну територію України для вільного переміщення – вільного користування та розпорядження такими транспортними засобами.

Отже, наземні транспортні засоби, крім залізничного або трамвайного рухомого складу, їх частин та обладнання, які ввозять на митну територію України громадяни для вільного користування, відповідно до УКТ ЗЕД мають коди позицій товарів, які наведені в табл. 2.1 [55].

**Коди товарних позицій згідно з УКТ ЗЕД засобів наземного транспорту, їх частини та обладнання, які ввозяться на митну територію України громадянами для вільного використання**

№	Код товарної позиції згідно з УКТ ЗЕД	Пояснення до товарної позиції згідно УКТ ЗЕД
1	8701	Трактори (крім тракторів товарної позиції 8709)
2	8702	Автомобілі, призначені для перевезення 10 і більше осіб, включаючи водія
3	8703	Автомобілі та інші моторні транспортні засоби, призначені головним чином для перевезення пасажирів (крім автотранспортних засобів товарної позиції 8702), включаючи фургони та гоночні автомобілі
4	8704	Моторні транспортні засоби для перевезення вантажів
5	8705	Спеціальні транспортні засоби, за винятком тих, які в основному призначені для перевезення людей або вантажів (наприклад, аварійно-ремонтні вантажівки, автокрани, пожежні машини, бетонозмішувачі, транспортні засоби для прибирання доріг, мийні транспортні засоби, автомобілі для майстерень, радіоактивні транспортні засоби)
6	8706	Шасі з встановленими двигунами для автомобілів за Но 8701-8705
7	8707	Кузови (включаючи кабіни) для автотранспортних засобів товарних позицій 8701-8705
8	8711	Мотоцикли (включаючи мопеди) і велосипеди з допоміжним двигуном, з коляскою або без неї; коляски
9	8716	Причепи та напівпричепи; інші несамохідні транспортні засоби; їх частини

«Слід звернути увагу на те, що товари за товарними позиціями 8701–8705, 8711 згідно з УКТ ЗЕД, які ввозяться громадянами на митну територію України для вільного обігу, можуть бути як новими, так і такими, що

були у використанні. Так, новий моторний транспортний засіб – це моторний транспортний засіб, який ніколи не було зареєстровано, не має актів державної реєстрації уповноважених державних органів влади, у тому числі іноземних, які дають право на його використання (крім тих, на яких видано тимчасові реєстраційні документи уповноваженими державними органами влади, у тому числі іноземними на термін, необхідний для здійснення транспортування моторного транспортного засобу самоходом від країни-виробника до місця призначення в Україні фізичними або юридичними особами). Кузовами для моторних транспортних засобів, що використовуються, вважаються такі, які вже було встановлено на моторні транспортні засоби або з моменту виготовлення яких минуло більше одного року»[64].

«Законодавством України з питань державної митної справи передбачено обов'язковість виконання низки митних формальностей, спрямованих на випуск товарів, які переміщуються через митний кордон України громадянами, у вільний обіг на митній території України. При цьому, норми права, які містяться у МК України, є спеціальними по відношенню до громадян, якими переміщуються через митний кордон України товари за товарними позиціями 8701–8707, 8711, 8716 згідно з [УКТ ЗЕД](#), порівняно з іншими вимогами МК України, які є в такому випадку загально регулятивними»[76].

«Так, зокрема, з урахуванням положень ст. 377 МК України, товари за товарними позиціями 8701–8707, 8711, 8716 згідно з [УКТ ЗЕД](#), які підлягають державній реєстрації, при ввезенні громадянами на митну територію України або надходженні на митну територію України на адресу громадян у несупроводжуваному багажі або вантажних відправленнях для вільного обігу, незалежно від їх вартості, підлягають письмовому декларуванню та митному оформленню у порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову і митну політику, з

оподаткуванням ввізним митом (за ставкою 10 % від митної вартості товару, відповідно до Закону України «Про митний тариф України»[62]), акцизним податком (залежно від об'єму циліндрів двигуна та віку транспортного засобу за ставками, визначеними Податкового кодексу України) та податком на додану вартість (за ставкою 20 % відповідно до Податкового кодексу України» [22]).

Отже, до безпосередньої вартості автотранспортного засобу, що ввозиться громадянином як товар для вільного обігу на митній території України, до зазначених податків нараховується додаткове податкове навантаження у відсотковому співвідношенні – митні платежі. У зв'язку з цим нарахування митних платежів, які підлягають сплаті під час митного оформлення у митному режимі імпорту (випуску у вільний обіг) товарів товарних позицій 8701–8707, 8711, 8716 згідно з УКТ ЗЕД, є характеризується значним подорожчанням вказаних товарів на внутрішньому ринку України.

«Нарахування сум митних платежів здійснюється у валюті України за ставками, які діють на день подання митної декларації на товари. У разі, якщо для цілей обчислення митних платежів, у тому числі визначення митної вартості товарів, необхідно зробити перерахування іноземної валюти, застосовуються офіційні курси валют України, визначені Національним банком України, які діють на 00.00 год дня подання митної декларації»[20].

«Так, з 01.01.2016 р. набрав чинності Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про митний тариф України» щодо ввізного мита на електромобілі»[28]. У зв'язку з цим скасовано ввізне мито на транспортні засоби, обладнані електродвигуном, та транспортні засоби, обладнані виключно електродвигуном (одним або кількома) товарних категорій та підкатегорій 8703 90 10, 8703 90 10 10, 8703 90 10 90 відповідно до з УКТЗЕД.

З 1 січня 2016 року Законом України «Про заходи стимулювання зовнішньоекономічної діяльності» скасовано додаткове імпордне мито, яке було тимчасово запроваджено з 2015 року для товарів, що ввозяться на митну територію України суб'єктами господарювання, а також як товари, що ввозяться (пересилаються) на територію України фізичними особами (додатково оподатковується імпортний податок за ставкою 5% товарів товарної групи 87 «Засоби наземного транспорту, за винятком залізничного або трамвайного рухомого складу, їх частини та обладнання" згідно з УКТЗЕД)»[60].

«Крім того, Кабінет Міністрів України затвердила методику визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів, якою встановлюється механізм визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів з метою включення таких автомобілів до об'єктів оподаткування транспортним податком»[36].

«Так, згідно з положеннями Податкового кодексу України, платниками транспортного податку є фізичні та юридичні особи, у тому числі нерезиденти, які мають зареєстровані в Україні згідно з чинним законодавством власні легкові автомобілі, з року випуску яких минуло не більше п'яти років (включно) та середньоринкова вартість яких становить понад 375 розмірів мінімальної заробітної плати, встановленої законом на 1 січня податкового (звітного) періоду»[22].

«Порядок та особливості проведення процедур митного контролю та митного оформлення товарів за товарними позиціями 8701–8707, 8711, 8716 згідно з УКТ ЗЕД, які ввозяться громадянами на митну територію України для вільного обігу, врегульовано положеннями МК України»[20], Податкового кодексу України» [22], Закону України «Про митний тариф України» [62], наказу Міністерства фінансів України «Про затвердження Порядку справляння митних платежів при ввезенні на митну територію України товарів громадянами» [54] та наказу Державної митної служби України «Про затвердження Правил митного контролю та митного

оформлення транспортних засобів, які переміщуються громадянами через митний кордон України» [56].

Отже, порядок здійснення митних формальностей щодо товарів товарів під позиціями 8701–8707, 8711, 8716 згідно з УКТ ЗЕД, які ввозяться громадянами на митну територію України для вільного обігу, регулюються положеннями наказу Держмитслужби України «Про затвердження Правил митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, що переміщуються громадянами через митний кордон України», з наступними змінами та доповненнями. Зазначений нормативно-правовий акт, прийнятий у 2005 році, став носієм прогресивних змін. Зокрема, його положення передбачали, що митне оформлення транспортних засобів, що ввозяться на митну територію України та підлягають реєстрації, здійснюється за місцем постійного проживання (тимчасового перебування) громадян-власників митної території України.

«Слід зазначити, що у практичній діяльності співробітників митниць Державної митної служби України до 2005 р. (ще до закріплення принципу екстериторіальності у питаннях митного оформлення, введеного МК України 2012 р. митне оформлення ввезених на митну територію України транспортних засобів, які підлягають реєстрації, здійснювалося на територіях, де було розташовано пункти пропуску через державний кордон України»[20].

«На теперішній час у пункті пропуску через державний кордон України здійснюються тільки митний огляд транспортного засобу та митні процедури з оформлення документів контролю доставки транспортного засобу до митниць призначення із застосуванням (у відповідних випадках) гарантії такої доставки, тобто фактично на кордоні проводиться лише пропуск таких транспортних засобів. Сама ж процедура митного оформлення транспортних засобів відбувається уже у внутрішніх митницях. Таке нововведення значною мірою сприяло удосконаленню порядку митного контролю та митного оформлення окремих



транспортних засобів, переміщуваних громадянами через митний кордон України»[14, с. 3].

«Власником транспортного засобу може бути громадянин, який, відповідно до законодавства України, має право власності на транспортний засіб, якого підтверджено документально:

1) засвідченими нотаріально у країні придбання або у консульських установах або у посольствах України договорами купівлі-продажу, міни чи дарування тощо (для придбаних (отриманих) у громадян чи підприємств транспортних засобів);

2) оформленими на відповідних бланках та завіреними печатками осіб або інших організацій та установ оригіналами рахунків, чеків, рахунків-фактур, інвойсів, інших документів (для транспортних засобів, придбаних у підприємств); виданими уповноваженими органами країни придбання технічними паспортами, технічними талонами, сервісними книжками, реєстраційними свідоцтвами та іншими документами на транспортний засіб (у такому випадку обов'язковим є зазначення власника транспортного засобу та наявність відмітки про зняття транспортного засобу з обліку»[56]).

«Позитивним аспектом наказу Державної митної служби України «Про затвердження Правил митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, які переміщуються громадянами через митний кордон України» стало також положення щодо проведення співробітниками митниць Державної митної служби України спільного з представниками підрозділів МВС України огляду транспортних засобів, які ввозяться громадянами на митну територію України для вільного обігу, обліку та контролю транспортних засобів, які належать громадянам та ввозяться ними на митну територію України з метою їх подальшого тимчасового ввезення (вивезення) тощо»[55; 56].

«Ввезення транспортного засобу на митну територію України як сукупність дій, пов'язаних із переміщенням транспортного засобу через митний кордон України безпосередньо громадянином-власником або

уповноваженою ним особою на вільний обіг, безпосередньо залежить від технічної спроможності транспортного засобу за його експлуатаційними характеристиками, спрямованим на подолання певної відстані на автомобільних дорогах державного значення під час перетинання митного кордону України»[63].

Під час ввезення транспортного засобу на митну територію України його власник або уповноважена особа зобов'язаний пред'явити такий транспортний засіб уповноваженій посадовій особі Держмитслужби України, у зоні діяльності якої розташований пункт контролю через державний кордон України, а також подати оригінали та ксерокопії документів, що підтверджують право власності на транспортний засіб або право його користування, реєстраційні документи на транспортний засіб з відмітками про зняття транспортного засобу з обліку, якщо такі документи видані органом реєстрації, документи, що підтверджують право на надання податкових пільг, а також паспорт та інші документи, визначені законодавством України та міжнародними договорами України, які дають право на перетин державного кордону, а також паспорт, дозвіл або інший документ на постійне проживання в Україні чи за кордоном тощо, а якщо в наявності, довідки про присвоєння ідентифікаційного номера громадянина.

«Так, відповідно до положень ч. 2 ст. 377 МК України, товари за товарними позиціями 8701–8707, 8711, 8716 згідно з [УКТ ЗЕД](#), що ввозяться громадянами на митну територію України для вільного обігу, підлягають обов'язковій сертифікації у випадках, установлених законодавством для підприємств. Документи, що засвідчують відповідність таких товарів вимогам технічних регламентів та національних стандартів, подаються органам Державної митної служби України під час митного оформлення цих товарів з метою вільного обігу та уповноваженим органам під час їх державної реєстрації в Україні»[20].

«У зв'язку з наявністю невизначеності в законодавстві щодо питання сертифікації дорожніх транспортних засобів, їх складових частин та приладдя, Держмитслужба України офіційно розтлумачила позицію щодо відсутності підстав для витребування у посадових осіб митних органів України сертифікатів відповідності зі стандартами та сертифікатами відповідності, виданими в порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, що підлягають митному оформленню в митній процедурі імпорту (переходу у вільний обіг) товарів під номерами 8701–8705, 8711, 8716. зг. УСТ ЗЕД»[61].

«Крім того, Законом України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів» встановлено, що з 01.01.2016 ввезення на митну територію України для вільного обігу та перша реєстрація транспортних засобів в Україні здійснюється відповідно до Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів». за товарними кодами 8701 20 , 8702, 8703, 8704, 8705 згідно з УКТ іноземні товари як вироблені в Україні, так і ввезені на митну територію України, нові та ті, що були у вживанні, здійснюються за умови, що вони відповідають екологічні стандарти не нижче рівня «ЄВРО-5» та з 01.01 .2018 року - не нижче рівня «ЄВРО-6». Документом, що засвідчує відповідність транспортних засобів міжнародним екологічним вимогам, є сертифікат або інший документ, що підтверджує відповідність рівню екологічних стандартів»[33].

«У зв'язку з тим, що екологічні стандарти, відповідність яких засвідчується сертифікатом відповідності, стосуються експлуатаційних характеристик транспортних засобів, а не їх конструктивних чи описових характеристик, з метою виконання положень Кодексу України, наявність сертифіката відповідності транспортних засобів, що ввозяться громадянами на митну територію України для вільного обігу, міжнародним екологічним вимогам є обов'язковою»[66].

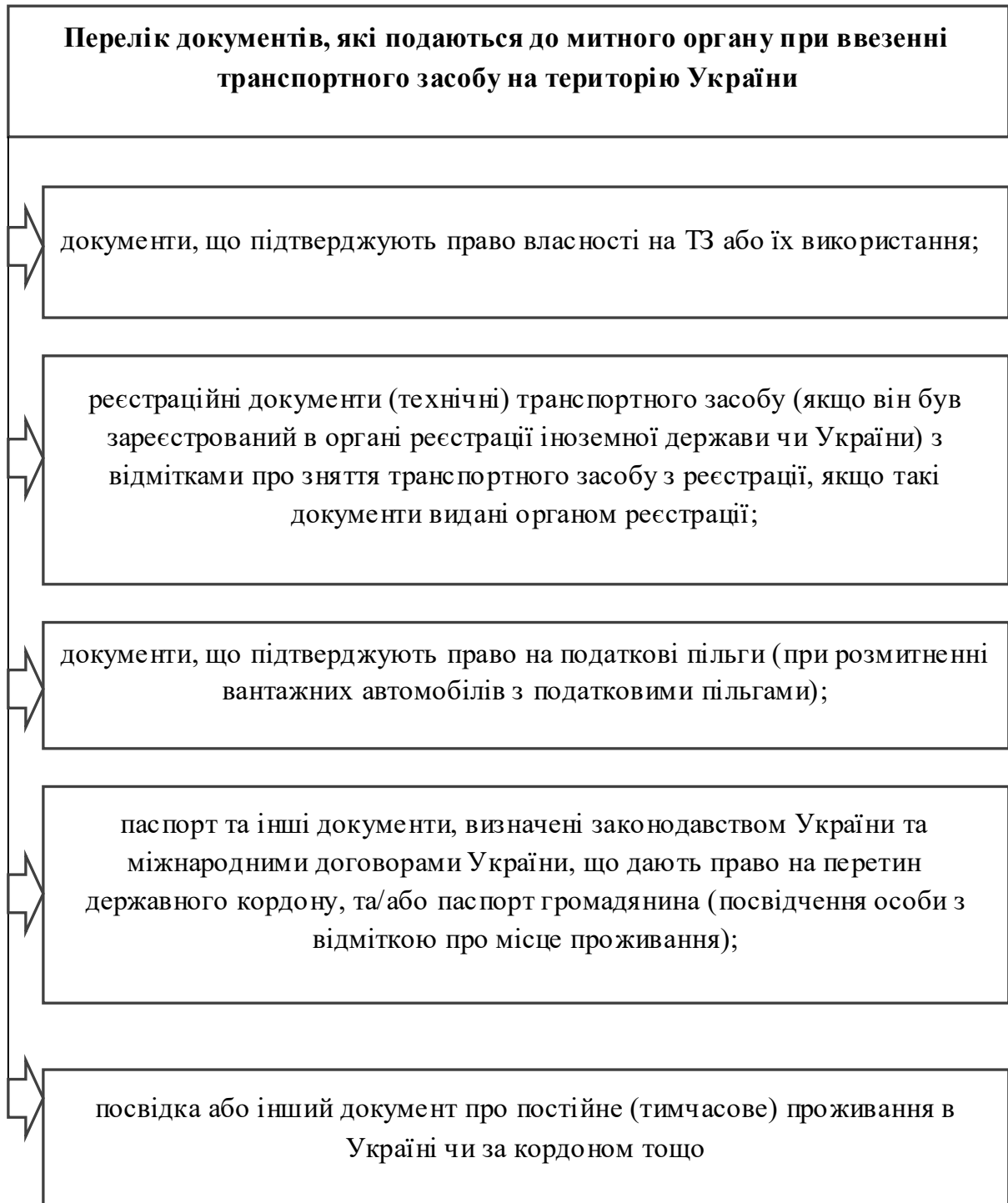
Ввезення транспортного засобу на митну територію України передбачає його перебування під митним контролем з моменту перетину митного кордону України до завершення митного оформлення, що є абсолютно необхідною умовою, оскільки митники України, довіряючи громадянину, -власники або уповноважені ними особи, водночас вони їх контролюють.

Адже товари товарних позицій 8701–8707, 8711, 8716 згідно з УКТ ЗЕД, згідно з нормами Податкового кодексу України, є товарами підакцизної групи, а отже товарами, що утворюють баланс. А перебування автотранспортного засобу з моменту ввезення на митну територію України під митним контролем до завершення митного оформлення спрямоване на те, щоб уникнути випадків, коли високоліквідний товар може просто «потонути» у непрохідних просторах України під час перевезення. їх пряме транспортування від митниці відправлення до митниці призначення. Адже такі випадки сприяють значному недонадходженню митних платежів до дохідної частини державного бюджету України. У зв'язку з цим митники України здійснюють контроль за такими самохідними транспортними засобами.

Під час ввезення на митну територію України транспортного засобу його власник або уповноважена особа пред'являє транспортний засіб для митного огляду уповноваженій посадовій особі митного органу, у зоні діяльності якого знаходиться пункт пропуску через державний кордон України. місцезнаходження, а також подає оригінали та фотокопії ряду документів (рис. 2.1).

З іншого боку, громадянам-власникам або уповноваженим ними особам не потрібно виїжджати зі свого регіону (де вони постійно чи тимчасово проживають) у прикордонну зону, у межах якої товар буде ввезено на митну територію України через пункт пропуску на державний кордон з Україною за позиціями 8701–8707, 8711, 8716 згідно з УКТ для ЗЕД. Крім того, вам не потрібно мати при собі велику суму готівки, щоб

сплатити митні платежі, нараховані на товари, класифіковані за вказаними товарними позиціями згідно з УКТ ЕЗ, що ввозяться в пунктах пропуску через державний кордон. України, а при цьому довіряти випадковим митним брокерам з іншого регіону України тощо.



**Рис. 2.1. Перелік документів, які надаються уповноваженим особам митного органу при ввезенні громадянами транспортних засобів на територію України**

«Слід зазначити, що документ контролю за переміщенням товарів може використовуватися й у вигляді попередньої митної декларації, яку подано до митниці на паперовому носії або у формі електронного документа (електронна версія попередньої митної декларації). У такому разі громадянину необхідно надати повну інформацію про тип, модель, марку, колір, рік виготовлення та дату першої реєстрації, ідентифікаційний номер, номери кузова, шасі (рами), двигуна, об'єм двигуна транспортного засобу» [5, с. 67].

Забезпечення виконання власником транспортного засобу або уповноваженою ним особою обов'язків щодо ввезення транспортного засобу на митну територію України здійснюється шляхом надання посадовим особам митного органу гарантії сплати митних платежів у формі грошової застави, яка повертається громадянину після виконання ним обов'язку передати транспортний засіб до митниці призначення.

«При внесенні грошової застави у сумі митних платежів, яка підлягала би сплаті при здійсненні митного оформлення у вільний обіг на митній території України, застосовується уніфікована митна квитанція МД-1 за формою, встановленою наказом Державної митної служби України «Про затвердження Порядку використання уніфікованої митної квитанції МД-1» [48].

«Останніми роками світовий автомобільний ринок збільшив в Україні об'єми своїх продажів. Повільно, але впевнено український авторинок починає повертати втрачені позиції»[1]. «І хоча до рекордних докризових результатів ще дуже далеко – основні показники свідчать про те, що пік кризи пройдено. У подальшому, якщо не буде великих потрясінь, слід очікувати поступового зростання рівня продажу автомобільних транспортних засобів. Водночас 2016 р. приніс цілу низку цікавих та несподіваних новацій в автомобільній галузі, зокрема, податкових та митних»[9, с. 111–125].

І в цьому контексті виникає нагальна необхідність прийняття наказу Міністерства фінансів України, який би став наступником наказу

Держмитслужби України «Про затвердження Правил митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, що переміщуються громадянами через митний кордон України» з подальшим його доопрацюванням, оскільки норми чинного порядку та МК України суперечать у правових формах щодо виконання посадовими особами митних формальностей під митним контролем та митного оформлення товарів під митним контролем товарні номери 8701–8707, 8711, 8716 згідно з УКТ ЗЕД.

«При цьому питання, що торкаються, наприклад, порядку здійснення працівниками митниць митного контролю та митного оформлення товарів за товарними позиціями 8701–8707, 8711, 8716 згідно з УКТ ЗЕД, які надходять на митну територію України на адресу громадян у несупроводжуваному багажі або у вантажних відправленнях для вільного обігу, не врегульовано на нормативному рівні жодним організаційно-розпорядчим актом Міністерства фінансів України»[8, с. 450–451].

## **2.2. Пільгове митне оформлення автомобільних транспортних засобів, які ввозяться громадянами на митну територію України**

Умови переміщення транспортних засобів через митний кордон України посадовими особами дипломатичних представництв, консульських установ, інших офіційних представництв, наділених дипломатичними привілеями та імунітетом, мають особливості і, насамперед, залежать від статусу резидента таких посадових осіб, а також мета такого руху.

Так, «акредитовані в Україні глави дипломатичних представництв та члени дипломатичного персоналу, посадові особи консульських установ, представники іноземних держав при міжнародних організаціях, посадові особи міжнародних організацій є нерезидентами»[20].

«Транспортні засоби, які призначені для дипломатичних представництв або консульств, за умови дотримання порядку переміщення через митний кордон України, встановленого законодавством України з питань державної

митної справи, можуть перетинати митний кордон України із звільненням від митний контроль та сплата митних платежів»[3; 4; 20]. «При цьому, пропуск таких автомобільних транспортних засобів здійснюється в режимі тимчасового ввезення на строк, визначений зазначеними представництвами, але не більший, ніж строк акредитації таких представництв»[20].

Отже, «виходячи з положень МК України, автомобільні транспортні засоби, призначені для офіційного користування дипломатичним представництвом чи консульською установою та заявлені в режимі тимчасового ввезення, не обкладаються ввізним митом, акцизним податком та податком на додану вартість»[20].

«Законодавством України з питань державної митної справи встановлено обмеження щодо кількості автомобільних транспортних засобів, призначених для офіційного користування дипломатичним представництвом чи консульською установою, дозволеної для пропуску через митний кордон України та перебування у користуванні представництва: кількість автомобільних транспортних засобів офіційного користування не повинна перевищувати кількості членів дипломатичного персоналу представництва чи посадових осіб консульської установи, а також двох додаткових транспортних засобів»[20].

«Митне оформлення автомобільних транспортних засобів, призначених для офіційного користування дипломатичним представництвом чи консульською установою, здійснюється митницею за місцем акредитації таких представництв із застосуванням засобів забезпечення їх ідентифікації» [20].

«Автомобільні транспортні засоби, призначені для офіційного користування дипломатичним представництвом чи консульською установою підлягають декларуванню із заповненням митної декларації на бланку єдиного адміністративного документа згідно з установленим порядком»[46].

Щодо переміщення через митний кордон України транспортних засобів, призначених для особистого користування глави дипломатичного



представництва в іноземній державі та членів дипломатичного персоналу представництва, а також членів їх сімей, які проживають разом з ними, законодавство України з питань державної митної справи встановлює деякі інші умови.

«Такі особи не повинні бути громадянами України та проживати в Україні постійно. До того ж, положеннями ч. 3 ст. 383 МК України встановлено обмеження щодо кількості дозволених до ввезення в Україну автомобільних транспортних засобів, призначених для особистого користування: дві одиниці для глави представництва, одна одиниця для кожного члена дипломатичного персоналу представництва та одна одиниця для кожного повнолітнього члена сім'ї глави представництва та членів дипломатичного персоналу»[20].

«Митне оформлення автомобільних транспортних засобів, призначених для особистого користування глави дипломатичного представництва іноземної держави та членів дипломатичного персоналу представництва, а також членів їхніх сімей, які проживають разом із ними, здійснюється митницею за місцем перебування цих осіб у порядку, встановленому МК України для громадян»[20].

А отже, «такі транспортні засоби не підлягають письмовому декларуванню, звільняються від подання документів, які видаються державними органами, уповноваженими здійснювати санітарно-епідеміологічний, ветеринарно-санітарний, фітосанітарний, екологічний та радіологічний види контролю, а їх пропуск здійснюється без застосування заходів гарантування, передбачених МК України). Однак оформлення на тимчасове ввезення на митну територію України таких автомобільних транспортних засобів є можливим лише за умови, що їх зареєстровано в уповноважених органах іноземних держав, що підтверджується відповідним документом»[20].

«При цьому посадові особи митниці застосовують засоби забезпечення ідентифікації таких автомобільних транспортних засобів. Крім того,

тимчасове ввезення автомобільних транспортних засобів, призначених для особистого користування глави дипломатичного представництва іноземної держави та членів дипломатичного персоналу представництва, а також членів їхніх сімей, які проживають разом із ними, дозволяється на строк, визначений цими особами, але не більше, ніж на строк їх акредитації»[20].

«Не можна не зазначити, що переміщення через митний кордон України автомобільних транспортних засобів, призначених для особистого користування консульськими посадовими особами, включаючи главу консульської установи та консульських службовців, а також членів їхніх сімей, здійснюється на тих же умовах, що і переміщення автомобільних транспортних засобів, призначених для особистого користування глави дипломатичного представництва іноземної держави та членів дипломатичного персоналу представництва, а також членів їхніх сімей, які проживають разом із ними»[20].

«Того ж часу, дипломатичні представництва, консульські установи та інші офіційні представництва України за кордоном, які мають дипломатичні привілеї та імунітет, мають статус резидентів. У зв'язку із цим вивезення за межі митної території України автомобільних транспортних засобів, призначених як для службового, так і для особистого користування здійснюється, за умови декларування, на весь строк акредитації зазначених установ та перебування зазначених працівників за кордоном зі звільненням від сплати митних платежів»[20].

Проте у зв'язку з цим постає невідкладне питання щодо ввезення на митну територію України працівниками дипломатичних представств, консульських установ та інших офіційних представств України за кордоном, повернення в Україну автотранспортних засобів, придбаних такими особами на тривалий період. відрядження або дипломатична служба за кордоном.

«І тут необхідно зазначити, що з прийняттям Закону України «Про внесення змін до Митного кодексу України» від 10.04.2014 р. № 1201-VII,

працівники дипломатичних представництв, консульських установ та інших офіційних представництв України за кордоном, які повертаються в Україну, були позбавлені пільг щодо оподаткування митними платежами при ввезенні на митну територію України автомобільних транспортних засобів»[29].

Разом із особливостями пропуску та оподаткування транспортних засобів, що ввозяться на митну територію України посадовими особами дипломатичних представництв, консульських установ, інших офіційних представництв, які користуються дипломатичними привілеями та імунітетом, щодо окремих товарів і транспортних засобів у разі ввезення громадянами до на митній території України податкові пільги зі сплати митних платежів.

«Згідно з МК України при переселенні громадян на постійне місце проживання в Україну, звільняються від оподаткування митними платежами транспортні засоби особистого користування (пасажирські, вантажопасажирські та вантажні автомобілі, мотоцикли та мопеди), що класифікуються в одній із товарних позицій 8702, 8703, 8704 (загальною масою до 3,5 тонн), 8711 згідно з [УКТ ЗЕД](#), у кількості однієї одиниці таких транспортних засобів за кожною товарною одиницею на повнолітнього громадянина за умови, що громадянин був власником (або співвласником) такого транспортного засобу не менше ніж рік та за умов перебування такого транспортного засобу за ним на постійному обліку (реєстрації) у відповідних реєстраційних органах країни постійного місця попереднього проживання громадянина не менше одного року, якщо даний транспортний засіб підлягає реєстрації у цій країні»[20].

«При переселенні громадянина на постійне місце проживання в Україну звільняються також від оподаткування митними платежами товари, які класифікуються у товарній позиції 8716 згідно з УКТ ЗЕД (наприклад, причіпи та напівпричіпи), у кількості однієї одиниці на кожного повнолітнього громадянина. Однак пільга в оподаткуванні митними платежами щодо таких товарів громадянам надається тільки за умови одночасного їх ввезення з транспортними засобами особистого користування,

що класифікуються в одній із товарних позицій 8702, 8703, 8704 (загальною масою до 3,5 тонн), 8711 згідно з УКТ ЗЕД»[20].

Отже, при переїзді на постійне місце проживання в Україну громадянин для отримання права на пільгове ввезення транспортного засобу повинен виконати такі умови:

- ввезення транспортного засобу здійснюється протягом шести місяців з моменту видачі документа, що посвідчує право громадянина на постійне проживання в Україні;

- до моменту видачі документа, що посвідчує право громадянина на постійне проживання в Україні, громадянин проживав на території країни, з якої він прибув, не менше трьох років;

- транспортні засоби особистого користування повинні класифікуватися за вказаними кодами УКТ ЗЕД;

- до дня видачі документа, що посвідчує право на постійне проживання в Україні, громадянин був власником ввезеного ним автомобіля не менше одного року;

- транспортний засіб, що ввозиться громадянином, перебуває на постійній реєстрації у компетентних реєстраційних органах країни постійного проживання громадянина не менше одного року, якщо він підлягає реєстрації в цій країні;

- імпортується одна одиниця автомобіля на дорослого.

Уточнюється, що документація, яка надається контролюючим органам для перевірки дотримання зазначених вище умов, має бути видана компетентними органами країни-суб'єкта міжнародних відносин. І з цього приводу слід зазначити, що більшість судових спорів громадян, які переїжджають в Україну на постійне проживання, пов'язані з відмовою у пільговому митному оформленні автотранспорту.

«Що стосується порядку консульської легалізації офіційних документів, необхідно зазначити, що його встановлено Віденською конвенцією,

міжнародними договорами, а також Інструкцією про порядок консульської легалізації офіційних документів в Україні і за кордоном»[4].

«Зокрема, у п. 1.2 Інструкції про порядок консульської легалізації офіційних документів в Україні і за кордоном зазначено, що консульська легалізація офіційних документів є процедурою підтвердження дійсності оригіналів офіційних документів або засвідчення справжності підписів посадових осіб, уповноважених засвідчувати підписи на документах, а також дійсності відбитків штампів, печаток, якими скріплено документ. При цьому п. 3.1 Інструкції про порядок консульської легалізації офіційних документів в Україні і за кордоном встановлено, що офіційний документ – це письмове підтвердження фактів та подій, що мають юридичне значення, або з якими чинне законодавство пов'язує виникнення, зміну або припинення прав і обов'язків фізичних або юридичних осіб»[35].

«Таким чином, митне оформлення автомобільних транспортних засобів, отриманих громадянами у вигляді призів (нагород), митницями здійснюється зі звільненням від оподаткування митними платежами за наявності обов'язкового дотримання вищезазначених умов»[16, с. 36].

Однак, у зв'язку з тим, що безпосередня вартість (як економічна категорія) дорожнього транспортного засобу, що ввозиться громадянином для вільного обігу на митній території України, супроводжується додатковим навантаженням митних платежів, характеризується значним збільшенням його ціною, дуже часто виникають питання щодо пільг щодо сплати митних платежів при ввезенні на митну територію України автотранспорту особами з інвалідністю, а також учасниками бойових дій на території проведення АТО.

«І в цьому аспекті слід зазначити, що законодавством України з питань оподаткування та державної митної справи не передбачено надання пільг зі сплати митних платежів при ввезенні автомобільних транспортних засобів на митну територію України ні інвалідам, ні учасникам бойових дій на території проведення АТО»[72, с. 41; 73, с. 47].

«У той же час, необхідно зазначити, що законодавством України передбачено можливість отримання громадянами на пільгових умовах автомобільних транспортних засобів, визнаних гуманітарною допомогою. Однак визнання автомобільних транспортних засобів гуманітарною допомогою здійснюється Міністерством соціальної політики України у кожному конкретному випадку з урахуванням особливостей, передбачених ст. 6 Закону України «Про гуманітарну допомогу»[32]. «А порядок забезпечення інвалідів автомобільними транспортними засобами, визнаними гуманітарною допомогою, здійснюється згідно з положеннями Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку забезпечення інвалідів автомобілями»[50].

## **Висновки до розділу 2**

Найбільш поширена, універсальна та наднаціональна процедура, яка створює суттєві послаблення для процедур митного оформлення товарів під час перетину кордону та пропонує транспортним операторам і митним органам просту, гнучку, економічно ефективну та надійну систему для міжнародного транспортування товарів через кордон. , це система перевезення вантажів згідно з умовами Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів з використанням книжки МДП.

Обов'язковими умовами для допуску перевізників до системи МДП є:

- наявність досвіду або, в крайньому випадку, здатність займатися регулярними міжнародними перевезеннями;
- фінансова стабільність;
- наявність знань із застосування Конвенції МДП;
- відсутність серйозних або неодноразових порушень митних чи податкових правил;

- подання перевізником національній асоціації, яка видає книжки МДП, письмової декларації із зобов'язаннями, які перевізник бере на себе щодо допуску до системи МДП.

Книга (карнет), яка регулярно випускається та видається А.Т.А. – уніфікований міжнародний митний документ, який використовується для декларування товарів, транспортних засобів комерційного призначення в митній системі для тимчасового ввезення замість митної декларації та забезпечує можливість ідентифікації товарів і транспортних засобів комерційного призначення, а також гарантію доставки товари в митниці призначення.

Проте для транспортних засобів комерційного призначення гарантія дотримання положень митного режиму тимчасового ввезення не вимагається, щодо яких книжка (карнет) А.Т.А. використовується виключно як митна декларація.

Умовне повне звільнення від оподаткування поширюється на транспортні засоби комерційного призначення, що переміщуються через митний кордон України в режимі тимчасового ввезення, лише якщо вони зареєстровані за межами митної території України на ім'я особи, яка зареєстрована або постійно проживає за межами митниці, та за умови ввезення та використання таких транспортних засобів для комерційного використання особами, які провадять діяльність з цієї території.

Говорячи про організацію та здійснення процедури міжнародних автомобільних перевезень вантажів, багато хто з її учасників забувають про одну особливість: усі перевезення товарів у ЗЕД здійснюються під митним контролем. При цьому об'єктом контролю за правильністю здійснення міжнародного автомобільного перевезення вантажів відповідно до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів є митні органи країни, на території якої здійснюється перевезення, а об'єктом контролю є товар, що перевозиться, транспортний засіб, комплект супровідних документів, у тому числі накладна CMR, і перевізник.

## РОЗДІЛ 3.

### ВЕКТОРИ УДОСКОНАЛЕННЯ МИТНИХ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ ПРИ ПЕРЕТИНІ КОРДОНУ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

#### 3.1. Способи покращення перетину кордону автомобільного транспорту України, який здійснює перевезення у міжнародному сполученні

«Специфікою міжнародних автомобільних перевезень є здійснення в пунктах пропуску, відкритих для автомобільного сполучення, контролю міжнародних автомобільних перевезень, який згідно Закону України «Про автомобільний транспорт» покладений на Держмитслужбу України, а саме:

- контроль наявності дозвільних документів на виконання перевезень;
- габаритно-ваговий контроль транспортних засобів;
- контроль за дотриманням перевізниками правил перевезення небезпечних вантажів;
- контроль внесення (нарахування) перевізниками-нерезидентами платежів за проїзд автомобільними дорогами України;
- контроль сплати перевізниками штрафів чи виконання приписів органів контролю;
- ведення обліку автомобільних транспортних засобів, що здійснюють міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом»[23].

«Крім того, встановлено, що Держмитслужба України здійснює у пунктах пропуску через державний кордон України документальний контроль за дотриманням автомобільними перевізниками законодавства України щодо міжнародних автомобільних перевезень»[23].

«Зміни щодо фактичної передачі вказаних функцій від Служби міжнародних автомобільних перевезень Держмитслужби України відбулись тільки в тексті Закону України від 20 листопада 2012 р. «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо державного регулювання та



управління у сфері транспорту та дорожнього господарства»[27], про що свідчить підготовлений у 2017 р. та винесений на обговорення проект наказу Міністерства фінансів України «Про Порядок здійснення посадовими особами органів доходів і зборів контролю за дотриманням автомобільними перевізниками законодавства України щодо міжнародних автомобільних перевезень»[21], який деталізує механізм реалізації функцій, зазначених у ч. 11 ст. 6 Закону України «Про автомобільний транспорт». Іншими словами, є норма закону, в якій встановлені напрямки здійснення контролю міжнародних автомобільних перевезень, але механізм реалізації положень норми цього закону до цього часу врегульований листами ДМС України, які носять роз'яснювальний, інформаційний характер»[70, с. 88-89].

«Зазначмо, що не у всіх автомобільних пунктах пропуску здійснюється контроль міжнародних автомобільних перевезень. Наприклад, на кордоні з Угорською Республікою відкрито п'ять пунктів пропуску для міжнародного автомобільного сполучення (Чоп (Тиса), Дзвінкове, Косино, Лужанка, Вилок), а контроль Служби міжнародних автомобільних перевезень здійснюється тільки у двох пунктах (Чоп (Тиса), Лужанка)»[43].

У разі необхідності проведення кількох видів перевірок в одному місці компетентні служби вживають усіх необхідних заходів для їх проведення одночасно або в найкоротші терміни. Вони докладають усіх зусиль, щоб узгодити свої потреби в документах та інформації. Зокрема, компетентні служби забезпечують наявність необхідного персоналу та обладнання на місці проведення перевірки.

Митні органи можуть через компетентні служби, які безпосередньо надають їм повноваження, здійснювати від їх імені всі або деякі види контролю, за які відповідальні ці служби. У цьому випадку ці служби забезпечують митницю всіма необхідними засобами.

З усіх питань, які регулюються Конвенцією, контрольні служби та митниця негайно обмінюватимуться всією відповідною інформацією для забезпечення ефективності певних видів контролю. За результатами

перевірки компетентна служба вирішує, як діяти з даним навантаженням, і за необхідності повідомляє про це компетентні служби, які здійснюють інші види перевірок. На підставі цього рішення митниця визначає відповідний митний режим для цього вантажу.

За результатами опрацювання інформації, що надходить від митниці, та моніторингу інформації, що міститься в АСМО «Інспектор», готуються інформаційні матеріали для участі в нарадах, а саме:

1) «інформація про середній час митного оформлення у прикордонних пунктах пропуску експортних товарів за 1–24 групою за УКТ ЗЕД (за звітний період)»;

2) «інформація про випадки митного оформлення у прикордонних пунктах пропуску експортних товарів за 1–24 групою за УКТ ЗЕД з витратами часу більше 4 годин (за звітний період) »;

3) «інформація про кількість вантажних ТЗ, які перетнули митний кордон на виїзд, у розрізі автомобільних пунктів пропуску з інформацією про перетин с/г продукції (1001, 1003, 1005,1201, 1206, 1512, 2306) та її відсотковою часткою від загальної кількості пропущених товарів за звітний період;»

4) «порівняльні дані про кількість товарів за товарними позиціями 1001, 1003, 1005, 1201, 1206, 1512 та 2306 за УКТ ЗЕД, які перетнули митний кордон у режимі експорту за звітний період і середньодобовими показниками за весь період моніторингу;»

5) «інформація про кількість товарів за товарними позиціями 1001, 1003, 1005, 1512 та 2306 за УКТ ЗЕД, які перетнули митний кордон у режимі експорту (за звітний період);»

б)«інформаційна довідка про кількість попущеної сільськогосподарської продукції (за звітний період)».

З метою уникнення необґрунтованих затримок, забезпечення належного рівня комунікації, надання попередніх консультацій та подальшого вдосконалення організації митного оформлення, започатковано такі заходи:

- визначення відповідальних осіб на митниці за вказаною сферою діяльності;

- організація та проведення митницею зустрічей з керівництвом територіальних підрозділів Державної прикордонної служби України, інших органів з метою прискорення пропуску товарів зазначеної категорії через державний кордон України;

- негайне інформування Департаменту про всі випадки позадержавних ситуацій під час здійснення процедур митного контролю та оформлення при перетинанні митного кордону зазначених вантажів та прийняті рішення щодо їх вирішення;

- надання інформації митницею про пропуск сільськогосподарської продукції.

У рамках роботи Робочої групи «Відкритий кордон» з питань облаштування західного державного кордону України та участі у переговорах щодо взаємодії під час контролю осіб і транспортних засобів, які перетинають спільний державний кордон, створеної згідно з наказом Кабінету Міністрів України від 01.06.2022 н. 445-п (рис. 3.1 ), надано матеріали та підготовлено пропозиції з питань, які опрацьовувалися під час засідань робочої групи, зокрема:

- управління постами регулювання дорожнього руху;

- про реконструкцію та облаштування постів регулювання дорожнього руху;

- зміни характеру транспорту та статусу постів регулювання дорожнього руху;

- створення зон обслуговування перед постами регулювання дорожнього руху та впровадження електронної системи управління чергами транспорту (електронної черги).

**Робоча група «Відкритий кордон», створена відповідно до розпорядження КМУ від 01.06.2022 № 445-р.**

**Мета створення - розвиток західного українського державного кордону та участь у переговорах щодо співробітництва під час здійснення контролю осіб та транспортних засобів, які перетинають спільний державний кордон.**

**Питання, що вирішені у межах групи:**

- пункт пропуску «Ягодин» тільки для вантажних транспортних засобів більше 7.5 тонн
- обмеження щодо переміщення вантажних транспортних засобів до 7,5 тонн пунктами пропуску «Устилуг», «Смільниця», «Грушів», «Угринів»
- рух порожніх транспортних засобів через пункт пропуску «Устилуг»
- зміна Угоди щодо статусу пунктів пропуску «Красноільськ» та «Дяківці» з пасажирського на вантажопасажирський

**Питання, що розглядаються сьогодні у межах групи:**

- відкриття та початок функціонування пункту пропуску «Нижанковичі»
- відкриття та початок функціонування пунктів пропуску «Красноільськ» та «Дяківці»
- створення сервісних зон перед пунктами пропуску для автомобільного сполучення
- впровадження електронної системи управління чергами автотранспорту (електронна черга)
- перегляд угод про спільний контроль з Польщею
- перегляд показників Системи раннього попередження

Як проміжний результат, можливо зазначити щодо вирішення критичної ситуації з чергами вантажних транспортних засобів на кордоні з Польщею у напрямку виїзду з України. Приклад: пункт пропуску «Ягодин» - 05 вересня черга становила близько 2600 вантажних автомобілів, з 18 по 28 вересня - 150-200 автомобілів.

Рис. 3.1. Облаштування західного державного кордону України

«Транспортна система України включає понад 22 тис. км залізничних колій, що взаємодіють із залізницями 7 сусідніх країн і на яких функціонує 40 міжнародних залізничних переходів, близько 170 тис. км автомобільних доріг, 30 аеропортів, де діє 130 злітних смуг, 18 державних морських торговельних портів (МТП) загальною технологічною потужністю понад 170 млн. т, 4 рибних порти, 13 приватних портових пунктів і причалів, понад 42 тис. км нафтогазопроводів. Щодоби вітчизняна транспортна система перевозить близько 2,2 млн. т вантажів і понад 19 млн. пасажирів»[8, с.48]. Ця потужна система є невід'ємною частиною системи міжнародних перевезень, її роль у міжнародних перевезеннях важко переоцінити.

Основними причинами, що гальмують розвиток вантажного транзиту в Україні, є неорганізованість системи прикордонного контролю, дорожнеча послуг митних брокерів, контрольних служб і транспортних терміналів,

численні бюрократичні перешкоди при оформленні транзитних перевезень, недостатня швидкість вантажів. доставка транспорту.

Розвиток експортних транспортних послуг та використання транзитного потенціалу України є не менш важливою складовою її національного продукту, ніж експорт товарів. Основним напрямком удосконалення технологій міжнародних перевезень є інтеграція виробничих і транспортних процесів на основі принципів транспортної логістики.

Найсуттєвішими перешкодами для вдосконалення управління міжнародними перевезеннями є особливості ринків і конкуренції; фінансові перешкоди; канали розподілу. Глобальне управління логістикою має забезпечити баланс між витратами на подолання цих перешкод і потенційними вигодами від розвитку міжнародних перевезень.

Організація комплексної системи транспортно-експедиційних послуг, заснована на термінальних технологіях і принципах логістики, становить методологічну основу і практичну основу формування регіональних логістичних систем транспортування і розподілу, основними елементами якої, що утворюють систему, є комплекс термінали та логістичні центри для транспортування та розподілу.

Реалізація логістичного підходу забезпечує прискорення руху матеріальних потоків і їх безперервність, зниження витрат на просування продукції від місць виробництва до місць споживання на 30-40%, розвиток тари і прилавоків - транспорту. трейлерів у мультимодальних сполученнях, надання логістичних послуг на рівні міжнародних стандартів. У результаті підвищуються конкурентоспроможність національного транспортного комплексу, обсяги експорту транспортних послуг та ефективність використання транзитного потенціалу України.

Для вирішення проблеми підвищення ефективності управління міжнародними перевезеннями необхідно забезпечити ефективну координацію та взаємодію між різними видами перевезень, розвиток інтермодальних перевезень вантажів та комплексне транспортно-

експедиційне обслуговування клієнтів. Це потребує застосування принципово нових підходів, заснованих на принципах логістичного менеджменту, які визначають пріоритет розвитку інтегрованих транспортно-розподільчих логістичних систем регіонального, міжрегіонального та транснаціонального рівнів.

За таких умов доцільним є створення багатофункціональних мультимодальних термінальних комплексів з митним оформленням вантажів, які забезпечують прискорення митного контролю та митного оформлення вантажів; відповідальне зберігання товарів на автоматизованих митних складах зручним для клієнтів способом; надання необхідного сервісу та повнота послуг.

Географічне положення України, проходження через її територію створює передумови для залучення значних інвестицій та технічної підтримки з боку країн, зацікавлених у розвитку транзитних транспортних коридорів, що безумовно сприятиме підвищенню ефективності управління міжнародними перевезеннями. Це передбачає обов'язкове впровадження новітніх транспортних технологій та використання найсучаснішого транспорту для міжнародних перевезень.

Тому основними перспективними напрямками підвищення ефективності управління міжнародними перевезеннями є модернізація транспортної інфраструктури; привести нормативно-правову базу у відповідність до міжнародних стандартів; вдосконалення пунктів пропуску через державний кордон; розвиток інтермодальних перевезень; створення логістичних центрів та впровадження ефективних сучасних транспортних технологій; спрощення порядку перетинання державного кордону тощо.

На сьогодні українські автоперевізники не мають достатньо конкурентоспроможного рухомого складу на ринку міжнародних автомобільних перевезень, що суттєво зменшує перспективи їх успішної роботи на цьому ринку. Конкурентоспроможність автотранспортних компаній на ринку міжнародних перевезень залежить від багатьох факторів.

«Однак, серед них є ряд якісних факторів, які не потребують значних матеріальних, фінансових та інших ресурсів. До них відносяться: об'єм вантажних місць автомобіля; рівень освіти водія; виконання вимог Конвенції EUTR щодо організації праці та відпочинку водія; технічний стан і зовнішній вигляд рухомого складу; рівень організації перевезень; відсутність дорожньо-транспортних пригод і порушень митного законодавства; дотримання термінів доставки вантажів тощо. Заходи з врахування цих факторів дадуть змогу швидко підвищити конкурентоспроможність автотранспортних компаній»[6, с.358-359].

«Особливо слід відзначити необхідність використання карнетів АТА в міжнародних автоперевезеннях. Карнет АТА є уніфікованим міжнародним митним документом, прийнятим відповідно Конвенції про тимчасове ввезення (Стамбул, 26 червня 1990 р.). Основні переваги адаптації міжнародних норм щодо використання карнетів АТА в Україні: застосування скороченої процедури тимчасового імпорту; обмеження до мінімуму кількості документів з виконання формальностей для тимчасового ввезення товарів; відсутність грошової застави або страхівки в рахунок можливого мита. Це вигідно усім учасникам міжнародних перевезень вантажів»[4, с.97].

«Ефективність управління міжнародними автомобільними перевезеннями значною мірою залежить від організації логістичного обслуговування на міжнародних пунктах контролю. Його вдосконалення потребує створення відповідної матеріально-технічної бази з урахуванням пропускної потреби; підвищити вимоги до кваліфікації, культури та етики поведінки працівників МПП; вдосконалення системи управління ризиками шляхом створення спеціальних митних баз даних; придбання спеціальних технічних засобів для дослідження швидкості; більш чітке регулювання процедур митного контролю; використання науково обґрунтованих підходів до управління чергами в МПП; проводити спільні заходи з митними органами сусідніх держав»[16, с.188].

Крім міжнародних вантажних перевезень український автомобільний транспорт здійснює також пасажирські перевезення в міжнародному сполученні. Проте, сучасна система управління міжнародними пасажирськими перевезеннями потребує заходів щодо її вдосконалення на принципах логістичного обслуговування. Логістичне управління системою обслуговування пасажирів повинно включати координацію рівнів обслуговування по всьому ланцюгу обслуговування, а також поінформованість про всі служби автотранспортних компаній, автостанцій, транспортних агентств, сервісних компаній тощо. єдиний транспортний процес і мають головну спільну мету: максимальне задоволення потреб пасажирів.

Тому для підвищення ефективності управління міжнародними транзитними перевезеннями необхідний комплексний підхід на основі принципово нової стратегії розвитку транспортного комплексу України, єдиної національної транспортної політики, розвитку глобального транзиту та вдосконалення тарифів. політики, яка має підвищити привабливість українського транзиту та конкурентоспроможність українських перевізників.

«Проте, українські МПП потребують комплексу заходів для підвищення ефективності їх функціонування, зокрема формування вантажної бази; удосконалення тарифної політики; технічного оновлення портової інфраструктури; підвищення ефективності роботи з інвесторами; усунення системних недоліків управління галуззю; накопичення коштів для модернізації; вирівнювання ефективності функціонування різних портів» [18, с.151].

Україна має досить потужну транспортну систему, здатну обслуговувати значний обсяг міжнародних вантажних і пасажирських перевезень. Особливо важливою для України є її здатність здійснювати транзитні перевезення, що залежить від її географічного положення. Тому через її територію проходять важливі МПП, що сполучають Європу та Азію.



Проте, наразі існує багато факторів, які негативно впливають на транспортну систему України, що призводить до поступового зменшення обсягів міжнародних перевезень через Україну. Серед цих факторів – застарілий рухомий склад практично всіх видів транспорту, неефективна транспортна технологія, недоліки митних процедур, особливо у сфері інтермодальних перевезень, недоліки в управлінні транспортним процесом, неефективна система державного регулювання транспорту тощо. . Тому транспортна система України потребує негайного та комплексного реформування на засадах ринкової економіки та науково-технічного прогресу.

### **3.2. Пропозиції та практичні рекомендації з удосконалення законодавства щодо порядку здійснення митних формальностей автомобільних транспортних засобів при перетині митного кордону України.**

Сучасний етап розвитку суспільства характеризується збільшенням обсягів міжнародної торгівлі, зростанням динаміки торгових процесів, що в свою чергу вимагає від держав спрощення митних процедур та мінімізації митних «бар'єрів». Виконання цієї вимоги досягається, в тому числі, активним впровадженням інформаційних технологій у процедури митного контролю та оформлення товарів і транспортних засобів. Це питання є особливо актуальним у контексті євроінтеграції України, адже ЄС має один із найвищих рівнів комп'ютеризації не лише у сфері митної справи, а й суспільства в цілому.

Митні служби різних країн світу постійно працюють над удосконаленням та оптимізацією здійснення митної справи. Метою таких досліджень у більшості випадків є спрощення митних процедур, прискорення обертання товарів та збільшення пасажиропотоку через митний кордон, створення сприятливого клімату для міжнародної торгівлі та бізнесу, скорочення витрат ресурсів та часу на митний контроль та митні процедури.

На сьогодні основним напрямком розвитку митних служб світової спільноти для досягнення вищезазначених цілей є комп'ютеризація митної справи. Активне впровадження митних інформаційних технологій є саме тим кроком уперед, який адекватно відповідає потребам і можливостям сучасності. Запровадження митних інформаційних технологій має адекватне правове підґрунтя як на рівні міжнародно-правового регулювання, так і на національному рівні.

При запровадженні митних інформаційних технологій в Україні необхідно враховувати вже наявний досвід інших розвинутих країн і запроваджувати лише ті електронні системи, які будуть адаптовані для взаємодії з уже існуючими електронними системами країн-партнерів. Це питання видається особливо актуальним у контексті європейської інтеграції України.

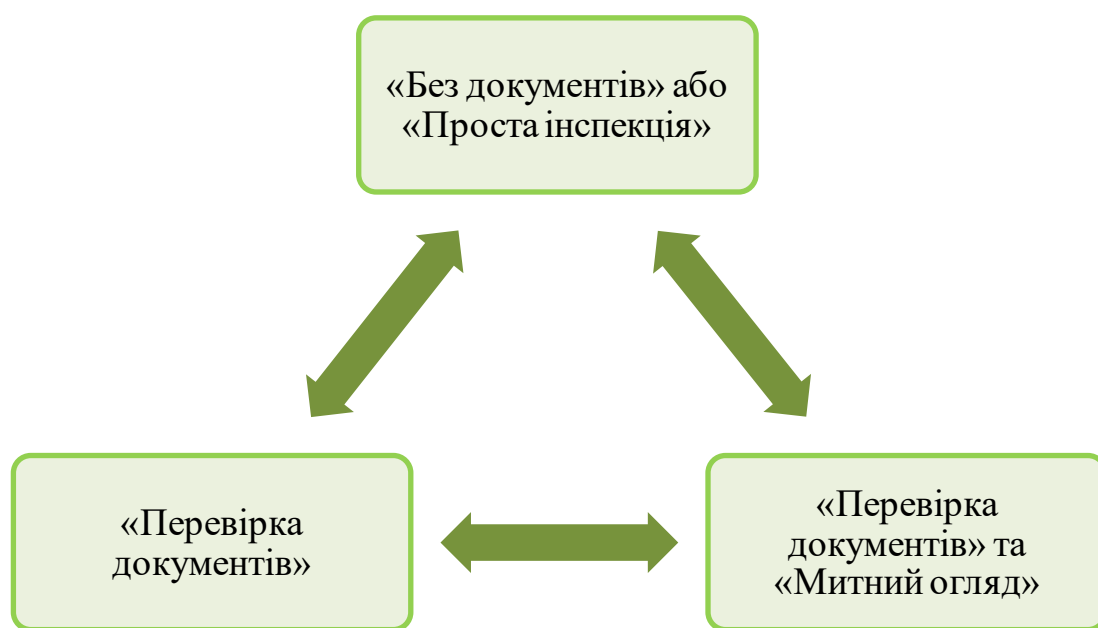
Переходимо до практики використання електронних технологій на митниці інших країн. У Японії, наприклад, для електронного декларування використовується автоматизована система NACCS (Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System), яка об'єднує митну службу та учасників ЗВТ. Реєстрант повинен ввести дані щодо назви продукту, країни походження, вартості контракту, вартості доставки та іншу необхідну інформацію зі свого робочого комп'ютера.

Далі система визначає загальну суму, яку необхідно сплатити за імпортований товар, виходячи з поточних митних і валютних курсів і записує отримані дані в пам'ять. Також заявник після отримання результатів розрахунків має можливість їх повторно перевірити, а також перевірити правильність заповнення заяви (декларації), після чого надсилає команду на виконання.

Після отримання команди на обробку заявки система проводить первинну класифікацію та визначає її в одну з трьох категорій (рис. 3.2). Категорія «Без документів» або «Простий огляд» (у випадках, якщо товар не підлягає оподаткуванню митними платежами, надано відстрочення сплати

митних платежів або відповідні суми вже автоматично списані (перераховані) із системи до рахунків митного органу).

Критерії такої вибірковості закладені в іншій відносно самостійній системі - CIS, яка об'єднує всю інформацію про рух товарів. Подана заявка після первинної обробки та отримання команди на виконання надсилається до бази даних (БІС), яка присвоює заявці відповідну категорію. Дозвіл надається шляхом введення відповідної команди в систему (NACCS) працівником митниці.



**Рис. 3.2. Ідентифікація категорій АС NACCS**

Залежно від категорії заявки існують різні терміни отримання дозволів на випуск товарів. Як тільки авторизація стає дійсною, вона з'являється на дисплеї пристрою введення декларанта. Якщо товар підлягає оподаткуванню митними платежами, передача дозволу здійснюється після того, як система отримає підтвердження про сплату (перерахування) запитованої суми. Отже, якщо заявка була визначена в першій категорії, то дозвіл, наприклад, на ввезення товарів, може з'явитися на дисплеї одразу після введення команди на виконання (підтвердження заявки після її перевірки декларантом). Якщо

система вважатиме за потрібне перевірити документи, дозвіл на звільнення буде отримано лише після цієї перевірки. Це ж стосується і «повної перевірки» (документальної та фактичної перевірки).

Подібна система діє в США. Слід зазначити, що саме американська система АКС (комерційна автоматизована система) є прототипом японської NACCS.

Американська АКС також складається з декількох підсистем:

1. Автоматизована система маніфесту: обробляє дані маніфесту інформації про вантаж;
2. Автоматизована інформаційна система посередництва: обробляє заявки на імпорт, подані митними брокерами;
3. Підсистема «Вибірковість» визначає категорії додатків.

Першою набула чинності NCTS. Головною метою створення NCTS є інтеграція європейських митних систем, а також практично повне скасування обігу паперових документів під час транзитних перевезень між країнами. Наразі NCTS включає всі країни Європейського Союзу, це є умовою для прискореного приєднання країн-кандидатів. Служба NCTS кожної країни підключається через центральний сервер у Брюсселі до систем усіх країн-учасниць NCTS.

Учасник ЗЕД не може звернутися безпосередньо до NCTS. Для цього використовуються повідомлення в спеціальному форматі, створені за допомогою програмного забезпечення. Таке програмне забезпечення дозволяє не тільки створювати електронні декларації, а й розшифровувати повідомлення NCTS про ключові події під час процедури транзиту, наприклад, прийняття декларації, випуск товарів, повідомлення про розвантаження. Крім того, іноземний учасник економічної діяльності, який бажає використовувати NCTS, повинен мати засоби для отримання/надсилання повідомлень до служби NCTS своєї країни.

NCTS передбачає два види процедур митного оформлення: звичайний і спрощений. Звичайна процедура передбачає:

- направлення вантажовідправником до митниці вантажу повідомлення, що називається декларацією даних;

- митниця відправлення присвоює номери транспортних документів для ідентифікації транзитних операцій.

Цей номер передається суб'єкту ЗЕД шляхом повідомлення про прийняття декларації. Після прийняття декларації митниця відправлення надсилає повідомлення «дозвіл на транзит», тепер суб'єкт ЗЕД може перевозити товар до місця призначення; митниця відправлення з метою інформування митниці призначення, повідомляючи суб'єкта ЗЕД про дозвіл на транзит, також надсилає повідомлення до митниці транзиту, через яку, як передбачається, товар буде перетинати зовнішній кордон транзитних зон; коли товар перетинає цей кордон, митниця транзиту інформує митницю відправлення шляхом надсилання повідомлення; після прибуття вантажу одержувач інформує митницю призначення шляхом надсилання повідомлення про прибуття.

Коли митниця призначення приймає прибуття, вона повідомляє митницю відправлення за допомогою повідомлення про прибуття; після етапу контролю (огляду товарів) митниця призначення випускає транзитні товари та повідомляє про це шляхом надсилання повідомлення про випуск товарів та направлення результатів контролю до митниці відправлення; після завершення митниця вантажу інформує вантажовідправника про те, що його вантаж скасовано, шляхом надсилання йому повідомлення про скасування. Можливі деякі відхилення від цього сценарію (на стартовій точці або на прибутті).

Сервер митної служби країни Європейського Союзу обробляє отриману інформацію та по каналах зв'язку надсилає до компетентного податкового органу рішення про можливість чи неможливість транзиту через територію ЄС (процедура займає декілька хвилин).

Отже, при позитивному рішенні вантажовідправник (перевізник) має дозвіл на транзит ще до відправлення транспортного засобу. Для

підтвердження дозволу на транзит українська митниця видає кур'єру паперовий супровідний документ. Після прибуття транспортного засобу в пункт пропуску митниці сусідніх країн мають (у своїй комп'ютерній системі) всю необхідну інформацію про вантаж, завдяки чому скорочуються операції з митного оформлення в пункті пропуску.

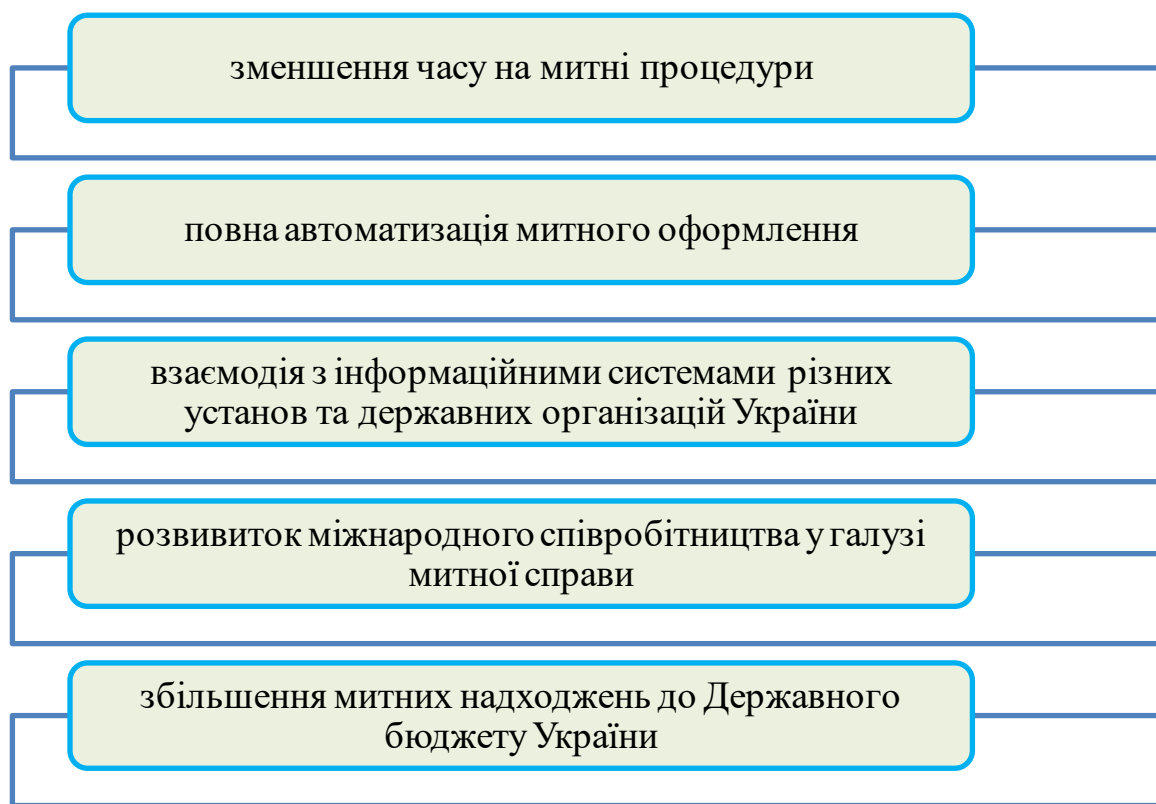
Порівнюючи інформаційне забезпечення митної справи в Україні та розвинених країнах, напрошується висновок про недостатність залучення митних інформаційних технологій у нашій державі. Насправді ж суть проблеми глибша, оскільки навіть достатня комп'ютеризація митних органів без достатньої комп'ютеризації інших органів виконавчої влади, з якими митники співпрацюють у здійсненні своєї діяльності, не зможе забезпечити повне досягнення поставлених цілей.

Так, наприклад, неможливо повноцінно запровадити процедуру електронного декларування за умови, що органи, які здійснюють окремі види прикордонного контролю, видають дозвільні документи на паперових носіях. Проте те, що влада розуміє цю проблему і працює над її вирішенням, безумовно, є позитивним.

Подальший розвиток системи «електронна митниця» має здійснюватися з урахуванням досвіду впровадження електронних систем іншими розвиненими країнами, у тому числі державами-членами ЄС. Комп'ютеризація митних процедур задовольняє як інтереси бізнесу, так і інтереси держави. Сьогодні це фактично одна з умов повноцінного залучення держав до світового співтовариства, міжнародного співробітництва у сфері митної справи.

Тому впровадження нових інформаційних технологій та вдосконалення існуючих на митниці шляхом подальшого розвитку комплексної багатофункціональної системи «Електронна митниця» є основним напрямком розвитку митної справи в Україні. Вона має стати не додатком митних процедур, а стрижнем, серцевиною не лише митних технологій, а й

інструментом управління та контролю митної діяльності, тобто основним механізмом безпеки митної справи.



**Рис. 3.3. Ефекти від оптимізації митного регулювання міжнародних перевезень**

Іншим питанням, яке потребує не меншої уваги, є зростання актуальності підвищення рівня безпеки всіх її складових разом із розвитком інформаційної інфраструктури митної служби. Тому ще однією проблемою є захист інформаційних ресурсів від несанкціонованого доступу, забезпечення безпеки інформаційно-телекомунікаційних систем.

Вивчення праць вітчизняних та зарубіжних науковців підтверджує необхідність диференціації ставок ввізного мита, незважаючи на те, що світова практика вимагає, крім запровадження мінімальної ставки мита, ще й відмови від його диференціації. Відсутність диференціації виправдовується наступним чином:

1. Застосування великої кількості митних тарифів збільшує витрати на його адміністрування.

2. Диференціація ставок визначає різний рівень захисту галузей виробництва сировини, комплектуючих і готової продукції.

Якщо виробничі ресурси оподатковуються за нижчою ціною, ніж кінцевий продукт, це означає, що галузі, які виробляють кінцевий продукт, мають вищий ступінь захисту від іноземної конкуренції, ніж інші сектори економіки. Загалом висока ставка ввізного мита на певний товар вигідна вітчизняним виробникам цього товару та шкідлива для галузей, які використовують його як виробничий ресурс. Водночас єдина тарифна ставка створює єдиний рівень ефективного захисту для всіх галузей, що працюють на внутрішньому ринку.

Диференціація митних тарифів штовхає групи тиску до активізації боротьби за підвищення рівня захисту окремих галузей і секторів економіки. Навпаки, чітке дотримання єдиного тарифного плану зменшує стимули до лобіювання.

Викривлення, викликані запровадженням мита, зростають швидше, ніж підвищення його ставки, і доходи, що виникають, зростають пропорційно до ставки. Тому, на нашу думку, запровадження диференційованих ставок ввізного мита є виправданим лише для невеликої групи товарів, збільшення імпорту яких є критичним для України або попит на які є нееластичним.

Світова практика свідчить про значну диференціацію ставок ввізного мита на окремі групи товарів. Ця диференціація зумовлена наступним:

- необхідність підтримки окремих перспективних галузей національної економіки, що потребує оподаткування продукції аналогічних галузей країн-експортерів вищими ставками ввізного мита;

- лобіювання галузей, які виробляють імпортозамінну продукцію, спрямоване на підвищення митних ставок на аналогічну продукцію з країн-експортерів та зниження податкових ставок на виробничі ресурси, що використовуються вітчизняними виробниками.



Підсумовуючи, зазначимо, що визначення оптимальної ставки ввізного мита є актуальним на певний період часу, тому необхідний постійний моніторинг зміни попиту та пропозиції товарів, що підлягають ввізному миту, та періодичний перегляд розміру ввізного мита. коригувального коефіцієнта та ставки ввізного мита для відповідної групи товарів.

### **Висновки до розділу 3**

Одним із основних напрямків розвитку міжнародних перевезень в Україні є більш ефективне використання існуючих МТК та створення нових. Розвиток МТК є пріоритетним напрямом державної транспортної політики України на шляху посилення інтеграції в міжнародну економічну і транспортну систему.

Географічне положення України, проходження її територією Євразійського МТК створює умови для залучення значних інвестицій та технічної підтримки з боку країн, зацікавлених у розвитку транзитних транспортних коридорів, що безумовно сприятиме підвищенню ефективності управління міжнародними транспортними перевезеннями. Це означає обов'язкове впровадження новітніх транспортних технологій і використання найсучасніших транспортних засобів для міжнародних перевезень.

Тому, основними перспективними напрямками підвищення ефективності управління міжнародними перевезеннями є модернізація транспортної інфраструктури; привести нормативно-правову базу у відповідність до міжнародних стандартів; розвиток МТК та вдосконалення пунктів пропуску через державний кордон; розвиток інтермодальних перевезень; створення логістичних центрів та впровадження ефективних сучасних транспортних технологій; спрощення порядку перетинання державного кордону тощо.

## ВИСНОВКИ

У дослідженні на основі комплексного аналізу теоретичних засад та практики виконання митних формальностей Державною митною службою України щодо транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України з комерційною та некомерційною метою, окреслено основні проблемні аспекти правового регулювання порядку переміщення через митний кордон України транспортних засобів комерційного та некомерційного призначення для некомерційного використання, розроблено пропозиції та рекомендації щодо їх вирішення.

За результатами дослідження сформульовано низку висновків, пропозицій та рекомендацій, спрямованих на вдосконалення правової бази виконання Державною митною службою України митних формальностей щодо транспортних засобів, що переміщуються через державний кордон в комерційних і некомерційних цілях.

Встановлення сутності та змісту поняття «транспортний засіб» істотно ускладнюється тим, що в юридичній науці відсутні систематичні науково обґрунтовані думки щодо його правової природи. Такий стан справ призводить не лише до ототожнення на законодавчому рівні понять «транспортний засіб», «моторний транспортний засіб», «моторний транспортний засіб» та «мототранспорт», а й до виникнення низки проблемних питань у упорядкований процес здійснення органами Державної митної служби України митних формальностей щодо переміщення транспортних засобів через митний кордон України, що є ще одним підтвердженням того, що будь-які кроки щодо реалізації основних напрямків та пріоритетних завдань митної справи уряду держави мають базуватися на досягнення науки.

Доведено, що при переміщенні автотранспортних засобів через митні кордони дальнього та ближнього зарубіжжя особливу роль відіграє мета використання автотранспорту, яка є одним із основоположних чинників

оподаткування таких транспортних засобів митними платежами. У зв'язку з цим пропонується визначення автором понять: «некомерційне (особисте) використання» — це перевезення транспортних засобів, що здійснюється безоплатно, виключно для особистих і особистих потреб, виключаючи будь-яке комерційне використання; «комерційне використання» означає платне перевезення людей або безкоштовне перевезення товарів на промисловому чи комерційному рівні.

Етапи митного оформлення тимчасово ввезених на митну територію України або тимчасово вивезених за межі митної території України транспортних засобів комерційного призначення на підставі книжки (карнета) А.Т.А.

Отже, щодо процесу вдосконалення митного регулювання автомобільного ринку, то воно має базуватися на комплексному підході. Адже, усунення всіх можливих схем ухилення від сплати відповідних митних платежів при ввезенні транспортних засобів, посилення ефективної взаємодії митних органів із суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності, митними службами іноземних держав можливі лише за рахунок:

- консолідації влади;
- стабілізація національної економіки;
- підвищення платоспроможного попиту населення;
- захист економічних інтересів держави;
- створення максимально сприятливого середовища для активізації експортно-імпортних операцій учасників ЗЕД;
- підвищення рівня фінансування з державного бюджету митних органів на переоснащення та модернізацію;
- підвищити рівень кваліфікації працівників митних органів України.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Андрієвський Т. Авторинок України: набираючи швидкість, поспішаємо повільно. *Вісник. Право знати все про податки і збори*. 2015. № 40. С. 46–47.
2. Андрієвський Т. Що авторинок в рік прийдешній нам готує? *Вісник. Право знати все про податки і збори*. 2016. № 1–2. С. 94–95.
3. Віденська конвенція про дипломатичні зносини: Конвенція, Міжнародний документ від 18.04.1961 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995\\_048](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_048)
4. Віденська Конвенція про консульські зносини: Конвенція, Міжнародний документ від 24.04.1963 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995\\_047](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_047).
5. Гевак О. Особливості переміщення громадянами товарів через митний кордон України. *Вісник Податкової служби України*. 2013. № 32. С. 58–67.
6. Герман О.О. Деякі питання функціонування пункту пропуску для автомобільного сполучення на державному кордоні України: нормативно-правовий аналіз. *Митна справа*. 2014. № 2. С. 59–65.
7. Герман О.О. Комерційне та (особисте) некомерційне переміщення автомобільного транспортного засобу через митний кордон України. *Митна справа*. 2014. № 5 (95). С. 43–52.
8. Герман О.О. Корпоративний аналіз питань митного контролю та митного оформлення товарів за товарними позиціями 8701 – 8707, 8711, 8716 УКТ ЗЕД, які ввозяться громадянами на митну територію України для вільного обігу. *Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку держави та права в умовах євроінтеграції* : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 20 трав. 2016 р.) : у 2 т. / відп. ред. М.В. Афанасьєва. Одеса : Юрид. л-ра, 2016. 676 с. Т. 1. С. 449–451.
9. Герман О.О. Митний контроль та митне оформлення товарів за товарними позиціями 8701 – 8707, 8711, 8716 згідно УКТ ЗЕД, що ввозяться

громадянами на митну територію України для вільного обігу. *Проблеми законності*. 2016. Вип. 133. 282 с. С. 111–125.

10. Герман О.О. Пропускна спроможність пункту пропуску для автомобільного сполучення на державному кордоні України. *Актуальні проблеми світової і національної економіки: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. молодих учених* (м. Дніпропетровськ, 26 бер. 2014 р.). 376 с. С. 275–277.

11. Герман О.О., Федотов О.П. Деякі питання справляння єдиного збору у пунктах пропуску через державний кордон України. *Вісник Запорізького національного університету*. Сер. «Юрид. науки». № 1. (II). 2015. 232 с. С. 122–129.

12. Горохов В. Ввезення працівниками закордонних дипломатичних установ України транспортних засобів. *Вісник Міністерства доходів і зборів України*. 2013. № 39. С. 50–51.

13. Деякі питання сертифікації транспортних засобів, їх частин та обладнання: Постанова Кабінету Міністрів України від 09.06.2011 р. № 738. *Офіційний вісник України*. 2011. № 55. Ст. 2180.

14. Зеленецька А. Введено в дію новий порядок оформлення транспортних засобів громадян. *Митниця*. 2008. № 8. С. 3.

15. Конституція України : Закон України від 28.06.1996 р. № 254к/96–ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст.141.

16. Месеча І. Легалізація документів, виданих іноземними органами громадянам. *Вісник. Право знати все про податки і збори*. 2016. № 16. С. 36.

17. Митна конвенція про карнет А.Т.А. для тимчасового ввезення товарів (Конвенція А.Т.А.): Конвенція, Міжнародний документ від 06.12.1961 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995\\_428](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_428).

18. Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП): Конвенція ООН від 14.11.1975 р. *Офіційний вісник України*. 2007. № 3. Ст. 138.

19. Митна конвенція про тимчасовий ввіз приватних дорожніх перевізних засобів: Конвенція, Міжнародний документ від 04.06.1954 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995\\_081](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_081).

20. Митний кодекс України: Закон України від 13.03.2012 р. № 4495-VI. *Офіційний вісник України*. 2012. № 32. Ст.1175.

21. Органи доходів і зборів контролюватимуть міжнародні автомобільні перевезення. URL: <https://news.dtki.ua/law/inspections/42983> (дата звернення: 10.12.2017).

22. Податковий кодекс України: Закон України від 02.12.2010 р. № 2756-VI. *Офіційний вісник України*. 2010. № 92. Ст.3248.

23. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05 квітня 2001 р. № 2344-III / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 22. Ст. 105.

24. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III. *Офіційний вісник України*. 2001. № 17. Ст. 719.

25. Про введення в дію Переліку документів, що утворюються в митних органах України, спеціалізованих митних установах та організаціях, із зазначенням строків зберігання: наказ Державної митної служби України від 13.01.2006 р. № 14 (зі змінами, внесеними наказом Державної митної служби України від 19.12.2007 р. № 1080) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.uazakon.com/documents/date\\_bx/pg\\_gxgoxh.htm](http://www.uazakon.com/documents/date_bx/pg_gxgoxh.htm).

26. Про визначення пунктів пропуску через державний кордон України, через які здійснюється переміщення підакцизних товарів та визнання такими, що втратили чинність, деяких актів Кабінету Міністрів України: Постанова Кабінету Міністрів України від 29.05.2013 р. № 390. *Офіційний вісник України*. 2013. № 42. Ст. 1504.

27. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо державного регулювання та управління у сфері транспорту та дорожнього господарства: Закон України від 20 листопада 2012 р. № 5502-VI / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2014. № 8. Ст. 88.

28. Про внесення змін до Закону України «Про митний тариф України» щодо ввізного мита на електромобілі: Закон України від 25.11.2015 р. № 822-VII. *Офіційний вісник України*. 2015. № 101. Ст.3469.

29. Про внесення змін до Митного кодексу України: Закон України від 10.04.2014 р. № 1201-VII. *Офіційний вісник України*. 2014. № 36. Ст. 956.

30. Про внесення змін до Переліку продукції, що підлягає обов'язковій сертифікації в Україні, та визнання такими, що втратили чинність, деяких наказів Державного комітету України по стандартизації, метрології та сертифікації: наказ Міністерства економічного розвитку і торгівлі України від 06.05.2015 р. № 451. *Офіційний вісник України*. 2015. № 42. Ст. 1339.

31. Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 436: Постанова Кабінету Міністрів України від 02.03.2016 р. № 142. *Офіційний вісник України*. 2016. № 20. Ст. 796.

32. Про гуманітарну допомогу: Закон України від 22.10.1999 р. № 1192-XIV. *Офіційний вісник України*. 1999. № 45. С. 8.

33. Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів: Закон України від 06.07.2005 р. № 2739-IV *Офіційний вісник України*. 2005. № 30. Ст. 1774.

34. Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України: Закон України від 04.11.1999 р. № 1212-XIV. *Офіційний вісник України*. 1999. № 48. С. 1.

35. Про затвердження Інструкції про порядок консульської легалізації офіційних документів в Україні і за кордоном: наказ Міністерства закордонних справ України від 04.06.2002 р. № 113. *Офіційний вісник України*. 2002. № 26. Ст. 1244.

36. Про затвердження Методики визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів та внесення змін у додатки 1 і 2 до Порядку визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів, мотоциклів, мопедів: Постанова Кабінету Міністрів України від 18.02.2016 р. № 66. *Офіційний вісник України*. 2016. № 15. Ст.594.

37. Про затвердження переліків товарів, на які встановлено обмеження щодо переміщення через митний кордон України: Постанова Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 р. № 436. *Офіційний вісник України*. 2012. № 40. Ст. 1531.

38. Про затвердження Переліку продукції, що підлягає обов'язковій сертифікації в Україні: наказ Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики від 01.02.2005 р. № 28. *Офіційний вісник України*. 2005. № 19. Ст. 1006.

39. Про затвердження переліку пунктів пропуску через державний кордон, в яких здійснюється переміщення товарів через митний кордон України: Постанова Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 р. № 435. *Урядовий кур'єр*. 2012. № 94. С. 13.

40. Про затвердження переліку пунктів пропуску через державний кордон, через які здійснюється переміщення товарів військового призначення та ядерних матеріалів: Постанова Кабінету Міністрів України від 17.11.2010 р. № 1057. *Офіційний вісник України*. 2010. № 88. Ст. 3097.

41. Про затвердження Переліку пунктів пропуску через державний кордон: наказ Адміністрації державної прикордонної служби України від 12.01.2004 р. № 31.

42. Про затвердження Переліку пунктів пропуску через державний кордон, у яких здійснюється санітарний, ветеринарний, фітосанітарний, радіологічний, екологічний контроль, контроль Служби міжнародних автомобільних перевезень та контроль за переміщенням культурних цінностей: наказ Державної митної служби, Адміністрації Державної прикордонної служби України, Міністерства охорони здоров'я України, Міністерства аграрної політики України, Міністерства транспорту та зв'язку України, Міністерства охорони навколишнього природного середовища України, Міністерства культури і туризму України від 15.06.2009 р. № 551/439/425/413/695/308/28 // База даних «Законодавство України». URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0564-09> (дата звернення: 10.12.2017).

43. Про затвердження переліку пунктів пропуску через митний кордон



України, через які дозволяється переміщення наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів: Постанова Кабінету Міністрів України від 25.12.2002 р. № 1950. *Офіційний вісник України*. 2003. № 52. Ст. 2371.

44. Про затвердження переліку товарів, вивезення (пересилання) яких громадянами за межі митної території України не допускається: Постанова Кабінету Міністрів України від 28.05.2012 р. № 468. *Офіційний вісник України*. 2012. № 41. Ст. 1579.

45. Про затвердження Положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю: Постанова Кабінету Міністрів України від 18.08.2010 р. № 751. *Митна газета*. 2010. № 18. С. 4–5.

46. Про затвердження Порядку виконання митних формальностей при здійсненні транзитних переміщень: наказ Міністерства фінансів України від 09.10.2012 р. № 1066. *Офіційний вісник України*. 2013. № 99. Ст. 4027.

47. Про затвердження Порядку виконання митних формальностей при здійсненні митного оформлення товарів із застосуванням митної декларації на бланку єдиного адміністративного документа : наказ Міністерства фінансів України від 30.05.2012 р. № 631. *Офіційний вісник України*. 2012. № 64. Ст. 2627.

48. Про затвердження Порядку використання уніфікованої митної квитанції МД-1: наказ Державної митної служби України від 04.01.2005 р. № 1. *Офіційний вісник України*. 2005. № 4. Ст.239.

49. Про затвердження Порядку дій керівників та посадових осіб митного органу під час зменшення пропускнуої спроможності пункту пропуску через державний кордон України: наказ Державної митної служби України від 27.05.2011 р. № 440 (втратив чинність).

50. Про затвердження Порядку забезпечення інвалідів автомобілями: Постанова Кабінету Міністрів України від 19.07.2006 р. № 999. *Офіційний вісник України*. 2006. № 30. Ст. 2130.

51. Про затвердження Порядку організації процедури габаритно-вагового контролю транспортних засобів та інших самохідних машин і

механізмів у пунктах пропуску морського та річкового сполучення в частині обміну інформацією: Наказ Міністерства інфраструктури України / Міністерства доходів і зборів України від 14.08.2013 р. № 606/351. *Офіційний вісник України*. 2013. № 72. Ст. 2654.

52. Про затвердження Порядку розрахунково-касового обслуговування через органи Державної казначейської служби України митних та інших платежів, які вносяться до/або під час митного оформлення: наказ Міністерства фінансів, Державної митної служби України від 24.01.2006 р. № 25/44. *Офіційний вісник України*. 2006. № 4. Ст.195.

53. Про затвердження Порядку справляння єдиного збору у пунктах пропуску через державний кордон: Постанова Кабінету Міністрів України від 24.10.2002 р. № 1569. *Офіційний вісник України*. 2002. № 44. Ст. 2004.

54. Про затвердження Порядку справляння митних платежів при ввезенні на митну територію України товарів громадянами: наказ Міністерства фінансів України від 22.02.2012 р. № 581. *Офіційний вісник України*. 2012. № 56. Ст. 2268.

55. Про затвердження Пояснень до Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності: наказ Державної фіскальної служби України від 09.06.2015 р. № 401 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://sfs.gov.ua/zakonodavstvo/mitne-zakonodavstvo/nakazi/63754.html>.

56. Про затвердження Правил митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, що переміщуються громадянами через митний кордон України: наказ Державної митної служби України від 17.11.2005 р. № 1118. *Офіційний вісник України*. 2005. № 48. Ст. 3028.

57. Про затвердження Технології прикордонного та митного контролю у пунктах пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення: наказ Адміністрації Державної прикордонної служби України та Державної митної служби України від 11.06.2008 р. № 505/642. *Офіційний вісник України*. 2008. № 62. Ст. 2101 (втратив чинність).

58. Про затвердження Часових нормативів виконання контрольних

операцій посадовими особами, які здійснюють контроль осіб, товарів і транспортних засобів у пунктах пропуску через державний кордон України: наказ Державної митної служби України, Адміністрації Державної прикордонної служби України, Міністерства транспорту та зв'язку України, Міністерства охорони здоров'я України, Міністерства аграрної політики України, Міністерства охорони навколишнього природного середовища України, Міністерства культури і туризму України, Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 28.11.2005 р. № 1167/886/824/643/655/424/858/900. *Офіційний вісник України*. 2006. № 52. Ст. 3373.

59. Про заходи щодо збереження автомобільних доріг загального користування: Постанова Кабінету Міністрів України від 27.07.2007 р. № 879. *Офіційний вісник України*. 2007. № 48. Ст. 1978.

60. Про заходи щодо стабілізації платіжного балансу України відповідно до статті XII Генеральної угоди про тарифи й торгівлю 1994 року: Закон України від 28.12.2014 р. № 73-VIII. *Офіційний вісник України*. 2015. № 3. Ст.48.

61. Про контроль за сертифікатами відповідності: лист Державної фіскальної служби України від 28.12.2015 р. № 47569/7/99-99-24-03-01-17.

62. Про Митний тариф України: Закон України від 19.09.2013 р. № 584-VII. *Урядовий кур'єр*. 2013. № 195.

63. Про Митний тариф України: Закон України від 19.09.2013 р. № 584-VII. *Урядовий кур'єр*. 2013. № 195.

64. Про опрацювання проекту наказу «Про затвердження Порядку здійснення митного контролю та митного оформлення товарів за товарними позиціями 8701-8707, 8711, 8716 згідно з Українською класифікацією товарів зовнішньоекономічної діяльності, що ввозяться громадянами на митну територію України або надходять на митну територію України на адресу громадян у несупроводжуваному багажі або вантажних відправленнях для

вільного обігу»: лист Державної фіскальної служби України від 08.07.2015 р. № 24822/7/99-99-24-01-03-17.

65. Про прикордонний контроль: Закон України від 05.11.2009 р. № 1710-VI. *Офіційний вісник України*. 2009. № 93. Ст. 3150.

66. Про свободу пересування та вільний вибір місця проживання в Україні: Закон України від 11.12.2003 р. № 1382-IV. *Офіційний вісник України*. 2004. № 1. Ст. 4.

67. Про стандартизацію і сертифікацію: Декрет Кабінету Міністрів України від 10.05.1993 р. № 46-93. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 27. Ст. 289.

68. Про стандартизацію: Закон України від 05.06.2014 р. № 1315-VII. *Офіційний вісник України*. 2014. № 54. Ст. 1440.

69. Про стандартизацію: Закон України від 05.06.2014 р. № 1315-VII. *Офіційний вісник України*. 2014. № 54. Ст. 1440.

70. Про технічні регламенти та оцінку відповідності: Закон України від 15.01.2015 р. № 124-VIII. *Офіційний вісник України*. 2015. № 12. Ст. 306.

71. Прокопенко В.В. Нормативно-правове регулювання перевозок в міжнародному автомобільному сообщенні: таможенний аспект. *Legea si Viata*. 2018. № 2/2. С. 85–89.

72. Тютюн О., Гарбуз К. Заниження митної вартості автомобіля працівником дипломатичної служби. *Вісник. Право знати все про податки і збори*. 2016. № 3. С. 29–30.

73. Чернишова Г., Данченко А. «Гаряча лінія» з «Вісником» на тему переміщення товарів і транспортних засобів громадянами через митний кордон. *Вісник. Право знати все про податки і збори*. 2015. № 43. С. 39–43.

74. Щіпанська Г. Сплата митних платежів при ввезенні інвалідами транспортних засобів на митну територію України. *Вісник Міністерства доходів і зборів України*. 2014. № 21. С. 46–47.

75. Щіпанська Г., Іваніна Н. Ввезення громадянами наземних транспортних засобів в Україну. *Вісник Міністерства доходів і зборів України*. 2014. № 44. С. 35–38.

76. Щіпанська Г., Іваніна Н. Ввезення громадянами наземних транспортних засобів в Україну. *Вісник Міністерства доходів і зборів України*. 2014. № 44. С. 35–38.

77. Щодо пропуску через МКУ транспортних засобів: лист Державної фіскальної служби України від 03.11.2014 р. № 13-70-54/19-626.