

**ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ВНУТРІШНІХ СПРАВ  
МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ**

Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису

**СКЛЯР ЮРІЙ ІВАНОВИЧ**

Прим. № \_\_\_\_\_  
УДК 342.951 (477)

**ДИСЕРТАЦІЯ**

**АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ЮРИДИЧНОЇ  
ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА КОНТРАБАНДУ ТОВАРІВ КОМЕРЦІЙНОГО  
ПРИЗНАЧЕННЯ В УКРАЇНІ**

Спеціальність 081 – Право

(Галузь знань 08 – Право)

Подається на здобуття ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело.

\_\_\_\_\_ Скляр Ю. І.

Науковий керівник –  
**Дніпров Олексій Сергійович,**  
доктор юридичних наук, старший дослідник

**Харків – 2023**

## АНОТАЦІЯ

*Скляр Ю. І.* Адміністративно-правові засади юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право» в галузі знань 08 «Право». Харківський національний університет внутрішніх справ. Харків, 2023.

Дисертацію присвячено вивченню змісту та особливостей адміністративно-правових засад юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні, а також обґрунтуванню напрямків їх удосконалення.

У роботі дістав подальшого розвитку генезис інституту юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення на території України. З'ясовано, що становлення інституту юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення тісно пов'язане з появою державності на території України та розвитком зовнішньоекономічної торгівлі. Виокремлено шість періодів становлення інституту юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення на території України: 1-й період (IX–XIII ст.) – визначення меж юридичної відповідальності за перевезення товарів поза митним контролем у вигляді штрафу та конфіскації предметів, які переміщувалися в документах часів Київської Русі; 2-й період (XIV ст. – сер. XVII ст.) – юридичну відповідальність за контрабанду товарів на українських землях визначали законами протекціоністських держав (Річ Посполита, Велике князівство Московське, Османська імперія); 3-й період (сер. XVII ст. – XVIII ст.) – активізація протидії та боротьби з контрабандою товарів з метою захисту економічних інтересів Козацько-гетьманської держави; 4-й період (поч. XIX ст. – поч. XX ст.) – формування правових принципів, що визначили курс розвитку митного законодавства та протидії контрабанді на XX ст.; 5-й

період (30 грудня 1922 р. – 11 грудня 1991 р.) – становлення інституту юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення за часів перебування території України у складі СРСР; 6-й період (12 грудня 1991 р. – до сьогодні) – вміщує декілька етапів: I етап (12 грудня 1991 р. – 14 листопада 2011 р.) – пов’язаний із прийняттям митних кодексів України 1991 та 2002 років, КК України; II етап (15 листопада 2011 р. – до сьогодні) – розпочався з декриміналізації товарної контрабанди.

Сформульоване авторське розуміння поняття «адміністративно-правове регулювання юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні» як владної діяльності уповноважених державою суб’єктів, спрямованої на впорядкування суспільних відносин у сфері притягнення винних осіб до адміністративної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення через визначення в законодавстві держави нормативної та процесуальної підстав, а також інших умов настання такої відповідальності. Визначено особливості адміністративно-правового регулювання юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні, однією з яких є специфіка співвідношення норм КУпАПта МК України як джерел адміністративно-правового регулювання юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення. Акцентовано на тому, що чинним МК України не охоплено всіх аспектів адміністративної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення. Зважаючи на це, існує необхідність уніфікації та систематизації митного законодавства.

Запропоновано під незаконним переміщенням товарів комерційного призначення через митний кордон України розуміти протиправний, умисний поведінковий акт осудної фізичної або юридичної особи, виражений формою активної дії, скоєної різним способом, що посягає на суспільні відносини щодо встановлених правил переміщення товарів комерційного призначення

через митний кордон України й тягне за собою настання несприятливих наслідків для порушника.

Встановлено, що недоліками законодавчого визначення юридичного складу незаконного переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України є: 1) відсутність у МК України законодавчого розуміння поняття «товари комерційного призначення», що може обумовити помилкову кваліфікацію порушення митних правил за ст. 482 МК України; 2) невідповідність назви ст. 482 МК України «Переміщення або дії, спрямовані на переміщення товарів / транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України поза митним контролем» потребам практики та спотворення нею дійсного нормативного змісту категорії «переміщення через митний кордон України»; 3) віднесення юридичного складу порушення митних правил за ст. 482 МК України до правопорушень із матеріальним складом, зважаючи на складність визначення наслідків, що настають через деякий час у кожному конкретному випадку, враховуючи обмежений час для кваліфікації скоєння діяння; 4) виокремлення серед суб'єктів адміністративної відповідальності за незаконне переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України лише фізичних осіб, що порушує передбачений ст. 13 Конституції України принцип рівності всіх суб'єктів права власності – фізичних осіб, юридичних осіб і фізичних осіб-підприємців – перед законом.

Визначено, що адміністративним провадженням у справі про контрабанду товарів комерційного призначення є сукупність послідовних процесуальних дій посадових осіб митних органів, суду (судді), здійснюваних у визначених адміністративним законодавством порядку й формі з метою правильного з'ясування всіх обставин незаконного переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України, встановлення особи порушника та ухвалення законного та

обґрунтованого рішення про накладення адміністративного стягнення за порушення митних правил.

Встановлено, що недоліками реалізації стадій адміністративного провадження у справі про контрабанду товарів комерційного призначення, обумовлених, зокрема, недосконалим правовим регулюванням, є такі:

- 1) часткове регулювання МК України правил обігу інформації в електронних базах даних митних органів та функціонування електронного документообігу в митній справі, що поширюються і на виявлення та документування порушення митних правил, ускладнює використання електронних доказів для доведення обставин у справі;
- 2) невизначеність підстав для відмови митним органом застосування процедури митного компромісу, відсутність належної мотивації для порушників щодо її використання для врегулювання спору;
- 3) відсутність у зацікавлених осіб, наприклад, власників товарів, що є безпосередніми предметами порушення митних правил / транспортних засобів із спеціально виготовленими сховищами, які використовували для приховування товарів чи їх переміщення через митний кордон України поза митним контролем, права на оскарження в апеляційному порядку постанови судді у справі про порушення митних правил за ст. 482 МК України.

Запропоновано під адміністративним стягненням за контрабанду товарів комерційного призначення розуміти офіційну реакцію держави на незаконне переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України, зовнішнім вираженням якої є застосування до винної особи конкретного заходу відповідальності, передбаченого статтею 482 МК України, з метою виховного впливу на правопорушника, запобігання вчиненню нових порушень, зокрема й іншими особами, відшкодування завданих збитків. З'ясовано, що передбачений МК України перелік адміністративних стягнень за порушення митних правил вужчий за наведений у КУпАП, це підтверджує специфіку адміністративної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення, за

скоєння якої МК України передбачено накладення адміністративних стягнень особистого (попередження) та майнового (штраф і конфіскація) характеру.

У роботі набули подальшого розвитку дискусійні аспекти застосування адміністративних санкцій за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні, а саме відповідність адміністративних санкцій ступеню шкоди, заподіюваної економічним інтересам держави, та ефективність застосування зазначених санкцій. Спростовано доцільність формулювання висновку про неадекватність або неефективність адміністративних стягнень за скоєння порушення митних правил, передбаченого статтею 482 МК України на підставі кількості розглянутих судами справ про порушення митних правил чи кількості закритих проваджень через недоведеність окремих елементів складу порушення митних правил, чи збільшення / зменшення надходжень від сплати митних платежів порівняно з плановими. Зроблено висновок, що недосягнення економічного ефекту від накладення адміністративних санкцій за порушення митних правил, зокрема, передбаченого статтею 482 МК України, стримується насамперед інституційними та функціональними перешкодами.

Узагальнено досвід окремих зарубіжних країн (Велика Британія, Німеччина, Польща, Литва, США) щодо правового регулювання юридичної відповідальності за контрабанду товарів загалом. Наголошено, що в більшості зазначених держав переважає кримінальна відповідальність за вказане діяння. Зроблено висновок, що на окрему увагу заслуговує досвід Польщі, який може бути використаний Україною в частині: 1) одночасного закріплення адміністративної та кримінальної відповідальності за незаконне переміщення товарів через митний кордон і розмежування їх за критерієм вартості контрабандних товарів; 2) можливості притягнення юридичної особи до юридичної відповідальності за вказане діяння; а також, США в частині: 1) забезпечення митних органів відповідними технологіями; 2) високого рівня взаємодії митних органів з іншими суб'єктами тощо.

З'ясовано, що визначення на законодавчому рівні меж юридичної відповідальності за незаконне переміщення товарів через митний кордон – це один з напрямків, який впливає на динаміку скоєння таких порушень. Виокремлено напрямки вдосконалення юридичної відповідальності за зазначене діяння: 1) доповнення змісту ст. 482 МК України вказівкою на форму вини, з якою вчиняється незаконне переміщення товарів через митний кордон держави з метою забезпечення передбачуваності дії цієї норми; 2) запровадження юридичної відповідальності за порушення митних правил, передбаченої статтею 482 МК України для юридичних осіб, що дозволить оптимально застосовувати пропорційні адміністративно-правові наслідки правопорушення до належного суб'єкта, а також ведення окремого реєстру юридичних осіб, на яких уже накладали санкції за таке діяння; 3) віднесення до кваліфікуючих ознак скоєння порушення, передбаченого статтею 482 МК України, із залученням посадових осіб митних органів, зважаючи на високий рівень корупції в митних органах; 4) закріплення в нормах МК України стадій провадження у справі про порушення митних правил; 5) вдосконалення процедури митного компромісу, результатом якої є укладення мирової угоди про припинення провадження у справі про порушення митних правил шляхом компромісу.

**Ключові слова:** порушення митних правил, митний кордон, товар комерційного призначення, митний орган, контрабанда, незаконне переміщення товарів, адміністративна відповідальність, адміністративне провадження, адміністративне стягнення.

## SUMMARY

*Sklyar Yu. I. Administrative and legal principles of legal responsibility for smuggling of commercial goods in Ukraine. – Qualifying scientific work on manuscript rights.*

The thesis for PhD degree by the specialty 081 “Jurisprudence” in the field of knowledge 08 “Law”. Kharkiv National University of Internal Affairs. Kharkiv, 2023.

The dissertation deals with the study of the content and features of the administrative and legal principles of legal responsibility for smuggling of commercial goods in Ukraine, as well as to the justification of proposals for their improvement.

In the work, the genesis of the institution of legal responsibility for the smuggling of commercial goods on the territory of Ukraine was further developed. It was found that the establishment of the institution of legal responsibility for the smuggling of commercial goods is closely related to the emergence of statehood on the territory of Ukraine and the development of foreign economic trade. Six periods of the establishment of the institution of legal responsibility for the smuggling of commercial goods on the territory of Ukraine are distinguished: 1st period (IX – XIII centuries) – determination of the limits of legal responsibility for the transportation of goods outside customs control in the form of a fine and confiscation of items that were moved in documents of the times of Kyivan Rus; 2nd period (XIV century – mid-XVII century) – legal responsibility for the smuggling of goods on Ukrainian lands was determined by the laws of protectionist states (the Polish-Lithuanian Commonwealth, the Grand Duchy of Moscow, the Ottoman Empire); 3rd period (mid-17th century – 18th century) – intensification of opposition and fight against smuggling of goods in order to protect the economic interests of the Cossack-Hetman state; 4th period (beginning of the XIX century – beginning of the XX century) – the formation of legal principles that determined the course of development of customs legislation and combating smuggling in the XX century; 5th period (December 30, 1922 – December 11, 1991) – the establishment of the institution of legal responsibility for the smuggling of commercial goods during the time when the territory of Ukraine was part of the USSR; 6th period (from December 12, 1991 to the present)

includes several stages: 1st stage (December 12, 1991 to November 14, 2011) related to the adoption of the Customs Codes of Ukraine of 1991 and 2002, the Criminal Code of Ukraine; 2nd stage (November 15, 2011 – until today) began with the decriminalization of goods smuggling.

The author's understanding of the concept of "administrative-legal regulation of legal responsibility for smuggling of commercial goods in Ukraine" is formulated as a power activity of state-authorized subjects aimed at streamlining social relations in the sphere of bringing guilty persons to administrative responsibility for smuggling of commercial goods through the definition of normative and procedural grounds in the state legislation, as well as other conditions for the occurrence of such responsibility. Features of the administrative-legal regulation of legal responsibility for smuggling of commercial goods in Ukraine are identified, one of which is the specificity of the ratio of the norms of the Code of Administrative Offenses and the Customs Code of Ukraine as sources of administrative-legal regulation of legal responsibility for smuggling of commercial goods. It is emphasized that the current Customs Code of Ukraine does not cover all aspects of administrative responsibility for the smuggling of goods for commercial purposes, taking into account this, there is a need to unify and systematize customs legislation.

It is suggested that the illegal movement of commercial goods across the customs border of Ukraine should be understood as an illegal, intentional act of behavior by a reprehensible natural person or legal entity, expressed in the form of an active action committed in a different way, which encroaches on social relations regarding the established rules for the movement of commercial goods across the customs border of Ukraine and entails adverse consequences for the violator.

It has been established that the shortcomings of the legal definition of the legal structure of the illegal movement of commercial goods across the customs border of Ukraine are: 1) the absence of a legislative understanding of the concept of "commercial goods" in the Customs Code of Ukraine, which may cause a false

qualification of a violation of customs rules under Art. 482 of the Customs Code of Ukraine; 2) inconsistency of the name of the Art. 482 of the Customs Code of Ukraine "Movement or actions aimed at the movement of goods / vehicles of commercial purpose across the customs border of Ukraine outside of customs control" to the needs of practice and its distortion of the valid normative content of the category "movement across the customs border of Ukraine"; 3) assigning the legal structure of a violation of customs rules under Art. 482 of the Customs Code of Ukraine to offenses with material composition, taking into account the difficulty of determining the consequences that occur after some time in each correct case, taking into account the limited time for the qualification of the commission of the act; 4) singling out among the subjects of administrative responsibility for the illegal movement of commercial goods across the customs border of Ukraine only natural persons, which violates the provisions of Art. 13 of the Constitution of Ukraine, the principle of equality of all subjects of property rights – natural persons, legal entities and natural persons-entrepreneurs – before the law.

It was determined that administrative proceedings in the case of smuggling of commercial goods are a set of consecutive procedural actions by officials of customs authorities, courts (judges), carried out in the order and form determined by administrative legislation, with the aim of correctly determining all the circumstances of the illegal movement of commercial goods across the customs border of Ukraine, establishing the identity of the violator and passing a legal and justified decision to impose an administrative penalty for violating customs rules.

It was established that the shortcomings of the implementation of the stages of administrative proceedings in the case of smuggling of commercial goods, due in particular to imperfect legal regulation, are the following: 1) partial regulation of the Customs Code of Ukraine rules for the circulation of information in electronic databases of customs authorities and the functioning of electronic document circulation in customs affairs, which also extend to the detection and documentation of violations of customs rules, complicates the use of electronic

evidence to prove the circumstances in the case; 2) the uncertainty of the grounds for the customs authority's refusal to apply the customs compromise procedure, the lack of proper motivation for violators in using it to settle the dispute; 3) the absence of the right of interested persons, for example, owners of goods that are the direct objects of violation of customs rules / vehicles with specially made storage facilities that were used to hide goods or their movement across the customs border of Ukraine outside of customs control, to appeal the decision of the judge in the case of violation of customs rules under Art. 482 of the Customs Code of Ukraine in the appeal procedure.

It is proposed to understand the official reaction of the state to the illegal movement of commercial goods across the customs border of Ukraine under the administrative penalty for smuggling of commercial goods, the external expression of which is the application to the guilty person of a specific measure of responsibility provided for in Art. 482 of the Customs Code of Ukraine for the purpose of educational influence on the offender, prevention of committing new violations, in particular by other persons, compensation for damages. It has been found that the list of administrative sanctions for violation of customs rules provided for by the Customs Code of Ukraine is narrower than that specified in the Code of Administrative Offenses, which confirms the specificity of administrative liability for the smuggling of commercial goods, for the commission of which the Customs Code of Ukraine provides for the imposition of personal (warning) and property (fine and confiscation) administrative sanctions.

The work further developed the debatable aspects of the application of administrative sanctions for the smuggling of commercial goods in Ukraine, namely the compliance of administrative sanctions with the degree of damage caused to the economic interests of the state and the effectiveness of the application of these sanctions. The author refuted the expediency of formulating a conclusion about the inadequacy or ineffectiveness of administrative penalties for committing a violation of the customs rules provided for in Art. 482 of the

Customs Code of Ukraine based on the number of cases of violation of customs rules reviewed by the courts or the number of closed proceedings due to the lack of evidence of individual elements of the violation of customs rules, or an increase / decrease in revenues from the payment of customs payments compared to the planned ones. It was concluded that the failure to achieve an economic effect from the imposition of administrative sanctions for violation of customs rules, in particular, provided for in Art. 482 of the Customs Code of Ukraine is held back primarily by institutional and functional obstacles.

The experience of certain foreign countries (Great Britain, Germany, Poland, Lithuania, USA) regarding the legal regulation of legal responsibility for the smuggling of goods in general is summarized. It was emphasized that in most of the mentioned states, criminal responsibility for the specified act prevails. It was concluded that the experience of Poland deserves special attention, which can be used by Ukraine in terms of: 1) simultaneous establishment of administrative and criminal responsibility for the illegal movement of goods across the customs border and their delimitation according to the criterion of the value of contraband goods; 2) the possibility of bringing a legal entity to legal responsibility for the specified act; and also, the United States in part: 1) provision of customs authorities with appropriate technologies; 2) a high level of interaction between customs authorities and other entities, etc.

It has been found that defining the limits of legal responsibility for the illegal movement of goods across the customs border at the legislative level is one of the directions that affects the dynamics of committing such violations. The areas of improvement of legal responsibility for the specified act are singled out: 1) supplementing the content of Art. 482 of the Customs Code of Ukraine indicating the form of guilt with which the illegal movement of goods across the customs border of the state is committed in order to ensure the predictability of the effect of this norm; 2) introduction of legal responsibility for violation of customs rules provided for in Art. 482 of the Customs Code of Ukraine for legal entities,

which will allow to optimally apply the proportional administrative and legal consequences of the offense to the appropriate subject, as well as maintaining a separate register of legal entities that have already been sanctioned for such an act; 3) attribution to the qualifying signs of a violation of Art. 482 of the Customs Code of Ukraine its commissions with the involvement of officials of customs authorities, taking into account the high level of corruption in customs authorities; 4) consolidation in the norms of Customs Code of Ukraine the stages of proceedings in the case of violation of customs rules; 5) improvement of the customs compromise procedure, the result of which is the conclusion of a settlement agreement on the termination of proceedings in the case of violation of customs rules by way of compromise.

**Key words:** violation of customs rules, customs border, commercial goods, customs authority, smuggling, legal movement of goods, administrative responsibility, administrative proceedings, administrative penalty.

## СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

*Наукові праці, в яких висвітлено основні наукові результати дисертації:*

1. Nadiia S. Andriichenko, Oleg M. Reznik, Vita V. Tkachenko, Marina V. Belanuk, Yurii I. Skliar. Smuggling of Goods as a Strategic Threat to the Economic Security of European States. *REICE: Revista Electrónica de Investigación en Ciencias Económicas*. 2020. № 15 (8). P. 346–357. **(WoS)**
2. Бондаренко О. С., Скляр Ю. І. Контрабанда валютних цінностей і товарів комерційного призначення як способи легалізації (відмивання) доходів, одержаних злочинним шляхом. *Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Юридичні науки*. 2020. № 2, ч. 3, т. 31 (70). С. 22–26. DOI: <https://doi.org/10.32838/2707-0581/2020.2-3/04>.

3. Скляр Ю. І. Правове регулювання притягнення до адміністративної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2021. № 5. С. 186–189. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2021-5/44>.
4. Скляр Ю. І. Особливості юридичного складу незаконного переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон за законодавством України. *Науковий вісник Сіверщини. Серія: Право*. 2023. № 1 (18). С. 110–111. DOI: <https://doi.org/10.32755/sjlaw.2023.01.100>.

***Наукові праці, що засвідчують апробацію матеріалів дисертації:***

1. Скляр Ю. І. Генезис інституту юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні. *Регіональні особливості злочинності: сучасні тенденції та стратегії протидії*: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Кривий Ріг, 14 травня 2021 р.). Кривий Ріг : КННІ, 2021. С. 246–251.

## ЗМІСТ

|                                                                                                                                                            |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| ВСТУП .....                                                                                                                                                | 17  |
| РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ОСНОВИ ЮРИДИЧНОЇ<br>ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА КОНТРАБАНДУ ТОВАРІВ КОМЕРЦІЙНОГО<br>ПРИЗНАЧЕННЯ В УКРАЇНІ.....                          | 27  |
| 1.1 Генезис інституту юридичної відповідальності за контрабанду товарів<br>комерційного призначення на території України .....                             | 27  |
| 1.2 Адміністративно-правове регулювання юридичної відповідальності за<br>контрабанду товарів комерційного призначення в Україні.....                       | 45  |
| Висновки до розділу 1 .....                                                                                                                                | 62  |
| РОЗДІЛ 2 ОСОБЛИВОСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ ЮРИДИЧНОЇ<br>ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА КОНТРАБАНДУ ТОВАРІВ КОМЕРЦІЙНОГО<br>ПРИЗНАЧЕННЯ В УКРАЇНІ.....                            | 66  |
| 2.1 Поняття, ознаки та юридичний склад контрабанди товарів комерційного<br>призначення .....                                                               | 66  |
| 2.2 Адміністративне провадження у справах про контрабанду товарів<br>комерційного призначення в Україні.....                                               | 94  |
| 2.3 Адміністративні стягнення за контрабанду товарів комерційного<br>призначення в Україні та їх ефективність .....                                        | 121 |
| 2.4 Взаємодія митних і правоохоронних органів України та інших держав<br>щодо протидії і боротьби з контрабандою товарів комерційного<br>призначення ..... | 136 |
| РОЗДІЛ 3 ВДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИХ ЗАСАД<br>ЮРИДИЧНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА КОНТРАБАНДУ ТОВАРІВ<br>КОМЕРЦІЙНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ В УКРАЇНІ.....      | 157 |
| 3.1 Міжнародний досвід правового регулювання юридичної відповідальності<br>за контрабанду товарів комерційного призначення .....                           | 157 |

3.2 Напрямки вдосконалення адміністративно-правових засад юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні ..... 167

Висновки до розділу 3 ..... 184

ВИСНОВКИ..... 186

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ..... 194

ДОДАТКИ..... 222

## ВСТУП

**Актуальність обраної теми дослідження.** Економічна складова євроінтеграційної стратегії як визначальний і незмінний пріоритет розвитку України передбачає не лише зростання обсягів міжнародної торгівлі та поступове усунення торгівельних бар'єрів, зокрема, й спрощення митних процедур під час переміщення товарів, послуг, капіталів тощо, а й мінімізацію таких негативних для сфери митної справи явищ, як порушення митних правил. В Україні лише впродовж 2021 року було виявлено понад 28 тис. порушень митних правил на загальну суму 2,8 млрд грн. Із незаконного обігу вилучено безпосередні предмети таких порушень на суму понад 941 млн грн. Саме тому ефективна протидія митним правопорушенням повинна бути основним завданням митних органів, що обумовлено необхідністю захисту економічних інтересів держави, зважаючи на тенденції розвитку міжнародної торгівлі, митної справи тощо.

Одним із порушень митних правил, що призводить до порушення порядку державного регулювання митної справи, спричиняє прямі економічні збитки державі через несплату митних платежів за товари, які незаконно переміщуються через митний кордон або реалізуються на території нашої держави, є контрабанда товарів комерційного призначення. Зазначене діяння не обходить фактично жодну країну світу, й Україна – не виняток. Так, через контрабанду товарів щороку до державного бюджету не надходить майже 300 млрд грн. Статистичні дані свідчать, що за 2019 рік в Україні було виявлено понад 1,1 тис. спроб незаконного перевезення товарів через кордон на загальну суму 1,6 млрд грн. І кожного року ці цифри зростають. У 2020 році таких випадків було вже 1,2 тис. на загальну суму 1,9 млрд грн. Утім, виявлені випадки є лише невеликою частиною того, що насправді та в яких обсягах незаконно перетинає український кордон. Більше того, за оцінками експертів, реальний стан незаконного переміщення товарів значно перевищує зареєстровані показники, оскільки зазначене порушення

митних правил належить до високолатентних правопорушень.

Зважаючи на це, для кожної держави необхідним є розроблення напрямків протидії та боротьби з цим негативним явищем. Зокрема, доцільним є розроблення загальної стратегії у сфері протидії та боротьби з контрабандою, яку потрібно регулярно моніторити й переглядати. Ще одним напрямком є закріплення на законодавчому рівні юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення, яка передбачає адекватні та обґрунтовані розміри санкцій.

Загалом питання юридичної відповідальності за порушення митних правил, зокрема, й контрабанду товарів комерційного призначення було предметом дослідження багатьох вітчизняних науковців. Архірейський Д. В., Коцан Р. І., Максимов О. В., Морозов О. В., Омельчук О. М., Письменна О. П., Сотніченко І. В., Стороженко С. А., Томчук О. В. у своїх працях вивчали передумови виникнення контрабанди товарів комерційного призначення на українських землях, а також історичні аспекти юридичної відповідальності за вищезазначене протиправне діяння. Особливості провадження у справах про порушення митних правил досліджували Батанова Л. О., Бурбика М. М., Дуженко С. А., Дусик А. В., Коробенко С. В., Малєєва Л. Г., Рєзнік О. М., Чернобай О. І. Вивченням питань протидії та боротьби з порушенням митних правил та проявами контрабанди займалися Базиліук І. О., Балацький І. В., Белікова О. В., Боруцька Ю. З., Войтенко І. В., Годяк А. І., Головач Т. М., Гребенюк А. О., Грянка Г. В., Дудуров О. О., Єніна А. О., Живко Б. Г., Зотенко О. О., Ільченко К. Р., Капітанець С. В., Кістанова Я. М., Комзюк А. А., Комзюк В. Т., Константа О. В., Корж М. П., Кравець М. О., Кривонос М. А., Кухар В. В., Ліпінський В. В., Лютіков В. С., Мовчан Р. О., Паламарчук Г. В., Педешко А. І., Плетньова А. І., Хараїн А. А., Хома В. О., Хомутянський В. В. та інші.

Наукові доробки за обраною темою дослідження свідчать, що активний пошук у цьому напрямку ще триває. Зазначене підтверджується й останніми

дисертаційними дослідження. Так, Стороженко С. А. у дисертації на тему «Адміністративна відповідальність за незаконне переміщення товарів через митний кордон України» (2019) досліджує адміністративну відповідальність за незаконне переміщення товарів через митний кордон України як засіб забезпечення митної справи і митної політики. Гребенюк А. О. в дисертації на тему «Відповідальність за переміщення або дії, спрямовані на переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України поза митним контролем» (2021) акцентує увагу на проблемних аспектах притягнення до адміністративної відповідальності осіб, які переміщують або скоюють дії, спрямовані на переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України поза митним контролем. Автор дисертації «Адміністративно-правові засади боротьби з порушенням митних правил» (2017) Г. В. Соломенко комплексно розкриває сутність та особливості адміністративно-правових засад боротьби з порушеннями митних правил, а також пропонує напрямки вдосконалення як адміністративного законодавства, так і правозастосування у цій сфері. Яромій І. В. у дисертаційному дослідженні «Адміністративно-правовий механізм запобігання та протидії порушенням митних правил» (2018) вивчає адміністративно-правовий механізм запобігання і протидії порушенням митних правил в Україні та розробляє пропозиції його вдосконалення.

Безсумнівно, вищезазначені напрацювання є основою для поглибленого вивчення адміністративно-правових засад юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні. Це питання не втрачає своєї актуальності впродовж багатьох років, зважаючи на збереження динаміки зростання незаконного переміщення товарів через митний кордон України поза митним контролем, а також постійне підвищення рівня організації і професіоналізму суб'єктів, які займаються такою протиправною діяльністю. Це свідчить про те, що без

вжиття відповідних заходів, зокрема, й удосконалення юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення, ситуація не зміниться, а лише буде погіршуватись.

В таких умовах очевидно, що комплексне дослідження адміністративно-правових засад юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні – це об’єктивна вимога часу.

**Зв’язок роботи з науковими програмами, планами, темами.**

Дисертаційне дослідження виконане відповідно до Цілей сталого розвитку України на період до 2030 року, затверджених Указом Президента України від 30.09.2019 р. № 722/2019, Стратегії розвитку Національної академії правових наук України на 2021–2025 рр., затвердженої Постановою загальних зборів Національної академії правових наук України від 26.03.2021 р. № 12-21, Стратегічного плану діяльності Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України на 2020–2024 рр., затвердженого Міністром розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України від 26.08.2020 р. № 3031-05/1, та в межах науково-дослідної теми «Розробка методики взаємодії правоохоронних органів України щодо протидії легалізації злочинних доходів» (номер державної реєстрації 0120U100474) Навчально-наукового інституту права Сумського державного університету.

**Мета і завдання дослідження.** *Мета* дисертаційного дослідження полягає в тому, щоб визначити зміст та особливості адміністративно-правових засад юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні, а також обґрунтувати напрямки їх удосконалення.

Досягнення поставленої мети передбачає вирішення таких *завдань*:

– розкрити генезис інституту юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення на території України;

- розкрити поняття та джерела адміністративно-правового регулювання юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні;
- визначити ознаки юридичного складу контрабанди товарів комерційного призначення;
- з'ясувати специфіку адміністративного провадження у справах про контрабанду товарів комерційного призначення в Україні;
- визначити поняття та особливості адміністративних стягнень за контрабанду товарів комерційного призначення;
- розкрити роль взаємодії митних і правоохоронних органів України та зарубіжних держав щодо протидії і боротьби з контрабандою товарів комерційного призначення;
- узагальнити міжнародний досвід правового регулювання юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення;
- визначити напрямки вдосконалення адміністративно-правових засад юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні.

*Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають у сфері запобігання та протидії порушенням митних правил.*

*Предметом дослідження є адміністративно-правові засади юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні.*

**Методи дослідження.** Методологічну основу роботи становлять загальнонаукові та спеціальні методи і прийоми наукового пізнання. Історичний метод уможливив дослідження історичних аспектів становлення інституту юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення на території України (підрозділ 1.1). Порівняльно-правовий метод було використано для характеристики правового регулювання адміністративної відповідальності за контрабанду товарів комерційного

призначення в Україні, узагальнення міжнародного досвіду в цій сфері, визначення особливостей адміністративних стягнень за контрабанду товарів комерційного призначення (підрозділи 1.2, 2.3, 3.1). Метод системного аналізу сприяв визначенню поняття та елементів юридичного складу порушення, передбаченого статтею 482 МК України (підрозділ 2.1), характеристиці провадження у справі за фактом скоєння такого діяння (підрозділ 2.2), з'ясуванню ролі взаємодії митних і правоохоронних органів України та зарубіжних держав щодо протидії і боротьби з контрабандою товарів комерційного призначення (підрозділ 2.4). Логіко-семантичний метод дозволив вивчити та удосконалити понятійно-категоріальний апарат за обраною тематикою дисертаційного дослідження та сформулювати авторське розуміння таких понять: «адміністративно-правове регулювання юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні» (підрозділ 1.2), «адміністративне провадження у справі про контрабанду товарів комерційного призначення» (підрозділ 2.2), «адміністративне стягнення за контрабанду товарів комерційного призначення» (підрозділ 2.3). Формально-юридичний метод та метод юридичного моделювання застосовано під час визначення напрямків удосконалення адміністративно-правових засад юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні (підрозділ 3.2).

*Науково-теоретичне підґрунтя* дисертаційного дослідження складають наукові праці вітчизняних і зарубіжних дослідників у галузі філософії, теорії держави і права, адміністративного права, інших галузевих правових наук. *Нормативною основою* роботи є положення національних та міжнародних нормативних актів, а саме: Конституції України, Кодексу України про адміністративні правопорушення, Митного кодексу України, законів України, постанов і розпоряджень Кабінету Міністрів України, указів та розпоряджень Президента України, актів центральних органів виконавчої влади тощо, що визначають адміністративно-правові засади юридичної

відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення. *Інформаційне та емпіричне підґрунтя* дослідження складається з узагальнення результатів діяльності митних органів, судової практики щодо притягнення до адміністративної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні, довідкових видань, статистичних матеріалів, результатів соціологічних опитувань тощо.

**Наукова новизна одержаних результатів** полягає в тому, що дисертація є одним із перших у вітчизняній юридичній науці комплексним науковим дослідженням проблемних аспектів адміністративно-правових засад відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні. У результаті проведеного дослідження сформульовано низку наукових висновків, положень і пропозицій, основними з яких є такі:

*вперше:*

- сформульовано поняття «адміністративне стягнення за контрабанду товарів комерційного призначення», під яким необхідно розуміти офіційну реакцію держави на незаконне переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України, зовнішнім вираженням якої є застосування до винної особи конкретного заходу відповідальності, передбаченого статтею 482 МК України, з метою виховного впливу на правопорушника, запобігання вчиненню нових порушень, зокрема й іншими особами, відшкодування завданих збитків;

- запропоновано доповнити зміст статті 482 МК України вказівкою на форму вини, з якою вчиняється незаконне переміщення товарів через митний кордон держави, з метою забезпечення передбачуваності дії цієї норми;

- запропоновано вважати скоєння порушення, передбаченого статтею 482 МК України, з залученням посадових осіб митних органів до кваліфікуючих ознак, зважаючи на високий рівень корупції в митних органах;

*удосконалено:*

– поняття «адміністративно-правове регулювання юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні» як владної діяльності уповноважених державою суб'єктів, спрямованої на упорядкування суспільних відносин у сфері притягнення винних осіб до адміністративної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення через визначення у законодавстві держави нормативної та процесуальної підстав, а також інших умов настання такої відповідальності;

– розуміння адміністративного провадження у справах про контрабанду товарів комерційного призначення як сукупності послідовних процесуальних дій посадових осіб митних органів, суду (судді), здійснюваних у визначеному адміністративним законодавством порядку і формі, з метою правильного визначення всіх обставин незаконного переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України, встановлення особи-порушника й ухвалення законного та обґрунтованого рішення про накладення адміністративного стягнення за порушення митних правил;

– ідею запровадження адміністративної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні для юридичних осіб, зважаючи на необхідність застосування пропорційних адміністративно-правових наслідків правопорушення до належного суб'єкта;

*дістало подальшого розвитку:*

– генезис інституту юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення на території України;

– роль взаємодії митних і правоохоронних органів України та зарубіжних держав щодо протидії і боротьби з контрабандою товарів комерційного призначення;

– узагальнення міжнародного досвіду правового регулювання юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення та визначення можливості його впровадження в Україні;

– напрямки вдосконалення процедури митного компромісу як факультативної стадії провадження у справі про контрабанду товарів комерційного призначення;

– обґрунтування недоцільності повернення до законодавства України інституту адміністративно-правової преюдиції за скоєння контрабанди товарів комерційного призначення.

**Практичне значення одержаних результатів** полягає в тому, що викладені в дисертаційному дослідженні висновки, пропозиції й рекомендації можуть бути використані в:

– *науково-дослідній сфері* – положення та висновки дисертації є основою для подальшого вивчення адміністративно-правових засад юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні (*Акт про впровадження результатів дисертаційного дослідження у науково-дослідну діяльність Харківського національного університету внутрішніх справ від 11 липня 2023 року*);

– *правозастосовній сфері* – для вдосконалення практичної діяльності митних органів під час виявлення незаконного переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України, складання протоколу про порушення митних правил за ст. 482 МК України, збирання та фіксації доказів у справі, взаємодії митних органів з правоохоронними органами щодо протидії і боротьби з контрабандою товарів комерційного призначення тощо (*Акт про впровадження результатів дисертаційного дослідження в діяльність Управління СБ України в Сумській області від 15 серпня 2023 року*);

– *освітньому процесі* – під час підготовки підручників, навчальних посібників, лекцій та науково-методичних матеріалів із дисциплін

«Адміністративне право», «Адміністративний процес», «Публічне адміністрування», «Судові та правоохоронні органи України», «Основи адміністративно-юрисдикційної діяльності» та інших дисципліни адміністративно-правового характеру (*Акт про впровадження результатів дисертаційного дослідження у науково-дослідну діяльність Харківського національного університету внутрішніх справ від 12 липня 2023 року*).

**Апробація результатів дисертації.** Результат розроблення проблеми загалом, окремих її аспектів, одержані узагальнення й висновки було оприлюднено на Всеукраїнській науково-практичній конференції, «Регіональні особливості злочинності: сучасні тенденції та стратегії протидії» (м. Кривий Ріг, 14 травня 2021 р.).

**Публікації.** Основні результати дослідження, що викладені в роботі, наведені в чотирьох наукових працях, опублікованих у наукових фахових виданнях України та наукових періодичних виданнях інших держав, і тезах доповідей на всеукраїнській науково-практичній конференції, які відображають результати дисертаційного дослідження.

**Структура дисертації.** Дисертаційне дослідження складається із вступу, трьох розділів, об'єднаних вісьмома підрозділами, висновків до розділів, загальних висновків, списку використаних джерел (вміщує 263 найменування і розміщений на 28 сторінках) та 4 додатків на 7 сторінках. Повний обсяг дисертації становить 228 сторінки, з яких основний текст дисертації – 176 сторінок.

## **РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ОСНОВИ ЮРИДИЧНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА КОНТРАБАНДУ ТОВАРІВ КОМЕРЦІЙНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ В УКРАЇНІ**

### **1.1 Генезис інституту юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення на території України**

Питання захисту інтересів держави у митній сфері завжди було пріоритетним завданням митних органів. Його істотно актуалізували в умовах євроінтеграційного процесу в Україні та відповідно спрощення процедур митного контролю під час переміщення товарів через митний кордон держави. Незважаючи на спрощення митних процедур, держава вживає заходів із протидії, боротьби з контрабандою товарів комерційного призначення. Проте, застосовуючи норми й заходи щодо протидії та боротьби з контрабандою, останню постійно видозмінювали, що обумовило високий ступінь організованості її скоєння та широкі міжрегіональні і міжнародні злочинні зв'язки [1, с. 246].

Питання генезису інституту юридичної відповідальності за контрабанду товарів пов'язане зі становленням митної системи держави загалом, що підтверджується науковими доробками багатьох вітчизняних істориків, правознавців, економістів, серед яких: Д. В. Архірейський, Л. В. Багрій-Шахматов, В. М. Бойко, Г. М. Виноградов, А. О. Гребенюк, Н. В. Ігнатко, М. І. Кабачинський, К. М. Колесников, Р. І. Коцан, Н. Л. Курильчук, О. В. Максимов, О. В. Морозов, О. М. Омельчук, О. П. Письменна, Г. В. Попов, І. В. Сотніченко, С. А. Стороженко, А. В. Тимошенко, О. В. Томчук та інші. Ознайомлення зі змістом праць зазначених науковців дозволяє стверджувати, що контрабанда є давнім явищем, поява якого пов'язана з розвитком зовнішньої торгівлі та державності, зокрема, встановленням кордонів держави та контролю за

зовнішньоекономічними зв'язками, становленням митної справи, введенням митних зборів тощо. Так, науковці наголошують на тому, що Афіни та еллінські держави Північного Причорномор'я проводили власну торгіву і митну політику, принаймні в періоди економічного зростання. Розгортанню такої торгівлі сприяла поява на узбережжі Чорного моря давньогрецьких колоній, які згодом перетворилися на повноцінні поліси (міста-держави) та стали незалежними від своїх метрополій [2, с. 67]. В економіці цих міст торгівля займала маргінальне місце, зважаючи на необхідність забезпечення громади життєво необхідними товарами, виробництво яких на місці не могло бути налагодженим [2, с. 70]. Водночас антична зовнішня торгівля мала певну структуру. Так, спеціальні посадові особи відповідали за організацію торговельної діяльності, серед яких одним з основних був агоран – виборний магістрат, який здійснював благоустрій місць торгівлі у полісі та наглядав за її порядком і законністю [2, с. 87]. Важливі завдання виконував також астином, на який було покладено перевірку правильності мір та терезів, якості й точності об'ємів вироблених амфор, що підтверджували проставленням спеціальної печатки. З низки джерел впливає також існування посади збирачів мита в гаванях. Адміністрація портів через цих осіб вела суворий облік асортименту й обсягів товарів, що вантажилися в доках на кораблі, а також контролювала судна, що заходили в порт для поповнення запасів. Зазначене підтверджується даними, збереженими в спеціальних митних або портових архівах [1, с. 90–92]. Можна зробити висновок, що такий облік товарів, які перевозили кораблями, вже в період античності був своєрідним заходом протидії переміщенню товарів поза митним контролем. Втім, спеціалізованого органу – митної служби – ще не було створено, а окремі митні функції виконували збирачі мита, адміністрації портів тощо.

З появою державності на території України та розвитком торгових зв'язків Київської Русі у декількох напрямках, зважаючи на те, що через неї

проходили такі великі шляхи, як «Великий шлях з варяг у греки», Двінський шлях, Німанський шлях, Донський шлях, виникає поняття мита як платні за провіз територією держави. За однією з версій систему митних давньоруських правил завезли грецькі священники впродовж правління князя Володимира Великого з метою поширення християнства.

Однією з історичних пам'яток, що закріплювала торгові відносини між Південною Руссю та німецькими землями, є Раффельштеттенський митний статут 880 року. Положеннями цього статуту регламентували особливості притягнення до відповідальності осіб, звинувачених у незаконному переміщенні товарів. Зокрема, було передбачено здійснення належного розслідування стосовно порушення митних порядків, «якщо хто-небудь з вільних людей оминє встановлені законом ринки, нічого не заплативши і не зробивши ніякої заяви, і це буде виявлено і доказано, то він піддається штрафу, позбавляється свого судна з усім товаром. Якщо ж таке порушення вчинить невольна людина, то вона зверх цього піддається затриманню, поки не прибуде її господар і не викупить її» [3, с. 70].

Збірник законів Київської Русі «Руська правда» також містив санкції за контрабанду. Так, за перевезення або спробу перевезення товару злочинним шляхом було передбачено санкцію у вигляді штрафу розміром подвійної ставки мита. У Судебнику князя Володимира спробу таємного провезення товару без сплати мита карали конфіскацією товару та побиттям перевізника батоном [4, с. 29].

У період із XIV ст. до XVII ст. українські землі перебували під владою Речі Посполитої, Великого князівства Московського, Османської імперії. Відповідно протекціоністська політика цих держав щодо митних відносин вплинула на економічні зв'язки між підвладними територіями, а також процедури стягнення та сплати мита тощо. В цей період нормативною основою митних відносин були Литовські статuti 1529, 1566 та 1588 років. Зокрема, норми Литовського статуту 1588 року забороняли вивозити з Речі

Посполитої зброю, залізо, рушниці, коси, ножі, стріли, інші предмети воєнного призначення. За порушення цієї заборони передбачали смертну кару, а товари й усю власність порушника конфіскували до скарбниці князя [5, с. 108]. Фактично, зазначеним статутом було передбачено досить радикальну кримінальну відповідальність за незаконне переміщення через митний кордон окремих товарів.

Втім, активну боротьбу з контрабандою держава починає приблизно з середини XVII ст. За часів козацької доби існувала власна мережа митних постів на кордонах з Річчю Посполитою, Кримським ханством та посади військового кантаржея, шафаря. На визначених кордонах Запоріжжя шафарі стягували плату за провіз товарів через мости, греблі, виявляли приховані вантажі, накладали на порушників митних правил штрафи і конфісковували вантажі разом із транспортом [6, с. 44].

Як зазначає Н. В. Ігнатко, формування тогочасної вітчизняної митної системи детермінувалося процесами державотворення, необхідністю забезпечення економічних інтересів та економічної безпеки Козацько-гетьманської держави, потребами пошуку торговельно-фінансових джерел для збройних і зовнішньополітичних змагань адміністрації Б. Хмельницького, а глибинні зрушення буржуазно-демократичного типу обумовлювали необхідність захисту вітчизняних торговельних та виробничих верств [6, с. 46–47].

Необхідно зазначити, що норми, які регламентували відповідальність за контрабанду в цей період, містилися одночасно в митних і кримінальних законодавчих актах. У Соборному Уложенні 1649 року – кодексі феодального права – виділяли спеціальну главу (IX) «Про мита, про перевезення та про мости», в ст. 1, 4, 5 та 7 якої безпосередньо мова йшла про контрабандне перевезення товарів [7, с. 311]. Безсумнівно, це свідчить про поступове напрацювання досить складної системи правил переміщення товарів через кордони Гетьманщини.

Особливе значення для організації протидії контрабанді мав також Універсал від 28 квітня 1654 року, яким передбачали фіксовані, диференційовані митні тарифи для різних категорій товарів (2–15 %), а спроби провезти товари без сплати мита визнавали контрабандою. Положення Універсалу спрямовувалися на рішучу протидію контрабанді, встановлювали зацікавленість митників («дозорців», «військових екзакторів») у припиненні порушень митних правил, оскільки останні в разі виявлення спроб провезення товарів без сплати мита отримували 50 % від вилучених товарів, а інша половина надходила до «скарбу військового». Більше того, полково-сотенна адміністрація зобов'язувалася сприяти митникам, карати порушників митних правил, контрабандистів [8, с. 142].

Незважаючи на заборону перевезення товарів без сплати митних платежів, а також передбачення покарання для винних осіб, змістовного поняття «контрабанда» як правопорушення довгий час не було. Лише в XVII ст. – на початку XVIII ст. держава почала визначати контрабанду як будь-яке порушення встановлених законом та іншими нормативно-правовими актами правил перевезення товарів і цінностей через кордон, які приховували від контролю митниці [9, с. 52]. Натомість до цього в Указі «О неявлениях в Таможнях и утаенных от пошлин товаров» 1729 року містився термін «непорядки», який використовували для позначення таємного ввезення товарів та продажу ввезених товарів без мита [10, с. 127].

В першій половині XVIII ст. істотно підвищується роль держави у боротьбі із контрабандою та розбудовується мережа митних органів. Зокрема, з метою боротьби з контрабандою указом Петра I 1723 року було закріплене таке положення: «По усьому польському кордону, по великих дорогах поставити міцні застави і між тими великими дорогами проїзди лісом зарубати, а де немає лісу, то ровами перекопати і наказати, щоб ніхто ні для чого за кордон не їздив і сліду не прокладав, а їхав по великих дорогах, а для того мати роз'їзди, а якщо на таких заповітних проїздах появиться слід,

то тут очікувати, і хто проїде, того взяти і штрафувати взяттям того, з чим буде взятий» [11, с. 117–118]. Цим самим було встановлено юридичну відповідальність за перетинання державного кордону поза пунктами пропуску.

Тимошенко А. В. наголошував, що в XIX ст. формуються правові принципи, які визначили і на XX ст. курс розвитку митного законодавства та протидії контрабанді [12, с. 30]. Згідно з Митним статутом 1819 року (§ 381, 382) та Положенням про покарання 1845 року товари, що провозять минаючи митниці, а також ті, які доставляють до митниці, але не зазначені в митних документах, вважали такими, які переміщують таємно. Ця дефініція була актуальною для всіх наступних митних статутів XIX ст. [2]. Контрабандою також вважали не лише завершене діяння, а й замах на контрабанду, збереження і продаж нелегальних товарів, пропуск товарів посадовою особою митного відомства без сплати мита [12, с. 30].

У Митному статуті 1892 року ввезення та вивезення заборонених товарів також карали конфіскацією товару й стягненням штрафу у подвійному розмірі від вартості контрабанди (ст. 1522 §1, ст. 1524 § 1). Особливістю цього статуту було вжиття заходів щодо виявлення та покарання не перевізника, а власника контрабандного товару. Для перевізника, якщо той вказував на власника забороненого товару, штраф обмежувався 30–60 рублями. Крім того, передбачали покарання для осіб, які переховували контрабандний товар, у вигляді штрафу подвійним розміром від вартості товару (ст. 1546), а за повторний злочин передбачали виселення злочинця у внутрішні губернії на п'ять років і накладення штрафу подвійним розміром [13, с. 15]. Великого значення впродовж другої половини XIX ст. набула боротьба із заниженням митної вартості товарів. Поряд із декларуванням товарів не своїм найменуванням заниження митної вартості стало в цей період одним з основних методів ухилення від сплати митних платежів [13, с. 29]. Тобто в цей період розширюють коло суб'єктів, яких

може бути притягнуто до юридичної відповідальності за контрабанду, – перевізник, власник контрабандного товару, особа, яка переховувала контрабандний товар, а також перелік дій, які охоплюються об'єктивною стороною контрабанди, – ввезення, вивезення, приховування контрабандного товару, з'являються кваліфікуючі ознаки – повторна контрабанда товарів тощо. Це свідчить про еволюцію контрабанди та необхідність вироблення державою нових способів протидії цьому негативному явищу.

В Митному статуті 1904 року було розширено зміст поняття «контрабанда». Відповідно до його положень контрабандними вважали товари, які провозили або проносили незаконними шляхами й способами не лише з-за кордону, а й за кордон. У цьому разі об'єктом контрабанди визнавали не будь-які товари, а лише митні та заборонені [14, с. 12]. На відміну від Митного статуту 1892 року для порушника було передбачено суворіше покарання за контрабанду – ув'язнення на каторзі терміном від 4 років до 6 років [13, с. 15].

Поняття контрабанди зустрічається також в Положенні про контрабанду 1906 року, Митному Уставі зразка 1910 року. Водночас, незважаючи на вищевказані спроби нормативного визначення контрабанди лише після Жовтневої Революції і встановлення радянської влади, розпочався новий етап протидії та боротьби контрабандою. Вперше про контрабанду як злочин в актах радянського періоду було згадано в Декреті Ради народних комісаріатів Російської Радянської Федеративної Соціалістичної Республіки (РНК РРФСР) від 29 грудня 1917 року «Про дозволи на ввезення та вивезення товарів», відповідно до положень якого ввезення до країни та вивезення з її території товарів без відповідного дозволу визнавали контрабандою та переслідували законодавством республіки. Відповідно товари, ввезені на територію СРСР без дозволу, вважались контрабандною і конфісковувались митними установами [15, с. 207].

У 20-ті рр. ХХ ст. економічна ситуація, що склалася на території України в цей період, та особливості проведення нової економічної політики (НЕП) обумовили справжній «вибух» контрабанди та асортимент контрабандного товару. До 1924 року, як зазначає Н. Л. Курильчук, охорона кордону була слабкою, що дозволяло переміщувати товари майже безперешкодно як через митні пункти, так і на територіях між ними. Зазначене сприяло тому, що саме на 1920–1924 рр. припала найбільша інтенсивність потоків контрабандних товарів. Оформлення торгівельної операції на суміжній стороні вимагало багато часу і коштів, особливо зважаючи на корупцію серед чиновників, а обсяг контрабандних товарів значно перевищував легальну торгівлю [16, с. 72]. Через суспільну небезпеку, яку контрабанда становила для розвитку економічної, фінансово-кредитної, політичної систем СРСР, контрабандистів прирівнювали до найнебезпечніших ворогів радянської влади [17, с. 102–103].

Характеризуючи контрабанду товарів як суспільно небезпечне діяння, необхідно зазначити, що її поділяли на експортну та імпорتنу, що була переважною. Це підтверджено статистичними даними за той період. Зокрема, за 11 місяців 1924 року лише в УСРР було зареєстровано 10 609 фактів затримання контрабанди, з них при ввезенні товару – 10 076 (95 %), при вивезенні – 533 затримань (5 %) [18, с. 192]. Контрабандним шляхом зазвичай ввозили: бавовняну, вовняну, шовкову тканини, тонку шкіру (12,5 % контрабанди), різні галантерейні товари (близько 21 %), парфуми, спиртні напої тощо. Натомість золото, дорогоцінне каміння, срібло, валюта, тютюн, сало, а також сировина переважали серед експортної контрабанди [18, с. 194].

В таких умовах зростання рівня контрабанди боротьбу з цим явищем у 20-ті рр. ХХ ст. покладали на різні державні органи та установи, зокрема, спецслужби, прикордонну охорону, митниці, місцеві органи радянської влади. Втім, незважаючи на небезпеку контрабанди як один із провідних

видів економічної злочинності, боротьбу з нею здійснювали виключно через посилення силових та адміністративних методів, а не виправлення помилок в управлінні економікою [17, с. 104].

Якщо говорити про правове регулювання протидії та боротьби з контрабандою в цей період, то необхідно звернути увагу на те, що ознаки контрабанди вперше було нормативно визначено Декретом Ради народних комісаріатів «Про реквізиції та конфіскації» від 3 січня 1921 року. Такими ознаками контрабанди відповідно до вказаного документа були: приховування товарів, грошей і усякого роду предметів від митного контролю або їх таємне переміщення поза митними установами [15, с. 208]. З прийняттям Кримінального кодексу РСФРР 1922 року було розмежовано відповідальність за просту та кваліфіковану контрабанду. Натомість перший радянський кодифікований документ з митної справи – Митний статут СРСР, затверджений 14 грудня 1924 року, виокремлював відповідальність за просту контрабанду у вигляді адміністративного штрафу, а також повторну та кваліфіковану контрабанду. Скоєння кваліфікованої контрабанди передбачало позбавлення волі на строк не менше одного року з конфіскацією контрабандних товарів, знарядь контрабанди, транспортних засобів і частини майна [19, с. 42].

Важливе значення для кваліфікації контрабанди як злочину мав Кримінальний кодекс УСРР 1927 року, де, по-перше, контрабанда визначалась як переміщення через державний кордон цінностей, майна, предметів поза митними установами або через них, але з приховуванням їх від митного контролю, по-друге, встановлювали більш чітку регламентацію між простою (адміністративна відповідальність) та кваліфікованою (кримінальна відповідальність) контрабандою. У разі простої контрабанди накладали штраф, у разі повторного скоєння діяння застосовували вислання в адміністративному порядку за межі 5-кілометрової прикордонної зони [20]. За С. А. Стороженком, незважаючи на розмежування відповідальності за

контрабанду, склад порушення залишався одним і тим самим, крім того, покарання у вигляді вислання в адміністративному порядку застосовували до порушника разом із штрафом та конфіскацією контрабандних товарів [21, с. 4004].

Коцан Р. І. зазначає, що з кінця 20-х рр. XX ст. відбувся деякий спад контрабанди як політичного та економічного явища, зважаючи на посилення кримінально-правової відповідальності за контрабандну діяльність [18, с. 198].

Зокрема, з прийняттям у 1928 році нового Митного кодексу СРСР контрабандою визнавали будь-яке переміщення через кордон вантажів поза митними установами або через них, але з приховуванням від митного контролю, вчинення будь-якого роду підготовчих до цього дій; зберігання та пересування вантажів, переправлених через кордон з порушеннями; вивезення вантажів за межі певного району без дотримання встановлених для того правил; перевезення на каботажних судах іноземних вантажів без підтвердження оплати їх митом [22]. Згідно з положенням зазначеного кодифікованого акта до порушень митних правил відносять не лише переміщення вантажів поза митними установами або з приховуванням від митного контролю, а й дії, спрямовані на скоєння такого переміщення. Це свідчить про розуміння державою необхідності протидії та боротьби не лише з фактом контрабанди, а й із діями, які цьому передують, що дозволяє виявити їх, припинити та запобігти більшій шкоді інтересам держави, яка могла б бути завдана переміщенням вантажів поза митними установами або з приховуванням від митного контролю.

Аналізування ситуації 20–30-х рр. XX ст., дійсно, свідчить про зниження всіх показників контрабанди. Але це пояснюється змінами в радянській митній справі загалом та сфері протидії контрабанді, зокрема, згортанням НЕПу та розбудови нового внутрішнього курсу, впроваджуваного керівництвом держави. Зовнішню сферу було визнано

однією із загроз владі, тому захистити правлячий режим була покликана форсована індустріалізація радянської промисловості. Оскільки обійтися без технологічно-промислової допомоги провідних держав світу було неможливо, СРСР розпочав масштабні імпорتنі операції, розраховуючись сировинним експортом та золотим запасом. Ввезення продукції важкої промисловості замість споживчих товарів було поставлене на потік, що вплинуло на зниження рівня контрабанди [23].

З проголошенням курсу на індустріалізацію Головним митним управлінням було затверджено Інструкцію про порядок огляду вантажів, якою забороняли перевіряти імпорتنі та експортні вантажі державних і кооперативних організацій з метою тарифікації. Водночас більш суворим було ставлення до вантажів приватних осіб, які повинні оглядатись особливо ретельно з розкриттям усіх (вантажних) місць. До того ж якщо раніше легальність ввезення товарів підтверджували наявним митним клеймом на товарі, то нині власник таких товарів повинен був довести легальність їх ввезення до СРСР документально. Наказом від 11 листопада 1930 року і таємним циркуляром Головного митного управління «Про порядок накладення штрафів за контрабанду» від 21 лютого 1931 року митні органи було орієнтовано на приведення розміру штрафу у відповідність із соціальним та майновим станом того, кого штрафують [23].

Відносно затишшя тривало до II половини 50-х ХХ ст. років, коли в радянських людей з'явилася можливість їздити за кордон у турпоїздки, а також до родичів у соціалістичні країни. Натомість в СРСР почали приїжджати іноземні делегації, туристи, бажаючі отримати освіту в радянських вузах з країн, котрі розвиваються. Після цього в доповідях Міністерства внутрішніх справ і Комітету державної безпеки керівництву СРСР почали дедалі частіше з'являтися повідомлення про контрабанду. Незважаючи на те, що було згорнуто НЕП і ліквідовано приватну торгівлю, головними контрабандистами залишалися дипломати. З метою впливу на

ситуацію в травні 1960 року Президія Центрального комітету Комуністичної партії Радянського Союзу прийняла постанову про посилення боротьби з іноземцями, які намагаються провезти контрабанду [24].

Водночас розвиток зовнішньоторговельних відносин в СРСР у 60-ті роки і тенденція до пом'якшення «холодної війни» обумовили лібералізацію та деталізацію митного законодавства, що було відображено в нормах нового Кримінального кодексу УРСР 1960 року та Митного кодексу СРСР 1964 року.

Так, статтею 70 Кримінального кодексу УРСР 1960 року було передбачено, що контрабандою є переміщення товарів, валюти, цінностей та інших предметів через митний кордон поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю, вчинене у великих розмірах або групою осіб, які організувалися для здійснення контрабандної діяльності, а так само таке ж незаконне переміщення історичних і культурних цінностей, отруйних, сильнодіючих, радіоактивних, вибухових речовин, зброї, боєприпасів (винятком є гладкоствольна мисливська зброя та бойові припаси до неї) [25].

Митним кодексом СРСР 1964 року вже було розмежовано відповідальність за контрабанду за об'єктами посягання, а саме: незаконне переміщення вантажів через державний кордон СРСР; продаж без дозволу товарів, цінностей та інших предметів, ввезених із-за кордону без права збуту; зберігання іноземних вантажів у кількості, що перевищує звичайну для власного споживання норму; незаконне вивезення, ввезення, пересилання і переказ за кордон та з-за кордону валюти або валютних цінностей; вчинення підготовчих дій до скоєння вищезазначених порушень (ст. 100) [20, с. 4004].

Політичні та соціально-економічні реформи часів перебудови в 1980-х рр. об'єктивно створили нові умови для розвитку організованої злочинності в СРСР. Непідготовлений перехід до ринкової економіки перетворив організовану злочинність на впливовий чинник соціально-економічного та

політичного життя. Саме в цей період активізувалися діяльність злочинних угруповань насильницького спрямування, поширення контрабанди, фінансових шахрайств, «чорного рекету» [26, с. 47].

З проголошенням незалежності у серпні 1991 року Україна почала розвиток власної національної митної системи, важливими етапами якого стали створення 11 грудня 1991 року Державного митного комітету України та прийняття 12 грудня 1991 року Митного кодексу України. Втім, саме із затвердженням нового Митного кодексу України 11 липня 2002 року одним з основних напрямків національної митної політики стала боротьба з порушенням митних правил та контрабандою.

Вивчення положень радянських кримінальних та митних кодексів свідчить, що формулювання норми, яка передбачала відповідальність за контрабанду, неодноразово змінювалося, проте довгий час сама норма не зазнавала докорінних змін суті. Зокрема, в диспозиції ст. 201 Кримінального кодексу України (далі – КК України) 2001 року та ст. 70 Кримінального кодексу УРСР 1960 року коло предметів контрабанди довгий час було однаковим. Згодом у процесі внесення змін до законодавства України було виокремлено два види відповідальності за контрабанду: адміністративну та кримінальну. Зокрема, Указ Президента України «Про Програму боротьби з контрабандою та порушенням митних правил на 2008–2009 роки» від 4 березня 2008 року до завдань боротьби з контрабандою та порушенням митних правил відніс декриміналізацію таких порушень з урахуванням досвіду іноземних держав у сфері протидії та боротьби з порушеннями у сфері митної справи та посилення адміністративної відповідальності шляхом встановлення адекватних штрафних санкцій за порушення митних правил [27].

Відповідно Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо гуманізації відповідальності за правопорушення у сфері господарської діяльності» від 15 листопада 2011 року товарну

контрабанду в Україні було декриміналізовано. Необхідність прийняття зазначеного нормативно-правового акта обґрунтовувалася надмірним втручанням правоохоронних органів у діяльність суб'єктів господарювання, необґрунтовано завищеним рівнем криміналізації правопорушень у сфері господарської діяльності, невиправдано широким колом законодавчо встановлених підстав для застосування покарання у виді позбавлення волі за вчинення злочинів в економічній сфері, що не сприяло відшкодуванню засудженими заподіяної ними шкоди, а також непоодинокими зловживаннями з боку правоохоронних органів під час притягнення підприємців до кримінальної відповідальності [28].

Так, відповідно до прийнятого 13 березня 2012 року Митного кодексу України (далі – МК України) за протиправні, винні діяння, що посягають на встановлений законом порядок переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України, пред'явлення їх для проведення митного контролю та митного оформлення, настає адміністративна відповідальність (ст. 458) [29], тоді як кримінальна відповідальність за ст. 201 КК України настає, якщо предметом контрабанди є культурні цінності, отруйні, сильнодіючі, вибухові речовини, радіоактивні матеріали, зброя, боєприпаси, частини вогнепальної нарізної зброї, спеціальних технічних засобів негласного отримання інформації [30]. Проте на сьогодні актуальним є питання щодо рекриміналізації контрабанди товарів комерційного призначення.

Таким чином, появу контрабанди пов'язують зі стрімким розвитком торгівельних відносин, тому перші правові акти, що діяли на території України, передбачали санкції за скоєння цього діяння. З часом зміст контрабанди та види юридичної відповідальності за неї істотно змінилися зважаючи на розвиток суспільних відносин. Особливі зміни відбулися впродовж правління радянської влади на території України, зокрема, виокремлення адміністративної та кримінальної відповідальності за

контрабанду, яке мало місце на той час, відображене також у законодавстві вже незалежної України.

Водночас якщо говорити про виокремлення конкретних періодів генезису інституту юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення, то варто звернути увагу, що у науковій доктрині найчастіше виокремлюють етапи становлення юридичної відповідальності за порушення митних правил загалом або ж генезису інституту запобігання та протидії порушенням митних правил на території сучасної України.

Зокрема, І. В. Яромій виділяє такі етапи становлення інституту запобігання та протидії порушенням митних правил на території України: 1) VI–VIII ст. – формування інституту відповідальності за порушення в сфері митної діяльності за часів Київської Русі; 2) IX–XIII ст. – розвиток інституту відповідальності за порушення в сфері митної діяльності, ознакою якого є занепад Київської Русі; 3) XIV – II пол. XVI ст. – часи Литовсько-Польської доби; 4) поч. II пол. XVI – I пол. XVIII ст. – формування інституту відповідальності за порушення митного законодавства у період запорізького козацтва; 5) кінець XVII ст. – поч. XX ст. – розвиток інституту відповідальності за порушення митних правил в період перебування українських земель в складі Російської імперії; 6) поч. XX ст. – 1991 р. – розвиток інституту відповідальності за порушення митного законодавства під час перебування українських земель під радянською владою; 7) 1991–2002 рр. – прийняття першого Митного кодексу України; 8) 2002–2012 рр. прийняття другого Митного кодексу України; 9) 2012 р. – до сьогодні – прийняття третього Митного кодексу України [3, с. 41]. Втім, запропонована науковцем класифікація не відображає особливостей становлення інституту запобігання та протидії порушенням митних правил на території сучасної України. Крім того, науковець пов’язує становлення зазначеного інституту з історичними періодами розвитку держави – часами Київської Русі, Запорізької Січі, радянської влади тощо або ж прийняттям митних кодексів

України в різних редакціях. На нашу думку, доцільно було подати цю періодизацію, зважаючи, дійсно, на інституційні зміни в системі запобігання та протидії порушенням митних правил на території України.

Історичні аспекти становлення відповідальності за переміщення або дії, спрямовані на переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України поза митним контролем, розглядав також О. А. Гребенюк. Не вдаючись до опису всіх виокремлених науковцем періодів та підетапів, пропонуємо звернути увагу саме на період із 1991 року до цього часу.

На думку О. А. Гребенюка, умовно його можна поділити на п'ять підетапів: I підетап (1991–1993 рр.) – встановлення та формування національних митних інституцій, визначення стратегії розвитку та пріоритетів діяльності митної справи; II підетап (1994–2002 рр.) – розроблення митного законодавства, акцентування на правоохоронній функції митних органів; III підетап (2003–2011 рр.) – визначення пріоритетними повноваження митниці щодо забезпечення сплати особами, які перетинають кордон, обов'язкових платежів і зборів; декриміналізація товарної контрабанди; IV підетап (2012–2019 рр.) – прийняття Митного кодексу України від 13 березня 2012 р., який розмежовував суміжні склади адміністративних митних правопорушень та визначав види стягнень, застосовуваних до особи, яка порушила митні правила, використання спеціалізованої методики обрахування розміру штрафів; V підетап (2020 р. – до сьогодні) – курс на гуманізацію адміністративної відповідальності за порушення митних правил для забезпечення її ефективного впливу на порушника, перехід до сервісної ідеології як базового принципу роботи митних органів [18, с. 54]. Запропоновані науковцем підетапи становлення відповідальності за переміщення або дії, спрямовані на переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України поза митним контролем, із 1991 року фактично до сьогодні дозволяють простежити як інституційні зміни в митних органах, так і тенденцію правового регулювання

юридичної відповідальності за контрабанду товарів. Водночас науковець не врахував популяризації ідеї рекриміналізації контрабанди товарів, навколо якої все ще тривають дискусії.

Таким чином, становлення інституту юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення тісно пов'язане з появою державності на території України та розвитком зовнішньоекономічної торгівлі. Зокрема, поряд з державним регулюванням переміщення предметів через митні кордони були особи, які намагались оминати встановлений порядок з метою отримання більшого прибутку. Зважаючи на негативний характер переміщення товарів через митний кордон поза митним контролем, для протидії та боротьби з таким діянням було передбачено юридичну відповідальність за його скоєння.

Вивчення особливостей юридичної відповідальності за контрабанду товарів в різний період становлення державності на території України дозволяє зробити висновки про наступне:

- перші згадки про державне регулювання переміщення предметів через митний кордон зі сплатою мита датуються періодом існування Київської Русі. Юридичну відповідальність за перевезення предметів поза митним контролем уже визначали Раффельштеттенським митним статутом, Судебником князя Володимира, збірником законів «Руська правда», положеннями цих актів було передбачено такі види санкцій, як штраф і конфіскація предметів, які переміщували;

- протекціоністська політика держав (Річ Посполита, Велике князівство Московське, Османська імперія), до яких входили українські землі в XIV–XVII ст., позначилася на розвитку митної справи, процедурах переміщення предметів через митний кордон, сплати мита, відповідальності за порушення митного законодавства, зокрема, Литовський статут 1588 року передбачав смертну кару за вивезення деяких товарів з Речі Посполитої;

– необхідність захисту економічних інтересів Козацько-гетьманської держави в середині XVII ст. обумовила активну боротьбу з контрабандою, зокрема, на інституційному рівні була розвинена мережа митних постів на кордоні з Річчю Посполитою, Османською імперією, існували посади військового кантаржея, шафаря, саме останніц виявляв приховані вантажі та застосовував санкції до винних осіб, передбачені Соборним Уложением 1649 року, Універсалом 1654 року. Безперечною особливістю цього періоду становлення інституту юридичної відповідальності за контрабанду товарів є активізація протидії та боротьби з таким негативним явищем, як контрабанда, а недоліком – відсутність змістовного визначення поняття «контрабанда». Довгий час таємне ввезення товарів та продаж ввезених товарів без мита позначали терміном «непорядки»;

– на початку XIX ст. зміст контрабанди істотно трансформувався. Закріплене в Митному статуті 1819 року (§ 381, 382) та Положенні про покарання 1845 року розуміння товарів, які переміщують таємно, тобто провозять минаючи митниці, доставлені до митниці, але не зазначені в митних документах, було актуальним для всіх митних статутів XIX ст. Вперше Митним статутом 1892 року було передбачено, що караним є як контрабанда, так і дії, спрямовані на її скоєння. Крім того, розширюється перелік дій, охоплюваних об'єктивною стороною контрабанди (ввезення, вивезення, приховування контрабандного товару), з'являються кваліфікуючі ознаки – повторна контрабанда товарів тощо, розширюється коло суб'єктів відповідальності (перевізник, власник контрабандного товару, особа, яка його переховувала). Санкції за скоєння зазначеного діяння, як і раніше, передбачали накладення штрафу, а також виселення винних осіб;

– важливий період становлення інституту юридичної відповідальності за контрабанду товарів, на нашу думку, починається на початку XX ст., коли положеннями Митного кодексу 1904 року було не лише розширено зміст

поняття «контрабанди», а й змінено санкції за її скоєння – ув'язнення на каторзі терміном від 4 років до 6 років;

– в період входження території України до складу СРСР суворість санкцій за скоєння контрабанди залежала від напрямку економічного розвитку, обраного радянською владою, водночас економічна політика на той час впливала й на рівень контрабанди в державі;

– з проголошенням незалежності України юридична відповідальність за контрабанду товарів довгий час не відрізнялася від визначеної радянською владою, але згодом, крім інституційної розбудови митних органів, переміщення деяких товарів через митний кордон поза пунктами пропуску було декриміналізовано. Водночас сьогодні активно підтримується ідея рекриміналізації такого діяння.

## **1.2 Адміністративно-правове регулювання юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні**

Актуальність дослідження питання адміністративно-правового регулювання забезпечення притягнення до відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні обумовлена тим, що для її настання необхідною є наявність трьох підстав: нормативної, фактичної та процесуальної. Так, С. О. Баранов визначає зміст цих підстав таким чином:

– нормативна підстава – встановлення адміністративної відповідальності і її регулювання певною системою норм права;

– фактична підстава – скоєння особою протиправного, винного діяння, що порушує правові приписи у сфері митної справи (безпосередньо порушення митних правил);

– процесуальна підстава – складення уповноваженим органом правозастосовного акта щодо накладення на особу правопорушника

стягнення за конкретне порушення митних правил [31, с. 309–310]. Враховуючи вищевикладене, очевидно, що вивчення питання правового регулювання забезпечення притягнення до відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні має на меті визначити саме нормативну підставу такої відповідальності за вказане діяння.

Загалом термін «регулювання» (від лат. «regulо» – правило) означає впорядкування, приведення чогось у відповідність з чимось. Під правовим регулюванням, як відмічає Т. І. Тарахоноч, найчастіше розуміють сукупність прийомів та засобів юридичного впливу на поведінку суб'єктів суспільних відносин [32, с. 82].

Ю. В. Кривицький наголошує на тому, що правове регулювання – це одна з центральних категорій. Питання про те, що являє собою останнє, неоднозначно розглядають правознавці, тому він пропонує об'єднати всі погляди на правове регулювання в інструментальний (А. І. Бобилев, С. В. Бобровник, О. М. Мельник, П. М. Рабінович) та діяльнісний (В. В. Пашутін, В. М. Сирих, Ф. Н. Фаткуллін, Е. Р. Чернова) підходи [33, с. 75].

Так, С. В. Бобровник, розглядаючи правове регулювання, виокремлює такі критерії класифікації, як використання правового інструментарію та обсяг суспільних відносин, на які поширюється правове регулювання [34, с. 104]. На думку науковця, нормативне правове регулювання повинне забезпечувати єдиний порядок та стабільність щодо регулювання суспільних відносин за допомогою прийняття нормативно-правових актів, розрахованих на багаторазове застосування, а індивідуальне правове регулювання базується на нормативному й повинне враховувати конкретну життєву ситуацію чи конкретну особу за допомогою прийняття актів застосування права [34, с. 107].

На думку Ф. Н. Фаткулліна та Ф. Ф. Фаткулліна, під поняття правового регулювання не підпадають ні сама правомірна поведінка учасників

суспільних відносин, що регулюється нормами права, ні ідеологічний вплив юридичними коштами на свідомість і психологію членів суспільства, ні деякі різновиди владної правової діяльності державних органів і посадових осіб. Науковці переконані, що цим поняттям доцільно визначати лише специфічну владну діяльність уповноважених на те органів та осіб з упорядкування суспільних відносин установленням правових норм і прийняттям у разі необхідності індивідуальних правових рішень відповідно до цих норм з юридично значущих питань, які виникають у межах таких відносин [35].

Поряд з поняттям «правове регулювання» у науковій доктрині виділяють поняття «юридичне регулювання», що загалом подібні за змістом. Зокрема, Р. Я. Демків пропонує під поняттям «юридичне регулювання» розуміти специфічну діяльність держави, її органів, посадових осіб і уповноважених на те громадських організацій, яка полягає у впорядкуванні суспільних відносин через встановлення юридичних норм і прийняття індивідуальних рішень в необхідних випадках відповідно до вказаних норм, вирішення юридично значимих питань, що виникають у межах цих відносин [36, с. 21].

Незважаючи на досить ґрунтовні дослідження змісту поняття «правове регулювання» і наявність значної кількості різних думок у сучасній науковій доктрині, сформувалося майже єдине розуміння зазначеного поняття як сукупності різноманітних форм та засобів юридичного впливу держави на поведінку учасників суспільних відносин, здійснюваного в інтересах суспільства або певного колективу чи особистості, з метою підпорядкування поведінки окремих суб'єктів установленому в суспільстві правопорядку [37, с. 154]. Однак євроінтеграційні процеси в Україні обумовлюють появу такого поняття, як «правове сорегулювання», тобто поєднання правового інструментарію міжнародного та національного права, що обумовлено інтернаціональним характером інформаційного простору, а також поєднанням методів субординації і координації у взаємодії суб'єктів

[38, с. 16]. Загалом ми підтримуємо такий підхід, зважаючи на те, що при переміщенні товарів через митний кордон України мають дотримуватися не лише вимоги національного законодавства, але й міжнародного, а митні органи України та сусідніх держав мають взаємодіяти у напрямку належного митного контролю, взаємного інформування про виявлені правопорушення, надання допомоги наявними ресурсами у разі потреби. Крім того, у статті 9 Конституції України закріплено, що чинні міжнародні договори, якщо згода на їх обов'язковість надана парламентом, вважаються частиною національного законодавства України [39].

Зокрема, Україна ратифікувала такі міжнародні угоди, як Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур (Кіотська конвенція) від 18 травня 1973 року та Міжнародна конвенція про взаємну допомогу у відверненні, розслідуванні та припиненні порушень митного законодавства від 9 червня 1977 року (Конвенція Найробі). Варто зазначити, що саме Кіотська конвенція підкреслює, що одним із принципів досягнення її мети є співробітництво з національними органами влади, митними службами інших держав та торговими співтовариствами у всіх випадках, якщо є така можливість. Водночас саме в цій Конвенції закріплено визначення поняття «митні правопорушення», якими є будь-які порушення або спроби порушення митного законодавства, а також поняття «контрабанда» як митного шахрайства, що полягає у переміщенні товарів через митний кордон у будь-який прихований спосіб. Під митним шахрайством Конвенція розуміє таке порушення митного законодавства, за допомогою якого особа вводить митні органи в оману і, відповідно, повністю або частково уникає сплати імпорتنих або експортних мит та податків, чи обов'язку виконати заборону і обмеження, встановлені митним законодавством, або отримує певну вигоду внаслідок порушення митного законодавства [40]. Положення Конвенції Найробі спрямовані на розвиток співробітництва між митними адміністраціями у сфері протидії порушенням митного законодавства [41].

Загалом зазначене свідчить про те, що на сьогодні елементи правового сорегулювання дійсно відіграють важливу роль у правовому регулюванні притягнення винних осіб до юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення.

Необхідно звернути увагу також на Угоду про асоціацію між Україною, з одного боку, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншого боку, яку Україна підписала 27 червня 2014 року. Стаття 22 цієї угоди засвідчує про те, що сторони співпрацюють у боротьбі з кримінальною та незаконно організованою чи іншою діяльністю, а також для її попередження. Таке співробітництво здійснюється, зокрема, з метою вирішення проблеми контрабанди товарів [42].

Важливість положень Конституції України в правовому регулюванні юридичної відповідальності полягає також в тому, що відповідно до п. 22 ст. 92 Конституції України діяння, які є злочинами, адміністративними, дисциплінарними правопорушеннями, та відповідальність за них визначаються виключно законами України. Очевидно, що юридична відповідальність за контрабанду товарів комерційного призначення настає лише у разі передбачення такого діяння відповідним законом. Це прямо свідчить про забезпечення законодавцем нормативної підстави настання юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення.

О. В. Зайчук та Н. М. Оніщенко під законом розуміють нормативний акт, що в юридичній формі закріплює характеристику закономірностей суспільного розвитку, регулює найважливіші суспільні відносини, безпосередньо виражає волю народу та який приймається вищим органом державної влади або шляхом референдуму у встановленому порядку і має вищу юридичну силу [43, с. 345].

Водночас не можна не звернути уваги на те, що положення нормативних актів завжди конкретизуються в підзаконних нормативно-правових актах. Останні володіють необхідною юридичною силою, хоча вона й не має такої загальності й верховенства, як це властиво законом. Проте вони посідають важливе місце в усій системі правового регулювання, оскільки забезпечують виконання законів шляхом конкретизованого, деталізованого нормативного регулювання всього комплексу суспільних відносин [44, с. 477].

Доцільно погодитися з С. В. Ківаловим та Б. А. Кормич, що саме підзаконні нормативно-правові акти використовують митні органи в їх повсякденній роботі, і більшість законів або міжнародно-правових актів починає виконуватися лише на підставі розроблення і затвердження на їх основі певного підзаконного митного акта. На сьогодні чинними є декілька сотень нормативних актів з митних питань різного рівня та різних державних структур, що робить митне право однією з найбільш несистематизованих галузей права [45, с. 9].

Якщо звернутися до змісту поняття «підзаконний акт», то у науковій доктрині існує низка підходів до його розуміння, що обумовлено відсутністю законодавчого розуміння зазначеної групи нормативних актів. У Сучасній правовій енциклопедії під підзаконними актами пропонується розуміти акти, прийняті компетентними органами державної влади чи уповноваженими державою іншими суб'єктами на підставі закону і в порядку його виконання [46, с. 240]. Відповідно, за О. Ф. Скаун, підзаконний нормативний акт є тим актом, який видається відповідно до закону, на підставі закону з метою конкретизації та трактування законодавчих положень або встановлення первинних норм [47, с. 489].

Л. Андрусів звертає увагу, що більшість науковців серед підзаконних нормативно-правових актів виділяють підзаконні акти парламенту, глави держави, уряду й інших центральних органів виконавчої влади та органів

виконавчої влади на місцях, нормативно-правові акти органів місцевого самоврядування й локальні нормативно-правові акти [48, с. 129].

Таким чином, адміністративно-правове регулювання притягнення винних осіб до юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні можливе лише через поєднання положень різних джерел законодавства: міжнародних актів, законів, підзаконних актів тощо.

Розкриваючи визначення адміністративної відповідальності за порушення митних правил, Г. В. Грянка підкреслює, що останньою на винну особу покладається одночасно два обов'язки: надати звіт про свої неправомірні діяння у сфері митної справи та понести покарання у виді відповідного адміністративного стягнення. Науковець переконаний, що адміністративна відповідальність за порушення митних правил – ефективний інструмент припинення таких порушень, а її особливість полягає у тому, що вона ґрунтується на митному законодавстві, яке забезпечує максимально корисне функціонування системи митної служби України [49, с. 107–108].

Підтвердженням вищезазначеного є те, що основою створення інституту відповідальності за порушення митних правил у незалежній Україні дійсно став Митний кодекс України 1991 року, що визначив підстави та порядок накладення відповідальності за порушення митних правил у розділі VIII «Порушення митних правил. Проведення у справах про порушення митних правил». У Митному кодексі України 2002 року інститут відповідальності за порушення митних правил було закріплено у розділі XVIII «Порушення митних правил і відповідальність за них. Відповідальність осіб, які беруть участь у провадженні в справах про порушення митних правил», а МК України 2012 року вже містить статті, які охоплюються розділом XVIII «Порушення митних правил та відповідальність за них» [50, с. 113–114]. На сьогодні у ст. 458 МК України передбачено, що порушення митних правил є адміністративним правопорушенням, яке являє

собою протиправні, винні дії чи бездіяльність, що посягають на встановлений цим кодексом та іншими актами національного законодавства порядок переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України, пред'явлення їх митним органам для проведення митного контролю та митного оформлення, а також здійснення операцій з товарами, що перебувають під митним контролем або контроль за якими покладено на митні органи цим кодексом чи іншими законами України і за які передбачена адміністративна відповідальність [29].

До порушень митних правил МК України відносять переміщення або дії, спрямовані на переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України поза митним контролем. Відповідно до ст. 482 МК України за зазначене діяння передбачені накладення штрафу, а також конфіскація таких товарів, транспортних засобів і транспортних засобів, що використовувалися для переміщення товарів – безпосередніх предметів порушення митних правил через митний кордон України поза митним контролем. Частина 2 цієї норми передбачає також суворішу відповідальність за це діяння для осіб, які повторно впродовж одного року притягаються до відповідальності за вчинення вказаного порушення чи порушення, передбаченого статтею 483 МК України «Переміщення або дії, спрямовані на переміщення товарів через митний кордон України з приховуванням від митного контролю». На окрему увагу також заслуговує зміст статті 484 МК України, якою передбачене настання відповідальності за зберігання, перевезення чи придбання товарів, транспортних засобів комерційного призначення, ввезених на митну територію України поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю [29]. Тобто в МК України визначено зміст діяння, скоєння якого порушує митні правила та обумовлює накладення відповідного адміністративного стягнення. Водночас законодавець не конкретизує поняття

«товари комерційного призначення», що має важливе значення для правильної кваліфікації діяння.

Варто зазначити, що МК України пов'язаний з нормами Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП), про що свідчить зміст статті 487 МК України, за якою провадження у справах про порушення митних правил здійснюється відповідно до МК України, а в частині, що не регулюється ним, – відповідно до законодавства України про адміністративні правопорушення [29]. І. Войтенко акцентує на тому, що адміністративній відповідальності за порушення митних правил притаманна низка специфічних рис, основна з яких – це, зокрема, її нормативне визначення та закріплення не в КУпАП, а в спеціальному акті – МК України [51, с. 115].

Водночас А. О. Гребенюк наголошує, що норми КУпАП мають «базовий» характер для ефективного виконання завдань вищезгаданого провадження. Враховуючи, що постанова посадової особи митного органу у справі про порушення митних правил, а також постанова за скаргою на постанову митниці у такій справі можуть бути оскаржені до місцевого загального суду як адміністративного суду, під час здійснення провадження у справах про порушення митних правил можна використовувати й принципи, передбачені Кодексом адміністративного судочинства України [18, с. 91]. Необхідно зазначити, що порушення митних правил, передбачене ст. 482 МК України, розглядає суд, а не посадова особа митного органу, водночас в порядку адміністративного судочинства до митного органу вищого рівня або до суду особа може оскаржити рішення, дії або бездіяльність митних органів, якщо, на її думку, ними порушено її права, свободи чи інтереси, створено перешкоди для їх реалізації або на неї незаконно покладено будь-які обов'язки (ст. 24 МК України) [29]. Натомість статтею 17 Кодексу адміністративного судочинства України передбачено, що юрисдикція адміністративних судів поширюється на спори фізичних чи юридичних осіб

із суб'єктом владних повноважень щодо оскарження його рішень (нормативно-правових актів чи правових актів індивідуальної дії), дій чи бездіяльності [52].

Загалом оскарження рішення, дії або бездіяльності митних органів, наприклад, під час митного огляду, складання протоколу про порушення митних правил тощо, як до вищестоящего органу, так і до суду не є обов'язковим під час притягнення до юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення. Водночас варто відмітити, що на сьогодні національне законодавство не містить переліку стадій притягнення до юридичної відповідальності за вказане діяння. Однак А. О. Гребенюк вважає, що зміст статті 482 МК України дає підстави виділяти такі стадії, як:

- 1) виявлення факту порушення митних правил;
- 2) відкриття посадовою особою митного органу провадження у справі;
- 3) вирішення справи у судовому порядку;
- 4) оскарження постанови про притягнення до адміністративної відповідальності;
- 5) виконання постанови про притягнення до адміністративної відповідальності [18].

Зважаючи на викладене, юридична відповідальність за контрабанду товарів комерційного призначення може настати вже після набуття рішенням суду, який розглядав цю справу, чинності, в разі якщо постанова уповноваженої особи була оскаржена.

Водночас судового розгляду може і не бути у разі укладення мирової угоди про припинення провадження в справі про порушення митних правил шляхом компромісу. Запровадження такого адміністративного врегулювання митного правопорушення обумовлене ратифікацією Україною в жовтні 2006 року Міжнародної конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур (Київської конвенції). Відповідно до пункту 19 Спеціального додатка Н цієї

Конвенції митна служба вживає необхідних заходів, щоб забезпечити, у відповідних випадках, у найкоротший термін після виявлення митного правопорушення ініціювання адміністративного врегулювання цього правопорушення та інформування відповідної особи про умови цього врегулювання, порядок оскарження і термін подачі скарги [40].

Типова форма зазначеної мирової угоди затверджена Наказом Міністерства фінансів України від 28 травня 2012 року № 607, а відповідно до її змісту на винну особу та відповідний орган покладаються певні обов'язки. Зокрема, винна особа, яка визнає факт скоєння нею порушення митних правил, зобов'язується, по-перше, внести до державного бюджету кошти розміром, що дорівнює штрафу, передбаченому відповідною санкцією Митного кодексу України, по-друге, відшкодувати витрати за зберігання товарів, транспортних засобів у разі видачі їх зі складу митного органу, по-третє, задекларувати в порядку, передбаченому законодавством згідно митним режимом, товари, транспортні засоби. Також митниця у разі виконання особою умов мирової угоди зобов'язана припинити провадження в справі про адміністративні правопорушення і здійснити митне оформлення задекларованих товарів [53]. Втім, типова форма такої мирової угоди не передбачає відповідальності за невиконання умов мирової угоди особою, яка підписала мирову угоду, чи митницею, що свідчить про невизначеність наслідків порушення умов такої угоди.

Варто зазначити, що мирова угода може бути й неукладена. Так, відповідно до ч. 4 ст. 521 МК України митний орган, до якого подана заява, має право не застосовувати компромісу у справі про порушення митних правил, якщо відсутні законні підстави для припинення такої справи, про що митний орган впродовж одного робочого дня, наступного за днем подання заяви, повідомляє заявника з вказанням причин незастосування процедури компромісу. Водночас А. І. Годяк наголошує, що законодавець не визначив чіткого вичерпного переліку підстав, за яких митний орган має право

відмовити у застосуванні процедури компромісу, що дає можливість останньому зловживати наданим йому правом. Ураховуючи вищевикладене, науковець пропонує доповнити ст. 521 МК України переліком підстав, за яких митний орган має право відмовити у застосуванні процедури компромісу, але не надає переліку таких підстав [54, с. 164].

Зважаючи на те, що умовами мирової угоди про припинення провадження в справі про порушення митних правил за допомогою компромісу на винну особу покладається обов'язок відшкодувати витрати за зберігання товарів, транспортних засобів у разі видачі їх зі складу митного органу, вважаємо, що варто звернути увагу на Наказ Міністерства фінансів України «Про затвердження Порядку відшкодування витрат за зберігання товарів та транспортних засобів на складах митних органів, Порядку обчислення сум витрат у справах про порушення митних правил та їх відшкодування та Розмірів відшкодувань за зберігання на складах митних органів товарів і транспортних засобів» від 15 червня 2012 року № 731. Цим підзаконним актом передбачено механізм відшкодування витрат митних органів за зберігання товарів, транспортних засобів, зазначених в ч. 6 ст. 239 МК України, на складах митних органів [55].

Зокрема, в ч. 6 ст. 239 МК України вказано, що витрати митних органів на зберігання товарів, митне оформлення яких призупинене відповідно до ст. 399, 400, 401-1 Кодексу, відшкодовує правовласник, тобто мова йде про призупинення митного оформлення товарів, по-перше, на підставі даних митного реєстру, по-друге, за ініціативою митного органу, по-третє, у разі переміщення через митний кордон України великих партій товарів у міжнародних поштових та експрес-відправленнях [29]. Тоді як ч. 5 ст. 238 МК України вказує на те, що на складах митних органів можуть зберігатися товари, транспортні засоби комерційного призначення, вилучені відповідно до статті 511 Кодексу. Також зміст останньої свідчить, що в разі виявлення порушення митних правил, передбачених статтею 482 Кодексу, тобто

переміщення або дії, спрямовані на переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України поза митним контролем, тимчасове вилучення товарів, транспортних засобів комерційного призначення, які підлягають конфіскації згідно з цією статтею, а також відповідних документів обов'язкове, але в разі якщо товари, транспортні засоби розміщуються в режимі відмови на користь держави, витрати не обраховуються й не відшкодовуються.

Таким чином, положення мирової угоди про припинення провадження в справі про порушення митних правил за допомогою компромісу щодо відшкодування витрат за зберігання товарів, транспортних засобів на митному складі не поширюється на випадки, коли мирова угода укладається у разі виявлення переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення поза митним контролем.

Окрему увагу не можна не звернути на Наказ Міністерства фінансів України «Про затвердження форм процесуальних документів у справах про порушення митних правил» від 31 травня 2012 року № 652. Цим актом, зокрема, затверджено форми таких процесуальних документів у справах про порушення митних правил, як протокол про порушення митних правил, додаток до нього, протокол опитування та інші [56]. Важливість зазначеного підзаконного акта в правовому регулюванні притягнення до юридичної відповідальності за переміщення або дії, спрямовані на переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України поза митним контролем, полягає в тому, що в ньому закріплено форми процесуальних документів, які повинні використовувати посадові особи митних органів під час оформлення факту скоєного такого діяння. Водночас невідповідність документів, наприклад, протоколу про порушення митних правил, формі, затвердженій Міністерством фінансів України, може обумовити визнання дій посадових осіб митних органів, які складають такий протокол, незаконними.

Необхідно зазначити, що до 2013 року був чинним ще один підзаконний акт – Наказ Державної митної служби України «Про затвердження Методичних рекомендацій щодо провадження у справах про порушення митних правил» від 30 грудня 2004 року № 936. Значення цього акта в правовому регулюванні юридичної відповідальності за переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України поза митним контролем, на наше переконання, є очевидним з його назви. Ці методичні рекомендації було розроблено для забезпечення однакового застосування їх норм керівниками митниць, їх заступниками, посадовими особами митних органів, які мають право складати протоколи про порушення митних правил і здійснювати провадження у справах про порушення митних правил [57]. Зміст методичних рекомендацій охоплював як роз'яснення загальних положень, так і специфіки адміністративних стягнень за порушення митних правил, завдань, підстав та інших особливостей провадження у справі про порушення митних правил, доказів у справі про порушення митних правил, здійснення посадовою особою митного органу адміністративного затримання, інших процесуальних дій у справі про порушення митних правил і способів їх фіксації, порядок розгляду справи про порушення митних правил, оскарження ухваленої постанови у справі та її виконання. Тобто фактично зазначеним підзаконним актом повністю роз'яснювалися всі аспекти, важливі для результативного провадження у справі про порушення митних правил і притягнення винної особи до відповідальності. Сьогодні ж митні органи допускають низку істотних помилок, які унеможливають розгляд справи про порушення митних правил судом та накладення стягнення на особу, винну в його скоєнні. Відповідно, лише ознайомившись з узагальненням судової практики розгляду справ про порушення митних правил, можна з'ясувати недоліки, що унеможливили належний розгляд справи судом. Втім, існування подібного акта сьогодні було б раціональнішим.

Таким чином, адміністративно-правове регулювання юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні – це владна діяльність уповноважених державою суб'єктів, спрямована на упорядкування суспільних відносин у сфері притягнення винних осіб до адміністративної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення через визначення у законодавстві держави нормативної та процесуальної підстав, а також інших умов настання такої відповідальності [58, с. 188–189].

Очевидними особливостями адміністративно-правового регулювання юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні є закріплення адміністративної відповідальності за зазначене діяння не в КУпАП, який традиційно є основним кодифікованим нормативним актом, що містить перелік усіх адміністративних правопорушень, а в МК України. Водночас норми КУпАП використовують у разі виникнення питань, неврегульованих МК України. Крім того, варто зазначити, що правове регулювання притягнення до адміністративної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення забезпечується поєднанням різних джерел законодавства – Конституції України, міжнародних актів, законів та підзаконних актів. Водночас така розгалуженість джерел правового регулювання настання зазначеної юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення обумовлена тим, що митна справа в Україні регулюється нормативними актами різного рівня, що іноді спричиняє негативні наслідки. Насамперед це призводить до розбіжностей та неоднозначності щодо тлумачення норм, що створює правову невизначеність і конфлікти між учасниками митного процесу, збільшує можливості для корупції в митній сфері, створює перешкоди для бізнесу та підриває довіру бізнесу, інвесторів та іноземних партнерів до митної системи України. Це свідчить про необхідність перегляду положень чинних нормативних актів з питань митної

справи на предмет суперечностей, дублюючих положень, неоднозначності. Так, інспектор Ради бізнес-омбудсмена серед проблем правового регулювання митної сфери виділяє дві основні проблеми: турбулентність національного законодавства, нечіткість визначення прав та обов'язків учасників відносин. Проте оскільки основою національного митного законодавства переважно є норми міжнародних актів, то щороку ці проблеми поступово зменшуються [59]. Тому потрібно визначити необхідні зміни та уточнення.

На сьогодні в Україні є чинним МК України, проте, як ми вже зазначали, він не охоплює всіх аспектів не лише митної справи, а й адміністративної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення, зокрема, не існують: поняття «товари комерційного призначення», перелік стадій притягнення до адміністративної відповідальності за митні правопорушення, підстави, за яких митний орган має право відмовити у застосуванні процедури компромісу (мирової угоди), відповідальність за невиконання умов мирової угоди особою, яка підписала мирову угоду, чи митним органом. Усунення цих недоліків повинне спростити кваліфікацію контрабанди товарів комерційного призначення посадовими особами митних органів, конкретизувати процедуру притягнення до такої відповідальності, права і обов'язки сторін, а також усунути невизначеність наслідків порушення умов мирової угоди за результатами застосування митного компромісу. Саме тому вітчизняні науковці підтримують ідею розширення вже існуючого МК України або об'єднання інших актів в декілька уніфікованих актів з певних питань. Водночас вони наголошують на необхідності забезпечення логічності та послідовності норм митного законодавства під час його уніфікації, що допоможе уникнути неоднозначностей та розбіжностей в тлумаченні митних правил.

На думку О. В. Кушнарьової, уніфікація у праві є процесом приведення законодавства до єдиної узгодженої системи через усунення розбіжностей і

надання однаковості правовому регулюванню подібних або близьких видів суспільних відносин [60, с. 58]. Також уніфікацію трактують як усунення розбіжностей в регулюванні визначених суспільних відносин або як процес вироблення єдиних (уніфікованих) правових норм для уподібнених відносин незалежно від того, якими правовими формами здійснюють цей процес [61, с. 45].

Гарним прикладом для України щодо цього є досвід Данії, Ісландії, Норвегії, Фінляндії, Швеції. Вони уніфікували свою внутрішню нормативно-правову базу за допомогою систематизації національного законодавства та імплементації норм міжнародного права у внутрішнє, його адаптації до вимог міжнародного. Це позитивно вплинуло на зближення національного і міжнародного права, забезпеченню гармонізації правових систем [62, с. 30].

Окрім систематизації положень, що регулюють юридичну відповідальність за порушення митних правил, передбачену статтею 482 МК України, уніфікації митної термінології, не потрібно забувати й про надання пояснень щодо застосування тієї чи іншої норми права. Це може відбуватися через розроблення Державною митною службою України відповідних рекомендацій, роз'яснень щодо застосування законодавчих положень з наданням конкретних прикладів і поясненням складних термінів.

Таким чином, адміністративно-правове регулювання юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення не є досконалим, тому очевидною є необхідність доповнення, а також узгодження норм чинного митного законодавства як між собою, так і з положеннями міжнародних актів.

## Висновки до розділу 1

1. З'ясовано, що становлення інституту юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення тісно пов'язане з появою державності на території України та розвитком зовнішньоекономічної торгівлі. Оскільки поряд з державним регулюванням переміщення предметів через митні кордони були особи, які намагались оминути встановлений порядок з метою отримання більшого прибутку, для протидії та боротьби з переміщенням товарів через митний кордон поза митним контролем було передбачено юридичну відповідальність за його скоєння.

2. Виокремлено такі періоди становлення інституту юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення на території України:

1-й період (IX–XIII ст.) – визначення меж юридичної відповідальності за перевезення товарів поза митним контролем у вигляді штрафу та конфіскації предметів, які переміщувалися в документах часів Київської Русі (Раффельштеттенський митний статут, Судебник князя Володимира, збірка законів «Руська правда»);

2-й період (XIV ст. – сер. XVII ст.) – юридична відповідальність за контрабанду товарів на українських землях була передбачена митним законодавством Речі Посполитої, Великого князівства Московського, Османської імперії; особливістю становлення інституту юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в цей період є поява смертної кари за скоєння вказаного діяння;

3-й період (серед. XVII ст. – XVIII ст.) – активізація протидії та боротьби з контрабандою товарів з метою захисту економічних інтересів Козацько-гетьманської держави; цей період характеризується існуванням розвиненої мережі митних постів, посади шафаря, який виявляв приховані вантажі та накладав на винних осіб санкції, передбачених Соборним

Уложення 1649 р., Універсалом 1654 р., хоча змістовного визначення поняття «контрабанда» не було, а таємне ввезення товарів та продаж ввезених товарів без мита позначалось терміном «непорядки»;

4-й період (поч. XIX ст. – поч. XX ст.) – формуються правові принципи, що визначили курс розвитку митного законодавства та протидії контрабанді на XX ст., трансформується зміст контрабанди, розширюються перелік діянь, які охоплюються її об'єктивною стороною, та коло суб'єктів, які можуть бути притягнуті до юридичної відповідальності за скоєння цього діяння, з'являються кваліфікуючі ознаки, змінюються санкції – від штрафу та виселення винних осіб до ув'язнення на каторзі від 4 років до 6 років (Митний статут 1819 р., Положення про покарання 1845 р., Митний статут 1892 р., Митний кодекс 1904 р.);

5-й період (30 грудня 1922 р. – 11 грудня 1991 р.) – становлення інституту юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення за часів перебування території України у складі СРСР пов'язане з напрямком економічного розвитку, обраного радянською владою, реалізація якої одночасно й позначалася на рівні контрабанди в державі; після проголошення незалежності Україною 24 серпня 1991 року юридична відповідальність за контрабанду товарів ще деякий час не відрізнялася від визначеної радянською владою;

6-й період (12 грудня 1991 р. – до сьогодні) – вміщує декілька етапів: I етап (12 грудня 1991 р. – 14 листопада 2011 р.) – пов'язаний з прийняттям парламентом України митних кодексів 1991 та 2002 років, а також КК України, яким за переміщення деяких товарів через митний кордон поза пунктами пропуску передбачалася кримінальна відповідальність; II етап (15 листопада 2011 р. – до сьогодні) – починається з прийняттям Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо гуманізації відповідальності за правопорушення у сфері господарської діяльності», яким декриміналізовано товарну контрабанду, а юридична відповідальність за це

діяння передбачалася Митним кодексом України від 13 березня 2012 року. Водночас на сьогодні активно підтримують ідею рекриміналізації такого діяння, відповідно після прийняття вже розробленого законопроекту можна буде говорити про новий етап становлення юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні.

3. Запропоновано під адміністративно-правовим регулюванням юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні розуміти владну діяльність уповноважених державою суб'єктів, спрямовану на впорядкування суспільних відносин у сфері притягнення винних осіб до адміністративної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення через визначення у законодавстві держави нормативної та процесуальної підстав, а також інших умов настання такої відповідальності.

4. Визначено особливості адміністративно-правового регулювання юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні: 1) забезпечення притягнення до адміністративної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні через поєднання різних джерел – Конституції України, міжнародних актів, законів та підзаконних актів, що обумовлено, зокрема, регулюванням митної справи в Україні нормативними актами різного рівня; 2) специфіка співвідношення норм КУпАП та МК України як джерел адміністративно-правового регулювання юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення, яка полягає в тому, що адміністративна відповідальність за вказане діяння закріплена не КУпАП як основним кодифікованим нормативним актом, що містить перелік всіх адміністративних правопорушень, а МК України, водночас в разі виникнення питань, не врегульованих МК України, використовують норми КУпАП; 3) неохоплення чинним МК України не лише всіх аспектів митної справи, а й адміністративної відповідальності за контрабанду товарів комерційного

призначення, що підтверджується відсутністю поняття «товари комерційного призначення», переліку стадій притягнення до адміністративної відповідальності за митні правопорушення, підстав, за яких митний орган має право відмовити у застосуванні процедури компромісу (мирової угоди), відповідальності за невиконання умов мирової угоди особою, яка підписала мирову угоду, чи митним органом тощо, обумовлює необхідність уніфікації та систематизації митного законодавства.

## **РОЗДІЛ 2 ОСОБЛИВОСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ ЮРИДИЧНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА КОНТРАБАНДУ ТОВАРІВ КОМЕРЦІЙНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ В УКРАЇНІ**

### **2.1 Поняття, ознаки та юридичний склад контрабанди товарів комерційного призначення**

Відповідно до Міжнародної конвенції про взаємну адміністративну допомогу у відверненні, розслідуванні та припиненні порушень митного законодавства 1977 року порушенням митного законодавства визнається будь-яке порушення або спроба порушення митного законодавства [41]. У науковій доктрині має місце підхід, відповідно до якого порушення митних правил є публічно-правовими деліктами, склади яких встановлені митним законодавством для забезпечення організованого функціонування митних правовідносин, митного правопорядку, запобігання вчиненню діянь, що суперечать упорядкованій реалізації митної справи в державі [63, с. 8].

Аналізуючи наявні визначення поняття «порушення митних правил», В. В. Хомутянський робить висновок, що порушення митних правил – це діяння суб'єктів митних правовідносин, які характеризуються такими обов'язковими ознаками:

- протиправністю (порушення конкретної норми МК України);
- винністю (протиправне діяння, скоєне умисно або з необережності);
- караністю (за скоєне порушення відповідальність передбачена нормами МК України) [64, с. 76].

Інститут порушень митних правил, на думку дослідниці О. Константи, порівняно із засобами кримінального права є додатковим інструментом досягнення цілей забезпечення митних інтересів держави [63, с. 8–9]. Законодавство України відносить порушення митних правил до категорії адміністративних правопорушень. Це підтверджується як положеннями

КУпАП, так і МК України. Так, згідно зі статтею 9 КУпАП адміністративним правопорушенням є протиправна, винна (умисна або необережна) дія чи бездіяльність, яка посягає на громадський порядок, власність, права і свободи громадян, на встановлений порядок управління і за яку законом передбачено адміністративну відповідальність [74]. Водночас стаття 458 МК України відносить порушення митних правил до адміністративних правопорушень і визначає їх як протиправні, винні (умисні або необережні) дії чи бездіяльність, що посягають на встановлений законодавством України порядок переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон України [29]. В. О. Хома відмічає, що зі змісту, запропонованого законодавцем визначення, випливає те, що порушення митних правил може бути лише адміністративним правопорушенням, але це, на думку науковця, суперечить наявності порушень митних правил у вигляді контрабанди, за які передбачено кримінальну відповідальність [65, с. 138].

Таким чином, очевидним є настання адміністративної відповідальності за порушення митних правил, передбачених МК України.

В. Ф. Опришко переконаний, що адміністративна відповідальність полягає у застосуванні посадовою особою чи уповноваженим органом адміністративного стягнення до особи, що вчинила правопорушення, і за своїм характером не передбачає кримінальної відповідальності [66]. За Д. М. Лук'янцем, функції адміністративної відповідальності різняться залежно від виконуваної нею ролі, тому науковець виділяє три її концепції: 1) охоронну – адміністративна відповідальність охороняє суспільні відносини від протиправних посягань; 2) каральну – адміністративне стягнення є мірою відповідальності, покаранням особи, винної у вчиненні порушення; 3) управлінську – адміністративна відповідальність, з одного боку, – це необхідний елемент механізму державного управління і різновид державно-управлінських відносин, а з іншого – засіб охорони суспільних відносин, які охоплюються сферою державного управління [67, с. 59–62].

Однак поняття «адміністративна відповідальність» недоцільно ототожнювати з поняттям «адміністративне стягнення», оскільки елементами адміністративної відповідальності є державний осуд діяння і особи, яка його скоїла, і застосування до останньої адміністративного стягнення, передбаченого санкцією порушеної статті закону [68, с. 22].

У цьому разі необхідно зазначити, що адміністративна відповідальність за порушення митних правил є визначеним митним законом правовим обов'язком громадянина або конкретної посадової особи усвідомлювати свої винні, неправомірні діяння у сфері охорони митного правопорядку і за наявності достатніх для цього підстав зазнати покарання у вигляді адміністративного стягнення, накладеного митним органом або судом. З визначення випливає, що об'єкт адміністративно-правового захисту в цьому разі індивідуалізований, специфічний та обмежений особливими рамками суспільно-економічних відносин [69, с. 112].

В. В. Ліпинський зазначає, що під адміністративною відповідальністю за порушення митних правил необхідно розуміти галузевий вид адміністративної відповідальності, специфічну форму негативного реагування держави в особі її компетентних органів (митних та судових) на порушення митних правил, відповідно до якої особи, які скоїли ці порушення, повинні дати відповідь за свої неправомірні дії та понести за це адміністративні стягнення [70, с. 61].

І. В. Яромій переконаний, що адміністративна відповідальність за порушення митних правил становить специфічну форму діяльності спеціально уповноважених державних органів (митних органів або суду) на вчинення протиправних діянь у сфері митної діяльності, що передбачає настання відповідальності для осіб, які вчинили дані протиправні діяння, у формі та порядку, встановлених митним законодавством України [71, с. 9].

В. Я. Настюк, М. Г. Шульга відмічають, що адміністративній відповідальності в митній сфері притаманні як загальні ознаки юридичної відповідальності, так і специфічні, серед яких науковці виділяють наступні:

- перелік адміністративно-караних порушень митних правил, на відміну від інших адміністративних правопорушень передбачений лише МК України;

- цілі відповідальності є більш конкретними – вона спрямована на відносини у сфері митної справи України, охорону митних правил, а також виховання поваги до них і правовідносин, які ними регулюються, з боку всіх учасників митних відносин;

- настає у разі виявлення правопорушника на території іншої держави і за наявності державних угод чи договорів між митними органами суміжних держав про сумісний контроль;

- відповідальність не настає за вчинення лише деяких правопорушень, передбачених МК України, якщо відповідні документи підтверджують факти аварії або дії непереборної сили;

- система митних органів і суди є суб'єктами застосування адміністративної відповідальності за порушення митних правил;

- за порушення митних правил застосовують лише такі види адміністративних стягнень: попередження, штраф, конфіскацію;

- предмети порушення митних правил підлягають конфіскації незалежно від часу вчинення або виявлення такого порушення. Крім того, конфіскацію товарів і транспортних засобів, що є предметами або знаряддями порушення митних правил, застосовують незалежно від того, чи є вони власністю особи, яка вчинила правопорушення [72, с. 69].

На думку О. В. Кузьменко, І. Д. Пастух, В. М. Дорогих, М. В. Плугатир, М. В. Співак та О. Ю. Дрозд, адміністративна відповідальність за порушення митних правил – це специфічна частина адміністративно-правового інституту, особливість якої полягає в тому, що на

винну особу покладається одночасно два обов'язки: по-перше, це обов'язок дати звіт про свої неправомірні діяння у сфері відносин державної митної справи; по-друге, це обов'язок понести покарання у виді адміністративного стягнення [73].

На думку І. Войтенка, до специфічних ознак адміністративної відповідальності за порушення митних правил необхідно віднести:

- окрему нормативну підставу у вигляді МК України;
  - настання за вчинення специфічного правопорушення – порушення митних правил, визначеного у статті 479 МК України;
  - застосування специфічних стягнень до порушників митних правил;
  - здійснення провадження у справах про порушення митних правил відповідно до МК України, а не КУпАП [51, с. 116].
- Очевидно, що зазначений підхід подібний до раніше сформульованих В. Я. Настюком та М. Г. Шульгою ознак адміністративної відповідальності в митній сфері, водночас це ще раз підтверджує особливості адміністративної відповідальності за порушення митних правил.

А. О. Гребенюк робить висновок, що вузькоспеціалізований характер відповідальності за вчинене правопорушення та галузеві положення його нормативної регламентації свідчать, що провадження у справі щодо вчинення діяння, передбаченого статтею 482 МК України, співвідноситься з провадженням у справах про адміністративні правопорушення як частина і ціле, а з провадженням у справах про порушення митних правил – як загальне й особливе [18, с. 9]. На думку В. О. Хоми, до порушень митних правил адміністративного характеру доцільно застосовувати термін «митне правопорушення» як підвид адміністративного правопорушення [65, с. 140].

Адміністративним правопорушенням властива низка характерних ознак, які утворюють їх юридичні склади. Загальноприйнятим є визначення складу правопорушення як сукупності об'єктивних і суб'єктивних ознак, встановлених законом, які характеризують такі суспільно небезпечні діяння,

як правопорушення [74]. За С. Т. Гончаруком, склад адміністративного правопорушення – це абстрактний опис діяння (подій, фактів, явищ), що є фіксацією в законі найтипівіших, характерних для того чи іншого порушення ознак [75, с. 62]. Змістовне визначення складу адміністративного проступку сформульоване О. І. Миколенком. На думку науковця, його необхідно розуміти як систему об'єктивних і суб'єктивних елементів діяння, сконструйованих за чотирма підсистемами, ознаки яких визначені в диспозиціях норм законодавства, що передбачають адміністративну відповідальність [76, с. 51].

О. Г. Стрельченко зазначає, що склад адміністративного проступку відображає лише істотні ознаки реальних явищ, тобто конкретних протиправних діянь. Логічна конструкція складу проступку закріплюється у праві та стає правовою категорією, обов'язковою і такою, що забезпечується примусовою силою держави. Перелік ознак, закріплених у складі проступку, є достатньою та необхідною умовою для кваліфікації діяння [77, с. 143].

У структурі адміністративного правопорушення наявні такі елементи: об'єкт, об'єктивна сторона, суб'єкт і суб'єктивна сторона. З'ясування змісту наведених категорій дозволить розкрити особливості юридичного складу контрабанди товарів комерційного призначення, відповідальність за яку передбачена статтею 482 МК України. І. І. Вербіцька та Г. П. Гончар переконані, що склад правопорушення як юридична конструкція та правове поняття слугує впорядкуванню зіставлення факту та права [78, с. 69–70]. Так, за М. О. Кравець, основним змістом процесу кваліфікації порушення митних правил є співставлення ознак скоєного діяння з ознаками складу адміністративного проступку, а оскільки співставляти всю сукупність ознак одночасно в більшості випадків неможливо, то кваліфікація здійснюється послідовно, розтягуючись у часі, маючи динаміку [79, с. 195]. У цьому разі склад порушення митних правил:

– дає можливість визначити перелік ознак, які потрібно зіставляти;

- дає можливість з'ясувати послідовність зіставлення окремих ознак;
- сприяє абстрагуванню від ознак, які не мають значення для кваліфікації;
- за відсутності збігу хоча б однієї ознаки дає підстави дійти висновку про відсутність одного складу правопорушення та перейти до встановлення наявності іншого складу порушення митних правил;
- за відсутності збігу з ознаками жодної з чинних норм МК України є підставою для висновку, що таке діяння не є адміністративно-карним;
- в разі констатації наявності всіх ознак складу правопорушення є підставою для переходу до вирішення інших питань, зокрема, призначення покарання, звільнення від покарання.

Відповідно адміністративно-правова оцінка (кваліфікація правопорушення) може привести до одного з таких висновків: 1) про наявність порушення митних правил; 2) про вчинення діяння за обставин, які виключають протиправність вчиненого; 3) про наявність діяння, що через малозначність не є суспільно небезпечним; 4) про наявність у скоєного діяння ознак злочину [78, с. 69–70].

Втім, питання кваліфікації порушень митних правил не завжди однозначно вирішують у правозастосовній практиці: доволі часто під час адміністративно-правової кваліфікації скоєного діяння її суб'єктам доводиться зіштовхуватись з проблемами розмежування суміжних юридичних складів порушень митних правил, відмежування їх від злочинів, потребою зміни раніше здійсненої кваліфікації, визначенням правових наслідків кваліфікації тощо [79, с. 195].

Враховуючи загальноприйнятий перелік елементів юридичного складу правопорушення, пропонуємо розпочати їх дослідження з об'єкта порушення та насамперед загального розуміння категорії «об'єкт». В енциклопедичній літературі під об'єктом розуміють явище, предмет, особу, на які спрямовано певну діяльність, увагу тощо [80, с. 804].

А. О. Єніна пропонує об'єкт порушення митних правил також розуміти як те, на що саме спрямоване посягання. Це ті суспільні відносини, які охороняються законом і яким в результаті посягання особою може бути заподіяно або заподіюється шкода [81, с. 22].

Об'єкт адміністративного правопорушення впливає на встановлення адміністративної санкції. У практичному відношенні саме об'єкт дозволяє передбачити суспільно шкідливі наслідки правопорушення, дати правильну кваліфікацію діяння, відмежувати його від інших суміжних посягань в економічній сфері, та тих, за які передбачено кримінальну відповідальність [82, с. 828].

Положення сучасної наукової доктрини свідчать, що найпоширенішим є підхід, згідно з яким наукову характеристику об'єкта будь-якого адміністративного правопорушення проводять на трьох різних рівнях: загальносоціальному, галузевому, а також рівні конкретних суспільних відносин [83, с. 218]. У межах цього підходу, аналізуючи склад адміністративних правопорушень, необхідно розрізняти три види об'єктів посягання: загальний, родовий і безпосередній. Значно рідше виокремлюють видовий об'єкт адміністративного правопорушення.

Якщо мова йде про загальний об'єкт порушень митних правил, то ним є встановлений порядок управління. Водночас усі, без винятку, порушення митних правил об'єднує родовий об'єкт, яким є митна справа, тоді як митний контроль, митні режими, митне оформлення, порядок справляння митних платежів – безпосередні об'єкти порушень митних правил [84, с. 217].

О. О. Зотенко розмежовує порушення митних правил за різними критеріями та пропонує класифікувати передбачені статтею 482 МК України за об'єктом посягання наступним чином: це порушення, що посягає на встановлений законом порядок переміщення товарів і транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України [85, с. 467].

Класифікацію порушень митних правил за критерієм об'єкта посягання можна віднести до умовних, оскільки таке діяння може посягати як на порядок митного контролю, так і на порядок митного оформлення. Наприклад, порушення митних правил, передбачене статтею 482 МК України «Переміщення або дії, спрямовані на переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України поза митним контролем», одночасно посягає на встановлений порядок переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон і на порядок митного контролю, тому що переміщення поза митним контролем – це лише один із способів незаконного переміщення [64, с. 77].

А. О. Гребенюк обґрунтовує, що загальним об'єктом переміщення або дій, спрямованих на переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України поза митним контролем, необхідно вважати торговельно-митні господарські суспільні відносини, охоронювані правовими нормами [86, с. 5]. Загальний об'єкт як системне утворення конкретизується через визначення родового об'єкта, що має підлеглий характер [87, с. 82]. Родовим об'єктом є суспільні відносини щодо зовнішнього та внутрішнього товарообігу в Україні, забезпечувані нормами митного законодавства. Видовим об'єктом переміщення або дій, спрямованих на переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України поза митним контролем, на думку науковця, є суспільні відносини щодо порядку переміщення об'єктів через митний кордон України та власне економічна безпека держави як результат дотриманням зазначеного порядку [86, с. 5].

Саме від чіткого й повного визначення родового та безпосереднього об'єктів залежить точне встановлення ознак порушення митних правил, з'ясування характеру і ступеня шкідливості посягання, його правильної кваліфікації та відмежування від інших протиправних діянь.

Під безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення науковці розуміють конкретні суспільні відносини, регульовані правом та охоронювані адміністративними санкціями [88, с. 18; 89, с. 56]. Як зазначає С. А. Стороженко, безпосередній об'єкт адміністративного правопорушення є одним з критеріїв, на підставі якого можливе відмежування одного адміністративного правопорушення від іншого. Це конкретний вид суспільних відносин, на які посягає одне або декілька адміністративних правопорушень, передбачених положеннями нормативного акта [90, с. 89]. Водночас саме суспільні відносини щодо встановлених правил переміщення товарів та транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України є основним безпосереднім об'єктом порушення митних правил, передбаченого статтею 482 МК України [86, с. 5].

У науковій доктрині є також підхід, відповідно до якого доцільно виокремлювати додатковий об'єкт порушення, передбаченого статтею 482 МК України, що може бути необхідним та факультативним. Необхідний додатковий об'єкт завжди порушується паралельно, але має похідний характер і лише пов'язаний з основним безпосереднім об'єктом. Натомість наявність та зміст факультативного додаткового об'єкта визначаються як особливостями предмета, так і способами вчинення правопорушення, тобто шкода об'єкту може і не заподіюватися. Необхідним додатковим об'єктом, як зазначає С. А. Стороженко, може бути, наприклад, недобросовісна конкуренція, обумовлена незаконним надходженням на ринок дешевших товарів через несплату за них митних платежів, або шкода здоров'ю споживачів таких товарів, зважаючи на невідповідність останніх встановленим вимогам якості та безпеки. Також факультативний додатковий об'єкт визначається особливостями предмета і способом його незаконного переміщення через митний кордон України. Зокрема, в разі здійснення незаконного переміщення товарів з використанням підроблених документів порушується встановлений законом порядок ведення, обігу і використання

документів, необхідних для нормальної діяльності підприємств, установ та організацій. Втім, якщо незаконне переміщення товарів здійснювалося поза пунктами пропуску, тобто в інший спосіб, то й факультативний додатковий об'єкт буде іншим [90, с. 90–92].

Відмінним від об'єкта, але важливим елементом юридичного складу порушення митних правил, передбаченого статтею 482 МК України, є предмет правопорушення. Т. О. Гуржій наголошує на тому, що встановлення предмета порушення є важливою умовою деліктності адміністративно-правових норм, хоча більшість науковців акцентують лише на наявності предмета адміністративного правопорушення, не вдаючись до виокремлення його характеристик [91, с. 193]. На переконання Т. О. Коломосьць, предмет проступку є складовою частиною його об'єкта [92].

На думку В. Т. Комзюка та А. А. Комзюк, предметом проступку можуть бути лише ті речі, предмети матеріального світу, щодо яких виникають суспільні відносини, які прямо закріплені в нормі законодавства та на які відповідно здійснюється посягання. Тому до предметів порушення митних правил необхідно віднести речі, предмети матеріального світу, щодо яких виникають суспільні відносини, охоронювані нормами митного законодавства та на які посягає порушник [93, с. 27]. В. С. Князєв також зазначає, що в митному відношенні мова йде насамперед про предмет, який має фізичну форму, який можна побачити та відчутити на дотик. Хоча це правило не стосується деяких видів товару, зокрема, об'єктів права інтелектуальної власності [94, с. 20].

У контексті МК України про предмет порушення мова йде в статті 14, де зазначається про такий вид адміністративного стягнення, як «конфіскація товарів, транспортних засобів комерційного призначення – безпосередніх предметів порушення митних правил» [29]. Водночас Т. О. Гуржій відмічає, що використання такої семантичної конструкції не має теоретичної чи практичної цінності, оскільки предмет порушення на відміну від об'єкта,

який може бути загальним, видовим, родовим і безпосереднім, не має кількох рівнів узагальнення, а тому не потребує конкретизації [91, с. 193].

Крім того, в Наказі Міністерства внутрішніх справ України та Міністерства фінансів України від 18 жовтня 2018 року № 849/828, яким врегульовано порядок взаємодії органів Державної прикордонної служби України з митними і податковими органами під час виявлення ознак порушень митних правил, а також виявлення майна, яке не має власника або власник якого невідомий, поняття «предмети правопорушень» вживають у такому значенні: «товари і транспортні засоби комерційного призначення, що переміщуються через митний кордон України особою або групою осіб, у діях яких вбачаються ознаки порушення митних правил» [95].

Зміст п. 57 ч. 1 ст. 4 МК України свідчить, що законодавець до товарів відносить будь-які рухомі речі, зокрема, ті, на які закон поширює режим нерухомої речі (крім транспортних засобів комерційного призначення), валютні цінності, культурні цінності та електроенергію, переміщувану лініями електропередачі [29].

Тобто фактично законодавець акцентує на тому, що товари й транспортні засоби комерційного призначення є предметом порушень митних правил. Більше того, в митному законодавстві України наведене визначення поняття «товари». Це підтверджує те, що зазначені категорії не нові в контексті закріплення елементів юридичного складу порушення митних правил, передбаченого статтею 482 МК України.

Натомість І. І. Хараїн звертає увагу, що відсутність на законодавчому рівні дефініції «товари комерційного призначення» є недоліком правового регулювання порядку переміщення предметів фізичними особами для комерційного використання [96, с. 205–206]. Говорячи про комерційне призначення товарів, необхідно зазначити, що воно означає використання чого-небудь з метою отримання прибутку або здійснення комерційних операцій. Водночас саме комерційне призначення товарів визначає обсяг

митних формальностей, які застосовуються при їх ввезенні / вивезенні через митний кордон.

Тобто товари комерційного призначення – це товари, призначені для комерційного використання або торгівлі. Вони включаються в бізнес-процеси з метою їх продажу, дистрибуції або використання для отримання прибутку.

На думку І. І. Хараїна, для чіткого розмежування категорій «особисті речі», «товари» та «товари комерційного призначення», які зустрічаються в МК України, необхідно визначити критерії, які свідчатимуть про переміщення фізичними особами предметів через митний кордон України з комерційною метою. Такими критеріями, за науковцем, можуть бути: ввезення фізичною особою товарів одного найменування згідно з УКТ ЗЕД більше одного разу за місяць на митну територію України; переміщення фізичними особами, які прямують в одному транспортному засобі, товарів за ідентичними документами, що підтверджують їхню вартість та мають однакові кількісні характеристики; переміщення товарів у кількості, необґрунтованій для їхнього використання в особистих, сімейних та інших цілях, не пов'язаних з отриманням прибутку, тощо [96, с. 205–206].

Зважаючи на важливість закріплення на законодавчому рівні поняття «товари комерційного призначення» та враховуючи наукові напрацювання у цьому напрямку, пропонуємо доповнити частину 1 статті 4 МК України пунктом 57<sup>1</sup> такого змісту: «Товари комерційного призначення – це будь-які рухомі речі, у тому числі ті, на які закон поширює режим нерухомої речі (крім транспортних засобів комерційного призначення), валютні цінності, культурні цінності, електроенергія, що переміщуються через митний кордон України з метою отримання прибутку».

Наступною ознакою порушення митних правил є об'єктивна сторона. За В. Ліпинським, об'єктивна сторона порушень митних правил є сукупністю передбачених законом ознак, які характеризують зовнішній прояв діяння, що

посягає на об'єкти правової охорони, а також об'єктивні умови його скоєння [97, с. 46–47].

С. А. Стороженко зазначає, що об'єктивну сторону порушення митних правил необхідно розглядати як систему ознак, що характеризують зовнішню сторону проступку, які передбачені безпосередньо нормою митного законодавства. Об'єктивна сторона включає в себе передусім такі основні складові, як:

- 1) протиправне діяння;
- 2) суспільно шкідливі наслідки;
- 3) причинно-наслідковий зв'язок між скоєним діянням і шкідливими наслідками [90, с. 22].

Якщо для визнання діяння адміністративним проступком достатньо лише дії (бездіяльності), то такий склад є формальним, якщо необхідні наслідки та причинний зв'язок, – це матеріальний склад правопорушення. Підкреслимо, що для матеріального складу необхідне обов'язкове настання небезпечних (шкідливих) наслідків, для формального складу такі наслідки можуть і не передбачатися, – вчинення лише однієї протиправної дії дозволяє говорити про наявність адміністративного правопорушення [98, с. 42].

Розкриваючи зміст такої складової, як протиправне діяння, зазначимо, що під ним необхідно розуміти конкретну протиправну поведінку особи, що виражається у формі дії чи бездіяльності. При цьому дія – це активна, свідома, суспільно небезпечна, протиправна поведінка правопорушника, направлена на порушення встановленої заборони, правила, правової норми, тоді як бездіяльністю – вольова пасивна поведінка правопорушника, проявом якої є невчинення ним конкретної дії (дій), які, зважаючи на дані конкретні умови, він повинен був і міг виконати. Бездіяльність, за І. В. Федорчак, повинна бути суспільно небезпечною і протиправною, свідомим і вольовим актом поведінки людини [99, с. 138].

Якщо характеризувати порушення митних правил за поведінкою порушника, то можна зробити висновок, що більшість з них вчиняється у формі активної дії. Об'єктивною стороною митного правопорушення, передбаченого статтею 482 МК України, зважаючи на його зміст, є дії, спрямовані на переміщення товарів, транспортних засобів через митний кордон України поза місцем розташування митного органу або поза часом здійснення митного оформлення [100].

У МК України відсутнє законодавче розуміння поняття «переміщення через митний кордон», водночас у п. 4 ч. 1 ст. 4 МК України закріплена юридична конструкція, відповідно до якої ввезення / вивезення товарів, транспортних засобів на митну територію України / за межі митної території України є сукупністю дій, пов'язаних із переміщенням товарів, транспортних засобів через митний кордон України у будь-який спосіб у відповідному напрямку [29].

Водночас переміщення предметів поза митним контролем (згідно зі ст. 482 МК України) означає їхнє переміщення:

1) поза місцем розташування митного органу. Одна із схем «товарної контрабанди» якраз полягає в тому, що в нейтральні води України заходять танкери з паливно-мастильними матеріалами, до них підходять невеликі за ємністю судна, що забирають цей товар без жодного розмитнення і який далі потрапляє до автозаправних станцій;

2) поза робочим часом митного органу і без дотримання митних формальностей;

3) з незаконним звільненням від митного контролю через використання посадовою особою митного органу свого службового становища [101; 102; 103; 104].

На сьогодні триває дискусія навколо «широкого» та «вузького» розумінь категорії «переміщення». Прихильниками «широкого» розуміння є зокрема, С. Ю. Дьоміна, О. С. Іванченко, Х. С. Передало, Н. В. Стасів,

В. М. Шевчук, Так, В. М. Шевчук звертає увагу, що переміщення поза митним контролем передбачає ввезення або вивезення товарів та інших предметів через митний кордон України поза митницями, митними постами або не в час, відведений для здійснення митного контролю [105, с. 175]. О. С. Іванченко пропонує під «переміщенням» розуміти здійснення дій з ввезення на митну територію України, вивезення з митної території України товарів та (або) транспортних засобів будь-яким шляхом чи транзит товарів через митну територію України [106]. Найчастіше це трапляється за рахунок об'їзду митних постів, використовуючи степові, міжселищні, польові та об'їзні дороги легковим або вантажним транспортом. Доволі рідко – через обхід місць митного контролю пішоходами [107].

Прихильником вузького розуміння поняття «переміщення» є М. Ф. Шостак, який пропонує під переміщенням розуміти фактичне переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон України [108, с. 24].

Важливо звернути увагу, що диспозиція статті 482 МК України передбачає відповідальність за переміщення і дії, спрямовані на переміщення товарів комерційного призначення поза митним контролем і без митних формальностей або з незаконним звільненням від митного контролю таких товарів внаслідок зловживання службовим становищем посадовими особами митного органу. Зазначене свідчить про необхідність з'ясування змісту поняття «митні формальності». Згідно з п. 29 ч. 1 ст. 4 МК України митними формальностями є сукупність дій, що мають бути виконані як відповідними особами і митними органами, так і автоматизованою системою митного оформлення з метою дотримання вимог митного законодавства України [29].

Якщо брати до уваги процедуру митного оформлення товару, то у загальному вигляді, як зазначає В. В. Прокопенко, вона включає такі митні формальності, як:

- а) попереднє повідомлення (у разі ввезення товару);

- б) тимчасове зберігання (необов'язково);
- в) декларування (отримання товаросупровідних документів; укладення договору декларування товару (додатково); заповнення митної декларації);
- г) прийняття митної декларації (подання митної декларації до митниці, її реєстрація та перевірка);
- г) оформлення митної декларації (перевірка правильності класифікації товару та визначення країни його походження тощо; контроль співставлення даних, оцінка ризику);
- д) завершення митного оформлення (проставляння посадовою особою митниці відбитка особистої номерної печатки у митній декларації; внесення до електронної митної декларації інформації про завершення митного оформлення) [109, с. 109–110].

З наведеного очевидно, що для різних категорій товарів передбачено різні митні формальності, наприклад, у разі ввезення та вивезення товарів митна процедура їх оформлення є різною. Зважаючи на це, необхідно зауважити, що згідно з п. 25 ч. 1 ст. 4 МК України комплекс взаємопов'язаних норм права, що визначають митну процедуру щодо цих товарів, їх правовий статус, умови оподаткування відповідно до заявленої мети переміщення останніх через митний кордон України та обумовлюють їх використання після митного оформлення, охоплюється поняттям «митний режим». Крім того, статтею 70 МК України передбачено 14 митних режимів, тоді як у п. 4 ч. 1 ст. 4 МК України на це не звертається увага. Необхідно акцентувати також на змінах, внесених до МК України в 2022 році в частині митних режимів товарів / транспортних засобів комерційного призначення. Так, законодавець у МК України визначив особливості (умови, вимоги, документи, використовувані для декларування, терміни тощо) переміщення товарів / транспортних засобів комерційного призначення в митному режимі транзиту (глава 17 розділу V «Митні режими»).

Зважаючи на існуючі в законодавстві поняття «митні формальності», «митна процедура», «митний режим», ми погоджуємося, що правова дефініція, наведена в п. 4. ч. 1 ст. 4 МК України, застаріла й не відповідає сучасному стану митного законодавства та потребам правозастосування, оскільки не відображає дійсного нормативного змісту категорії «переміщення через митний кордон України» [110 с. 106]. І. І. Хараїн зазначає, що переміщення через митний кордон України не може бути сукупністю будь-яких дій, пов'язаних із фізичним переміщенням предмета в певному напрямку з метою фактичного перетину митного кордону, враховуючи чітку регламентацію митним законодавством дій як посадових осіб митних органів, так і фізичних та юридичних осіб при ввезенні / вивезенні предметів тощо [110 с. 107]. Відповідно необхідно погодитися із С. Ю. Дьоміною, яка переконана, що переміщенням через митний кордон України є передбачені законодавством України: 1) митні процедури, яким підлягають товари та транспортні засоби, що переміщуються через митний кордон України; 2) дії фізичних та юридичних осіб з ввезення на митну територію України, вивезення за межі митної території України чи транзиту через митну територію України товарів та (або) транспортних засобів у будь-який спосіб, передбачений законодавством України [111].

На думку І. О. Базилюка, переміщення товарів через митний кордон – це врегульована нормами чинного законодавства діяльність уповноважених державних органів, з одного боку, та фізичних та юридичних осіб, з іншого, спрямована на ввезення на митну територію, вивезення з митної території України чи транзит через митну територію України товарів, яка здійснюється визначеними в законодавстві засобами та способами в межах певного митного режиму [112, с. 519]. Подібними є також підходи І. І. Хараїна та О. В. Михайлова. Так, І. І. Хараїн під переміщенням через митний кордон України розуміє врегульовану митним законодавством діяльність, з одного боку, фізичних та юридичних осіб, а з іншого – посадових осіб митних

органів, спрямована на дотримання передбачених законодавством правил і процедур переміщення предметів через митний кордон України [110, с. 107]. О. В. Михайлов наголошує, що категорію «переміщення через митний кордон України» в контексті чинного Митного кодексу України необхідно розглядати через призму поняття «митний режим» як діяльність, здійснювану виключно відповідно до норм митного законодавства [113].

Відповідно дії, які порушують чинний порядок переміщення предметів, за І. І. Хараїним, не можуть охоплюватися змістом категорії «переміщення через митний кордон України», оскільки мова повинна йти саме про незаконне переміщення предметів через митний кордон України, нормативний зміст якого розкриває диспозиція статті 482 МК України. Термін «незаконне переміщення» також зустрічається в Постанові Пленуму Верховного Суду України «Про судову практику у справах про контрабанду та порушення митних правил» від 3 червня 2005 року № 8. Так, у п. 4 Постанови мова йде про незаконне переміщення предметів поза митним контролем (ст. 201 КК України, ст. 351 МК України), а в п. 5 – незаконне переміщення предметів із приховуванням від митного контролю (ст. 201 КК України, ст. 352 МК України) [114]. Водночас у КК України є норми, назви яких свідчать про незаконний характер певного діяння, а саме: незаконне використання з метою отримання прибутку гуманітарної допомоги, благодійних пожертв або безоплатної допомоги (ст. 201<sup>2</sup>), незаконний обіг дисків для лазерних систем зчитування, матриць, обладнання та сировини для їх виробництва (ст. 203<sup>1</sup>), незаконне виготовлення, зберігання, збут або транспортування з метою збуту підакцизних товарів (ст. 204). Відповідно в диспозиції статті розкриваються способи скоєння такого незаконного діяння. Наприклад, стаття 201<sup>2</sup> КК України має назву «Незаконне використання з метою отримання прибутку гуманітарної допомоги, благодійних пожертв або безоплатної допомоги» і це діяння, зважаючи на зміст диспозиції статті, може бути скоєне у спосіб, по-перше, продажу товарів (предметів)

гуманітарної допомоги, по-друге, використання безоплатної допомоги, по-третє, укладання інших правочинів щодо розпорядження таким майном, з метою отримання прибутку.

На переконання І. І. Хараїна, норми кримінального та митного законодавств повинні не лише узгоджуватися між собою, а й відображати дійсний характер протиправного діяння, тому назву статті 482 МК України необхідно викласти наступним чином: «Незаконне переміщення або дії, спрямовані на незаконне переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України». А в диспозиції статті вже конкретизувати способи такого незаконного переміщення, зокрема, поза митним контролем, з використанням службового становища посадової особи митного органу тощо.

Розглядаючи об'єктивну сторону порушення митних правил передбаченого ст. 482 МК України, необхідно звернути увагу, що кваліфікуючою ознакою такого правопорушення є вчинення особою таких дій або дій, передбачених статтею 483, повторно протягом одного року з моменту її притягнення до адміністративної відповідальності за дані правопорушення [29].

Крім того, О. О. Зотенко, класифікуючи порушення митних правил, передбачених статтею 482 МК України, за критерієм тривалості протиправної поведінки (дій або бездіяльності) у часі відносить його до триваючих порушень митних правил [84, с. 467].

У Листі Міністерства юстиції України «Щодо скоєння особою триваючого порушення» № 22-34-1465 від 1 грудня 2003 року розмежовано продовжувані і триваючі адміністративні правопорушення. У разі якщо особа, яка вчинила якісь певні дії чи бездіяльність, перебуває надалі у стані безперервного продовження цих дій (бездіяльності), то має місце триваюче правопорушення [115].

Верховний Суд у Постанові від 28 травня 2020 року у справі № 725/3410/17 (провадження № К/9901/50197/18) наголошує, що триваючими необхідно вважати правопорушення, які розпочалися з якоїсь протиправної дії або бездіяльності, й здійснюються потім безперервно у спосіб невиконання обов'язку. Початковим моментом такого правопорушення може бути активна дія або бездіяльність, коли винна особа або не виконує конкретного покладеного на нього обов'язку, або виконує його неповністю чи неналежним чином [116].

Особливістю об'єктивної сторони порушення є також його шкідливість. В. К. Колпаков акцентує на тому, що «шкідливість» – це онтологічна ознака об'єктивної сторони правопорушення (не складу, а саме діяння), яка притаманна злочинам і адміністративним проступкам [117, с. 166].

Будь-яке порушення митних правил, посягаючи на встановлений правопорядок, спричиняє ту чи іншу шкоду, порушує існуючу упорядкованість, узгодженість, гармонічність відносин в галузі державної митної політики та державної митної справи [118, с. 78]. О. О. Зотенко переконаний, що за характером шкідливих наслідків незаконне переміщення товарів через митний кордон України належить до порушень, наслідки яких мають матеріальний характер. Це означає, що в кожному конкретному випадку необхідно враховувати не лише факт вчинення протиправного діяння, тривалість та/або безперервність вчинення протиправного діяння, момент виявлення правопорушення, але й встановити час настання таких шкідливих наслідків [84, с. 467–468].

Водночас С. А. Стороженко акцентує на тому, що діяння, яке завдає шкоди охоронюваним законом суспільним відносинам, обов'язково повинно бути у причинно-наслідковому зв'язку зі шкідливими наслідками, спричиненими ним. Встановлення такого причинно-наслідкового зв'язку означає з'ясування обставин виникнення шкідливих наслідків, визначення,

чи настали вони в результаті скоєння цього протиправного діяння, чи ні та як конкретно це діяння позначилося на розмірі цих наслідків [90, с. 22]. Однак шкідливі наслідки від порушення митних правил, передбаченого статтею 482 МК України, не є такими очевидними, як, наприклад, від скоєння адміністративного правопорушення у сфері дорожнього руху та завдання особі внаслідок ДТП матеріальних, моральних, фізичних збитків. Звісно, що незаконне переміщення товарів через митний кордон України обумовлює шкідливі наслідки для економіки. В деяких випадках шкідливі наслідки від незаконного переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України можуть і не охоплюватися юридичним складом порушення, передбаченого відповідною нормою МК України. Зокрема, дохід, одержаний у результаті легалізації незаконно ввезених на територію України товарів комерційного призначення, наприклад, у вигляді отримання плати за такі товари, може визнаватися предметом легалізації (відмивання) доходів, одержаних злочинним шляхом [119, с. 24], хоча обмеженість кола предметів контрабанди в редакції ст. 201 КК України й виключає товарну контрабанду з переліку предикатних діянь щодо відмивання «брудних» коштів [120, с. 56, 138].

Крім того, в кожному конкретному випадку саме під час кваліфікації протиправного діяння за статтею 482 МК України неможливо визначити точну суму збитків, завданих державі таким порушенням митних правил. Відповідно порушення митних правил, відповідальність за яке передбачена вищевказаною статтею МК України, необхідно віднести до порушень з формальним складом. Це означає, що порушення вважається закінченим на момент вчинення передбаченої у правовому акті дії безвідносно до настання негативних наслідків [121, с. 69].

В. О. Хома підкреслює, що ні норми КК України, якими передбачено відповідальність за контрабанду, ні норми МК України, де закріплено адміністративну відповідальність за порушення митних правил, не

визначають ступеня вини відповідно до кількості незаконно переміщених товарів, тобто незалежно від шкоди чи суспільної небезпеки, що буде завдана таким переміщенням товарів суспільним відносинам, вид відповідальності визначатиметься предметом, який переміщували. Так, якщо незаконно переміщувались предмети перераховані у статтях 201 та 305 КК України, то наставатиме кримінальна відповідальність, якщо інші предмети, то – адміністративна відповідальність [64, с. 137–138]. Водночас наведена позиція на сьогодні є дискусійною, зважаючи на проєкт Закону України «Про внесення змін до Кримінального кодексу України та Кримінального процесуального кодексу України щодо криміналізації контрабанди товарів та підакцизних товарів, а також недостовірного декларування товарів» № 5420, автори якого пропонують криміналізувати контрабанду товарів у значному та великих розмірах. Це спростовує думку В. О. Хоми про недоцільність врахування кількості незаконно переміщених товарів під час визначення ступеня вини порушника та відповідно виду застосовуваних санкцій.

Переходячи до суб'єкта як елемента юридичного складу порушень митних правил, необхідно звернути увагу на наявні класифікації суб'єктів митних правовідносин. Б. А. Кормич та Н. О. Коваль пропонують поділяти їх на такі чотири групи:

1) суб'єкти митних правовідносин, наділені державно-владними повноваженнями у сфері митної справи, посадові особи митниці й інші державні органи та їх посадові особи, що мають повноваження у сфері митних відносин;

2) суб'єкти митних правовідносин – суб'єкти зовнішньоекономічної торгівлі та фізичні особи, які переміщують товари, предмети, транспортні засоби через митний кордон України;

3) суб'єкти, які працюють у сфері митної справи за дозвільними документами, виданими центральним органом виконавчої влади в галузі державної митної справи;

4) суб'єкти, на яких покладено допоміжні функції щодо забезпечення правопорядку в сфері митних відносин і які є учасниками митних відносин відповідно до норм митного законодавства [122, с. 14].

Враховуючи запропонований науковцями поділ суб'єктів митних правовідносин, а також положення статті 12 КУпАП, можна зробити висновок, що суб'єктами адміністративної відповідальності за порушення митних правил можуть бути осудні громадяни, тобто на момент вчинення правопорушення такі особи вже досягли 16-річного віку, а у разі вчинення порушень митних правил підприємствами – посадові особи цих підприємств: керівник та інший працівник підприємства (резидент і нерезидент), які відповідають за дотримання вимог, установлених МК України, законами та іншими нормативно-правовими актами України, а також міжнародними договорами України, укладеними в установленому законом порядку, зважаючи на постійне або тимчасове виконання ними трудових (службових) обов'язків [123, с. 290–291].

Водночас тлумачити категорію «громадяни» необхідно, зважаючи на її зміст, визначений законодавством. Зокрема, у п. 7 ч. 1 ст. 4 МК України запропоновано вживати вищезгаданий термін у такому значенні: «громадяни – фізичні особи: громадяни України, іноземці, особи без громадянства» [29]. Фактично, законодавець не обмежує коло суб'єктів митних порушень лише особами, які мають громадянство України, а охоплює всіх фізичних осіб незалежно від їх громадянства чи його відсутності. Найголовнішим критерієм, якому все-таки повинна відповідати фізична особа як суб'єкт митних порушень, є її осудність на момент скоєння правопорушення.

Однак, на переконання О. В. Белікової, істотним недоліком більшості конструкцій порушень митних правил є те, що законодавець в санкціях не конкретизує перелік винних осіб (громадян, посадових осіб, приватних підприємців, юридичних осіб), які можуть бути притягненими до

адміністративної відповідальності і до кого застосовують адміністративні стягнення [124, с. 18].

О. Г. Стрельченко відмічає, що суб'єктом адміністративного проступку може бути і юридична особа загалом, а не лише її посадові особи [76, с. 142]. Хоча така позиція на сьогодні є дискусійною, зважаючи на складність визначення суб'єктивної сторони правопорушення у разі скоєння його юридичною особою.

Суб'єктивна сторона порушення митних правил як невід'ємний елемент його юридичного складу характеризується психічним ставленням особи до вчинення порушення, яке охоплює наступні елементи:

- 1) вину – умисел чи необережність, які є вираженням психічного ставлення особи до вчинюваної дії чи бездіяльності та її наслідків;
- 2) мотив – внутрішнє спонукання порушника до вчинення певної дії чи бездіяльності та її наслідків;
- 3) мету – результат, на досягнення якого спрямоване правопорушення [94, с. 50].

Згідно з роз'ясненнями Пленуму Верховного Суду України, що містяться в п. 6 Постанови від 3 червня 2005 року № 8 «Про судову практику у справах про контрабанду та порушення митних правил», порушення митних правил неможливе, якщо в діях особи відсутній умисел на вчинення таких дій [114], тобто особа, яка скоїла порушення, повинна усвідомлювати протиправний характер своєї дії чи бездіяльності; прогнозувати настання шкідливих наслідків своєї дії чи бездіяльності та бажати або свідомо допускати їх настання [125, с. 16].

С. А. Стороженко звертає увагу на те, що суб'єктивна сторона незаконного переміщення товарів характеризується лише прямим умислом як формою вини. Тобто порушник усвідомлює протиправність незаконного переміщення через митний кордон конкретних товарів і бажає їх здійснити. Усвідомлення особою протиправного характеру вищезазначених дій означає,

що порушник розуміє як фактичний, так і соціальний характер їх здійснення. Що ж до інших елементів суб'єктивної сторони цього правопорушення, то норми МК України не вказують на мотиви і цілі незаконного переміщення товарів. Із цього слід зробити висновок, що мотиви та цілі не є обов'язковими ознаками суб'єктивної сторони цього адміністративного правопорушення і не мають значення для кваліфікації скоєного, однак при визначенні міри покарання за незаконне переміщення товарів вони можуть бути враховані [90, с. 153].

Зважаючи на дедалі частіший акцент науковців на притягнення до відповідальності за скоєння порушення митних правил, передбаченого статтею 482 МК України, юридичних осіб, вважаємо необхідним звернути увагу на особливості вини таких суб'єктів.

За В. А. Крижановською вина юридичної особи у вчиненні правопорушення є суб'єктивним ставленням до протиправного діяння колективу юридичної особи, що визначається з волі органу юридичної особи, її повноважних посадових осіб, а також інших осіб, які мають право давати обов'язкові вказівки в межах структури юридичної особи та розуміється як вираження вини посадових осіб і вважається доведеною за наявності їх вини. Однак лише державний орган, що здійснює адміністративно-юрисдикційну діяльність, може і повинен вирішити, чи була у юридичної особи об'єктивна змога вчинити дії і не допустити вчинення правопорушення [126, с. 9].

М. О. Кравець під виною юридичної особи розуміє психічне (свідоме) ставлення фізичних осіб, що входять до складу юридичної особи, до зв'язку між їхніми діями (бездіяльністю) і протиправними діями самої юридичної особи. Психічне ставлення фізичної особи до зв'язку між її діями і протиправними діями юридичної особи може виявлятися у двох формах:

- 1) фізична особа усвідомлює, що її дії (бездіяльність) призведуть до вчинення юридичною особою протиправного діяння, і вчиняє такі дії (продовжує бездіяльність);

2) фізична особа не усвідомлює, що її дії (бездіяльність) призведуть до вчинення юридичною особою протиправного діяння, хоча повинна усвідомлювати це, і вчиняє такі дії (продовжує бездіяльність) [127, с. 77].

Н. В. Добрянська зазначає, що спроба обґрунтувати адміністративну відповідальність юридичної особи на основі штучно створеного розуміння вини юридичної особи як психічного ставлення фізичних осіб, що входять до складу юридичної особи, та зв'язку між їхніми діями і протиправними діями самої юридичної особи непереконлива та не містить аргументів на її користь [128, с. 136]. Водночас можливо у цьому й не має потреби, оскільки, як зазначає І. В. Співак, у більшості країн-членів Європейського Союзу суб'єктивна сторона порушення характеризується існуванням переважно концепції «об'єктивної вини», згідно з якою умисел і необережність правопорушника не потрібно встановлювати, достатньо лише констатації факту порушення юридичною особою норм закону, а наявність вини в цьому разі презюмується. Такий механізм дозволяє визнати юридичну особу порушником митних правил, лише якщо нею ухвалене певне рішення всупереч вимогам законодавства. На думку науковця, притягнути до адміністративної відповідальності фізичну особу (суб'єкта підприємницької діяльності) за порушення митних правил і не мати можливості притягнути за аналогічні дії юридичну особу не є конструктивним і порушує закріплений в Конституції України принцип рівності всіх суб'єктів права власності перед законом (ст. 13) [129, с. 69–70]. Водночас, незважаючи на доктринальний розвиток концепції адміністративної відповідальності юридичної особи, практична її реалізація ускладнюється низкою обставин. Однією з яких є, зокрема, Рішення Конституційного суду України від 30 травня 2001 року, яким надано офіційне тлумачення норм Конституції України (п. 22 ч. 1 ст. 92) та Кодексу України про адміністративні правопорушення (ч. 1 та 3 ст. 2, ч. 1 ст. 38) щодо можливості застосування норм вищевказаного кодексу для притягнення до відповідальності юридичних

осіб. Позиція Конституційного суду України свідчить про те, що через невизначеність статусу публічно-правової відповідальності юридичних осіб із певними ознаками, характерними адміністративній відповідальності, така відповідальність поки що неможлива для юридичних осіб [130].

Таким чином, підсумовуючи особливості юридичного складу незаконного переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України, можна зробити висновок, що ним є протиправний, умисний поведінковий акт осудної фізичної або юридичної особи, виражений у формі активної дії, скоєної різним способом, який посягає на суспільні відносини щодо встановлених правил переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України і тягне за собою настання несприятливих наслідків для порушника. Водночас недоліками законодавчого визначення юридичного складу порушення митних правил, передбаченого статтею 482 МК України, необхідно вважати: по-перше, відсутність в МК України визначення поняття «товари комерційного призначення», що може обумовити помилкову кваліфікацію порушення митних правил як незаконне переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України; по-друге, невідповідність назви статті 482 МК України, а саме «Переміщення або дії, спрямовані на переміщення товарів / транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України поза митним контролем» потребам практики та спотворення нею дійсного нормативного змісту категорії «переміщення через митний кордон України»; по-третє, віднесення юридичного складу порушення митних правил за ст. 482 МК України до правопорушень з матеріальним складом, зважаючи на складність визначення наслідків, які настають через деякий час у кожному конкретному випадку, враховуючи обмежений час для кваліфікації скоєння діяння; по-четверте, виокремлення серед суб'єктів адміністративної відповідальності за незаконне переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України лише фізичних осіб, що порушує

передбачений ст. 13 Конституції України принцип рівності всіх суб'єктів права власності – фізичних осіб, юридичних осіб і фізичних осіб-підприємців – перед законом.

## **2.2 Адміністративне провадження у справах про контрабанду товарів комерційного призначення в Україні**

Накладення на особу адміністративного стягнення передбачає певну послідовність дій представників уповноважених органів щодо встановлення особи, винної у вчиненому проступку, та накладання на неї відповідного стягнення [131, с. 359].

Д. А. Євдокимов наголошує, що провадження в справах про адміністративні правопорушення можна визначити як урегульовану адміністративно-правовими нормами діяльність уповноважених суб'єктів, що здійснюється ними шляхом вчинення процесуальних дій на окремих етапах і стадіях провадження задля виконання його завдань [132, с. 3]. На думку авторів підручника «Адміністративне право України» (за загальною редакцією Ю. П. Битяка, В. М. Гаращука, В. В. Зуя), особливостями провадження у справах про адміністративні правопорушення необхідно вважати наступне:

1) провадження є одним із видів юрисдикційних проваджень, тобто проваджень, де можливе застосування до осіб заходів примусу, передбачених адміністративним законодавством;

2) провадження є юрисдикційною діяльністю компетентних органів, пов'язаною з виявленням адміністративних проступків та притягненням винних осіб до адміністративної відповідальності;

3) провадження у справах про адміністративні правопорушення складається з певних стадій, кожна з яких характеризується загальними і специфічними завданнями та цілями [133, с. 130].

А. Б. Калюта серед адміністративно-юрисдикційних проваджень у митних органах виокремлює такі види:

- 1) провадження в справах про адміністративні порушення митних правил;
- 2) дисциплінарне провадження;
- 3) провадження за зверненням громадян.

Об'єднуючою ознакою цих юрисдикційних проваджень є їх початок після вчинення певного правопорушення (порушення митних правил чи службової дисципліни) або у разі виникнення спору про порушення певного права [134, с. 14].

Оскільки в межах дисертаційного дослідження нас цікавить виключно провадження в справах про порушення митних правил, то пропонуємо звернути увагу на законодавче та доктринальне розуміння його змісту.

У МК України 2012 року відсутнє тлумачення поняття «провадження у справах про порушення митних правил», водночас в науковій доктрині існує низка підходів до його розуміння. На думку Л. О. Ботанової, це процесуальна діяльність уповноважених органів (митних органів, судів), яка здійснюється на підставі норм митного та адміністративного законодавств для встановлення об'єктивної істини у справі про порушення митних правил, прийняття й виконання постанови у справі [135, с. 50–51].

Адміністративно-юрисдикційними провадженнями в діяльності митних органів визначено сукупність дій, здійснюваних митними органами (їх посадовими особами) або за їх участі, урегульованих адміністративними процесуальними та митно-процесуальними нормами щодо розгляду і вирішення публічно-правових спорів у митній сфері, здійснення провадження у справах про порушення митних правил та провадження у

справах про адміністративні правопорушення, пов'язані з корупцією [136, с. 13]. Водночас науковець пропонує серед видів адміністративно-юрисдикційних проваджень за участю митних органів виділяти такі їх види:

1) позовне провадження в адміністративних судах (у широкому значенні терміна «позовне провадження» як порядок вирішення справи по суті, враховуючи процесуальну форму звернення до адміністративного суду – позовна заява);

2) адміністративно-деліктне провадження (провадження у справах про порушення митних правил; провадження у справах про адміністративні правопорушення, пов'язані з корупцією, вчинені посадовими особами митних органів) [136, с. 5].

Так, МК України до завдань митних органів відносить здійснення провадження у справах про порушення митних правил, водночас ч. 1 ст. 486 вищезазначеного акта до завдань останнього відносить наступне:

1) своєчасне, всебічне, повне й об'єктивне з'ясування обставин кожної справи;

2) вирішення кожної справи з дотриманням вимог закону;

3) забезпечення виконання винесеної постанови у справі;

4) виявлення причин та умов, що сприяють вчиненню порушень митних правил;

5) запобігання таким правопорушенням [29].

На думку І. В. Солопової, провадження у справах про порушення митних правил і контрабанду можна вважати одним із видів процесуальної діяльності митних органів, оскільки процесуальним обов'язком митних органів є встановлення всіх обставин учиненого правопорушення у формі доказування і забезпечення при цьому дуже високого ступеня категоричності суджень і висновків. Тому доведення посідає центральне місце в адміністративно-процесуальній діяльності митних органів [137, с. 280].

Будь-яке провадження складається з процесуальних стадій. За Т. В. Корневою, стадією у найпростішому вигляді є сукупність однорідних процесуальних дій (процедур) учасників процесуальних відносин, здійснюваних у певний період часу для досягнення єдиної конкретної процесуальної мети [138, с. 74]. О. М. Бандурка та М. М. Тищенко переконані, що процесуальна стадія – це відмежована, віддалена в часі й логічно пов'язана сукупність процесуальних дій, спрямованих на досягнення поставлених цілей і розв'язання певних завдань, функціонально узгоджених з ними, з визначеним переліком суб'єктів і закріпленням у відповідних процесуальних актах [139, с. 29].

Провадження у справі про порушення митних правил, за С. А. Дуженко, складається з чотирьох стадій:

- 1) порушення справи;
- 2) вирішення справи;
- 3) оскарження постанови у справі та її перегляд;
- 4) виконання постанови у справі.

Таке розмежування виконане за запропонованим науковицею критерієм, що полягає в можливості логічного завершення провадження на кожній із цих стадій на основі прийнятного процесуального рішення, що свідчить про її цілковиту завершеність, а отже, відсутність необхідності у початку наступної стадії [140, с. 13].

Підставою порушення адміністративної справи і проведення розслідування є скоєння особою діяння, яке має ознаки адміністративного проступку, що є фактичною підставою. Але, щоб провадження почалося, як наголошує А. І. Педешко, необхідна також і формальна процесуальна підстава, тобто потрібна інформація про наявність фактичної підстави, адресована уповноваженим посадовим особам [141, с. 17].

Чинним МК України чітко передбачені підстави щодо порушення справи про митне правопорушення, такі як:

- виявлення посадовою особою митного органу порушення митних правил;
- офіційне письмове повідомлення про вчинення порушення митних правил, яке може надійти від правоохоронних органів чи органів, що проводять заходи офіційного контролю;
- офіційні письмові повідомлення про вчинення порушення митних правил, отримані від митних та правоохоронних органів інших держав і міжнародних організацій [29].

Посадова особа митного органу може виявити порушення митних правил безпосередньо під час здійснення заходів митного контролю. Система митного контролю, як наголошують О. Красівський та В. Товт, – важливий інструмент забезпечення економічної безпеки держави у правовому й економічному контекстах, що дає можливість гарантувати реалізацію національних інтересів української держави [142, с. 108].

Відповідно до п. 24 ч. 1 ст. 4 МК України митний контроль є сукупністю заходів, здійснюваних для забезпечення додержання норм цього Кодексу, законів та інших нормативно-правових актів з питань митної справи, міжнародних договорів, укладених Україною у встановленому законом порядку [29].

Дефініція поняття «митний контроль», закріплена МК України, є близькою до визначеної у Регламенті Європейського Парламенту і Ради ЄС № 952/2013 від 9 жовтня 2013 року про встановлення Митного кодексу Союзу. Проте європейський документ ширше тлумачить митний контроль, деталізуючи сукупність операцій, які підлягають контролю з боку митних служб; відповідно системою митного контролю є «конкретні дії, які виконують митні органи для того, щоб забезпечити дотримання митного законодавства та іншого законодавства, що регулює прибуття, вибуття, транзит, переміщення, зберігання та кінцеве використання товарів, переміщуваних між митною територією Союзу та країнами або територіями,

які не є частиною такої території, та перебування і переміщення на митній території Союзу товарів із третіх країн і товарів, поміщених під процедуру кінцевого використання» [143].

Митний контроль за своїм змістом передбачає перевірку порядку та умов переміщення товарів через митний кордон, їх митне оформлення, застосування тарифного та нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, сплату митних платежів, перевірку нехарчової продукції в разі її ввезення на митну територію України, здійснення заходів запобігання та протидії контрабанді, боротьбу з порушеннями митних правил, організацію і забезпечення діяльності митних органів, інші контрольні заходи, спрямовані на реалізацію політики держави у сфері зовнішньоекономічної діяльності.

Відповідно мета митного контролю полягає в сприянні розвитку зовнішньоекономічних відносин України для забезпечення національних інтересів та економічної безпеки держави. Головним завданням митного контролю, зважаючи на вищенаведене, є сприяння ефективній зовнішньоекономічній діяльності суб'єкта господарювання при переміщенні майна та/або робочої сили через митний кордон України, забезпечення додержання норм Митного кодексу України, інших нормативних актів з питань митної справи, міжнародних договорів України [144, с. 182].

У цьому контексті необхідно звернути увагу на те, що митний контроль відрізняється від митного оформлення. Так, перший на відміну від останнього являє собою не процедуру, виражену визначеною послідовністю дій і підпорядковану процедурній формі, а діяльність митних органів, що охоплюється ширшим за змістом поняттям «державний контроль». Необхідно зазначити, що митний контроль є завершеним лише за умови «здійснення у повному обсязі митного оформлення товарів і транспортних засобів комерційного призначення». Зважаючи на це, І. Г. Бережнюк відносить митне оформлення до обов'язкових складових митного контролю [145, с. 130–131].

Реалізація різних форм і видів митного контролю та відповідно регулювання зовнішньоекономічної діяльності є базовою іманентною функцією митної системи держави та невід'ємним постулатом державної митної справи. Митний контроль охоплюється контрольно-регулюючою підсистемою митної системи держави, що ґрунтується на реалізації широкого спектра контрольних та регулюючих процедур у митній сфері з метою забезпечення дотримання норм митного законодавства під час переміщення товарів / транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон держави. У цьому разі лише на підставі результатів управління ризиками у митній сфері, особливості якого регулюються Главою 53 МК України, визначаються ті товари / транспортні засоби комерційного призначення, які підлягатимуть митному контролю.

Відповідно до ст. 336 МК України ключовими формами митного контролю є:

- перевірка документів і відомостей про переміщення товарів / транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України;
- митний огляд (огляд і переогляд товарів комерційного призначення);
- облік товарів / транспортних засобів комерційного призначення;
- усне опитування громадян чи працівників підприємств;
- огляд територій та приміщень, де знаходяться об'єкти, що підлягають митному контролю;
- перевірка обліку підконтрольних об'єктів;
- документальна перевірка;
- направлення запитів до інших державних органів, установ, організацій для підтвердження автентичності документів;
- пост-митний контроль [29].

У межах митного контролю передбачено також митні експертизи, що забезпечують взяття проб (зразків) товарів та здійснення операцій з ними [146, с. 42].

Необхідно погодитися з Д. В. Приймаченко та В. В. Прокопенко, які наголошують, що кожна форма митного контролю є певною, відносно самостійною сукупністю дій, об'єднаних спільною метою [147, с. 65].

Митний огляд, здійснюваний під час митного контролю, спрямований на виявлення тайників і контрабанди, а особистий огляд громадян як виняткову форму митного контролю згідно зі ст. 340 МК України проводиться, у разі наявності достатніх підстав для висновку, що особа, яка перетинає митний кордон України, приховує предмети від митного контролю [148]. Водночас огляд товарів комерційного призначення регламентують Наказ Міністерства фінансів України «Про затвердження Порядку проведення огляду та переогляду товарів, транспортних засобів комерційного призначення» від 12 грудня 2012 року № 1316 та Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження вичерпного переліку підстав, за наявності яких може проводитись огляд (переогляд) товарів, транспортних засобів комерційного призначення органами доходів і зборів» від 23 травня 2012 року № 467.

Відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 23 травня 2012 року № 467 підставами для огляду (переогляду) товарів комерційного призначення може бути переміщення товарів через митний кордон України та/або межі зони митного контролю поза робочим часом, установленим для органу доходів і зборів, поза його місце знаходженням, поза зонами митного контролю, у спосіб, нехарактерний для переміщення таких товарів, у необґрунтованому обсязі у разі переміщення особистих речей, за наявності ознак надання одним товарам вигляду інших тощо [149].

Порядком проведення огляду та переогляду товарів, транспортних засобів комерційного призначення, затвердженим Наказом Міністерства

фінансів України від 12 грудня 2012 року № 1316, передбачено, що рішення про проведення огляду товарів комерційного призначення приймає керівник підрозділу митного оформлення або особа, на яку покладено виконання його обов'язків, терміном не пізніше ніж через 10 хвилин після виявлення посадовою особою митного органу за результатами застосування системи управління ризиками необхідності огляду цих товарів. Ознайомлення зі змістом зазначеного підзаконного акта дозволяє виокремити такі особливості огляду товарів комерційного призначення як заходу митного контролю:

- посадова особа, якій доручено проводити огляд, зобов'язана повідомити власника товарів, або уповноважену ним особу, про проведення операцій з товарами, не пізніше 10 хвилин з моменту отримання доручення;
- огляд товарів проводиться у присутності особи, яка переміщує їх через митний кордон України чи зберігає під митним контролем, або із залученням не менше двох понятих у разі відсутності такої особи;
- огляд проводиться (у визначеному обсязі) тільки відносно тих товарів щодо яких було виявлено ризик;
- посадові особи митних органів проводять огляд товарів не пізніше закінчення робочого дня (зміни);
- час проведення огляду не повинен перевищувати встановлених законодавством часових нормативів, але допускається його продовження на час, необхідний власнику товарів чи уповноваженій ним особі для розділення товарної партії на окремі товари;
- для прискорення огляду товарів, підвищення його ефективності може бути застосовано різні види технічних засобів митного контролю;
- результати огляду викладають в Акті про проведення огляду (переогляду) товарів, транспортних засобів, ручної поклажі та багажу за формою, затвердженою Міністерством фінансів України.

Необхідно зазначити, що норми МК України та Наказ Міністерства фінансів України «Про затвердження Порядку проведення огляду та

переогляду товарів, транспортних засобів комерційного призначення» від 12 грудня 2012 року № 1316 виокремлюють також переогляд серед форм митного контролю. Проведення переогляду товарів, що переміщуються за товаросупровідними документами, митними деклараціями, засвідчується написом посадової особи митного органу «Переогляд» та особистою номерною печаткою у митній декларації чи товаросупровідних документах. Після переогляду товарів проставляється номер спеціального пломбіра, яким накладається нове митне забезпечення (якщо воно було і до цього) [150].

У МК України (ч. 2 ст. 325) передбачено, що митні органи з власної ініціативи або з ініціативи правоохоронних органів у встановлених випадках мають право у письмовій формі вимагати від осіб, які переміщують товари / транспортні засоби комерційного призначення через митний кордон України, проведення операцій з товарами, митне оформлення яких незавершене (навантаження, вивантаження, перевантаження, усунення пошкоджень упаковки, розпакування, упакування, перепакування, зважування, визначення інших істотних характеристик товарів, що перебувають під митним контролем, взяття проб і зразків товарів, зміна ідентифікаційних знаків чи маркування на цих товарах або їх упаковці, транспортних засобах комерційного призначення, а також заміна транспортного засобу комерційного призначення). У такому разі орган, з ініціативи якого проводили зазначені операції, відшкодовує витрати на їх проведення, проте відшкодування зазначених витрат може бути покладене на власника товарів, транспортних засобів комерційного призначення або уповноважених ними осіб, якщо буде виявлено порушення законодавства України [29].

Відповідно до ст. 337 МК України така форма митного контролю, як перевірка документів та відомостей, які подають митним органам під час переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України, здійснюється візуально із застосуванням інформаційних технологій (проведення формато-логічного контролю,

контролю співставлення, контролю із застосуванням системи управління ризиками) та в інші способи, визначені МК України [29]. Втім, положення МК України не наводять змісту категорії «перевірка». Навіть, якщо ця категорія розкривається в інших нормативних актах, у самому МК доцільно було б зазначити, що воно вживається у тексті кодексу в розумінні, закріпленому відповідним нормативним актом. Це дозволило б не лише уникнути умов правової невизначеності у митних правовідносинах, а й конкретизувати напрямки взаємодії митних, правоохоронних та інших органів у сфері протидії митним порушенням, зокрема, передбаченим статтею 482 МК України.

У науковій доктрині є поняття «перевірка документів та відомостей», під яким В. В. Денисенко пропонує розуміти форму митного контролю, спрямовану на перевірку документів і відомостей, поданих при здійсненні митних операцій, з метою встановлення достовірності відомостей, справжності документів та (або) правильності їх заповнення та (або) оформлення [151, с. 70].

Ще одним видом перевірки, яка, як зазначають Д. В. Приймаченко та В. В. Прокопенко, вирізняється підставами, цілями, порядком застосування і сукупністю дій серед форм митного контролю, є перевірка обліку товарів, транспортних засобів комерційного призначення, що переміщуються через митний кордон України та/або перебувають під митним контролем [147].

У МК України передбачено, що сутність зазначеної форми митного контролю полягає у проведенні митними органами дій щодо встановлення відповідності документації про зазначені товари, транспортні засоби комерційного призначення вимогам, встановленим МК України та іншими законами України з питань митної справи, тобто «вимоги», відповідність до яких буде встановлюватися під час перевірки, повинні бути визначені виключно нормами МК України та іншими законами України з питань державної митної справи і аж ніяк не підзаконними нормативними актами.

Водночас таку перевірку здійснюють лише щодо обмеженого кола суб'єктів, а саме:

- 1) підприємств, які здійснюють наступні види діяльності:
  - митна брокерська діяльність;
  - відкриття та експлуатація: а) магазину безмитної торгівлі; б) митного складу; в) вільної митної зони комерційного або сервісного типу; г) складу тимчасового зберігання; ґ) вантажного митного комплексу;
- 2) підприємств, які застосовують спрощення відповідно до норм МК України;
- 3) підприємств, які здійснюють операції з товарами, поміщеними у митний режим, яким передбачено ведення обліку таких товарів [29].

Перевірка обліку товарів, транспортних засобів комерційного призначення, що переміщуються через митний кордон України та/або перебувають під митним контролем, як одна з форм митного контролю тісно взаємопов'язана з іншими формами. Це виражається як у можливості проведення перевірки обліку товарів поряд з іншими формами контролю, так і у використанні результатів досліджуваної форми контролю для застосування інших форм. Зважаючи на особливості проведення перевірки обліку товарів, Д. В. Приймаченко та В. В. Прокопенко переконані, що ця форма найбільш тісно пов'язана з оглядом територій та приміщень, де знаходяться підконтрольні об'єкти, та перевіркою обліку підконтрольних об'єктів. Вказане обумовлене тим, що під час проведення перевірки обліку товарів посадовими особами митних органів може бути встановлено факти, для підтвердження яких необхідним є огляд територій і приміщень (тобто об'єкт застосування обох цих форм фактично збігається). Може бути також встановлено факти, для підтвердження або спростування яких необхідним є проведення документальної перевірки, а саме документальної позапланової перевірки [147, с. 75–76].

Водночас вищезгадану форму митного контролю необхідно відрізнити від обліку товарів, транспортних засобів комерційного призначення, який відповідно до ст. 341 МК України митні органи здійснюють з метою проведення їх митного контролю на підставі митних декларацій на товари та національних реєстраційних документів транспортних засобів [29].

Митні органи, здійснюючи митний контроль, можуть усно опитувати фізичних осіб, зокрема, посадових осіб підприємств, декларантів і перевізників, що переміщують товари і транспортні засоби через митний кордон України або безпосередньо перетинають його у пунктах пропуску на митному кордоні України. Усне опитування, яке проводять посадові особи митних органів, спрямоване на отримання інформації, необхідної для здійснення митного контролю та митного оформлення. Результати такого опитування в обов'язковому порядку мають бути оформлені протоколом за затвердженою формою, а опитувану особу попереджають про його складення перед початком опитування [152, с. 32].

Новою та найперспективнішою формою митного контролю в Україні є митний пост-аудит, поява якого в МК України пов'язана з приєднанням нашої держави до Кіотської конвенції та поступовою імплементацією її норм у сучасне законодавство. В розумінні Кіотської конвенції метою пост-аудиту є спрощення митного оформлення товарів та прискорення митних процедур на кордоні через подальшу поглиблену перевірку після митного оформлення товарів і транспортних засобів [153, с. 21].

Під постмитним контролем О. Сливка пропонує розуміти одну з форм митного контролю, здійснювану митними органами з координацією з іншими органами виконавчої влади, ґрунтуючись на методах аудиту для перевірки правильності заповнення декларацій на товари та достовірності зазначених у них даних шляхом перевірки будь-яких документів і відомостей, які стосуються цих товарів чи комерційних операцій, проведених до/після

випуску товарів, у яких дані товари брали участь, з метою недопущення порушень норм митного законодавства [154, с. 203].

Законодавець визначає послідовний алгоритм дій посадової особи Державної митної служби України у разі виявлення порушення митних правил шляхом складання протоколу. Так, посадова особа митного органу у разі виявлення порушення митних правил, зокрема, незаконного переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України, складає протокол за формою, установлену центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну митну політику, з зазначенням у ньому місця, дати і часу розгляду справи про порушення митних правил. На сьогодні форму протоколу про порушення митних правил як процесуального документа затверджено Наказом Міністерства фінансів України № 652 від 31 травня 2012 року.

До складання протоколу про порушення митних правил посадова особа митного органу приймає рішення про особистий огляд (за наявності підстав та з дотриманням вимог ст. 32 МК України) та адміністративне затримання особи, яка притягується до адміністративної відповідальності (з дотриманням вимог ст. 125 МК України) [155].

Говорячи про зміст протоколу про порушення митних правил необхідно акцентувати на тому, що особливе доказове значення має та його частина, яка містить зміст обвинувачення і вказівку на порушення конкретної статті МК України. У цій частині протоколу формулюють обвинувачення. Однак практика правозастосування свідчить, що найчастіше саме описова частина протоколу виглядає найуразливіше. Під час формування описової частини протоколу необхідно зважати на те, що відносна лаконічність інформації про сутність митного правопорушення одночасно повинна давати чітке уявлення про характер скоєного діяння, яке підпадає під ознаки відповідної статті МК України. Для досягнення оптимального результату під час описування події, що має ознаки конкретного порушення митних правил,

необхідно пам'ятати про об'єктивні елементи складу правопорушення та дотримуватись логіки викладення юридичної конструкції складу правопорушення відповідно до конкретної статті МК України. Відповідно в цій частині протоколу доцільно детально описувати місце й фіксувати точний час скоєння порушення, як, коли, яким способом, за яких умов його було виявлено, тобто деталі, фрагменти неправомірних дій (бездіяльності) особи, яка притягується до відповідальності, а також норми митного законодавства, що були нею порушені [156, с. 62].

Зважаючи на те, що санкціями статті 482 МК України передбачено такий вид стягнення, як штраф, який не є абсолютно чи відносно визначеним, а визначається у відсотковому співвідношенні до вартості товарів, переміщуваних через митний кордон України поза митним контролем, у протоколі про порушення митних правил має бути вказана коректна вартість товарів, які були предметом порушення митних правил за ст. 482 МК України. У разі відсутності даних про вартість товарів суд не має можливості прийняти рішення по суті справи, тобто визначити розмір штрафу, який має бути сплачений правопорушником. За таких обставин справа, яка вже була передана на розгляд суду повертається для додаткової перевірки в порядку визначеному п. 1 ч. 1 ст. 527 МК України [157].

Протокол підписує посадова особа, яка його склала. Якщо під час складання протоколу присутня особа, яка притягується до адміністративної відповідальності за порушення митних правил, свідки, то вони також підписують, а в разі відсутності особи, яка притягується до відповідальності, або її відмови від підписування протоколу останній надсилають поштою за наявною в митниці адресою (місце проживання або фактичного перебування) впродовж трьох робочих днів [158].

Важливо відмітити, що особливістю доказування у справах про порушення митних правил є те, що цей процес може відбуватися як на етапі складання протоколу про порушення митних правил, так і під час здійснення

подальшого провадження, а по деяких категоріях справ навіть в суді, якщо санкцією відповідної норми передбачено конфіскацію. Досліджуючи структуру доказування у справах про порушення митних правил та беручи за основу вищезазначені моделі, Н. І. Білак та О. М. Чернявська виділяють такі етапи:

- 1) виявлення порушення митних правил або наявності інформації про можливе його вчинення;
- 2) фіксацію (документування) порушення митних правил в протоколі, а в разі наявності інформації про можливе його вчинення – через підготовку відповідних запитів до компетентних органів (у тому числі до іноземних);
- 3) зберігання доказів;
- 4) дослідження доказів;
- 5) перевірку та оцінювання доказів [159, с. 399–400].

Положеннями статті 507 МК України допускається адміністративне затримання особи, яка вчинила порушення митних правил, на строк до трьох годин виключно з метою припинення порушення митних правил, встановлення особи, яка його вчинила, та складання протоколу про порушення митних правил, якщо його неможливо оформити на місці вчинення правопорушення [29]. На думку Г. В. Соломенко, адміністративне затримання доцільно віднести до факультативних стадій провадження у митних справах, визначених у ст. 508 МК України [160, с. 111].

Посадова особа митного органу після складання протоколу:

- а) отримує від особи, яка притягується до адміністративної відповідальності, пояснення або заяву чи опитує її відповідно до вимог ст. 124 МК України та інших актів чинного законодавства;
- б) у разі наявності свідків вчиненого порушення опитує їх відповідно до вимог ст. 124 МК України;

в) складає рапорт про обставини виявлення порушення чи інші обставини, що не можуть бути вказані в протоколі про порушення митних правил;

г) здійснює інші дії, передбачені законодавством, для забезпечення всебічного та повного розгляду справи про порушення митних правил, збереження предметів порушення, доказів про його вчинення тощо [155]. Тобто в разі виявлення посадовою особою митного органу порушення митних правил вона не лише складає протокол за встановленою формою, а й вчиняє низку інших юридично значущих для подальшого з'ясування обставин справи дій. Фактично, від того, наскільки якісно посадова особа склала протокол про порушення митних правил, здійснила інші дії, наприклад, щодо збереження предметів порушення, залежить успіх провадження у справі про порушення митних правил.

Як свідчить зміст ст. 488 МК України, з моменту складення протоколу про порушення митних правил провадження у справі про порушення митних правил вважається розпочатим [29]. Фактично, ми не можемо говорити про провадження у справі про порушення митних правил до того моменту, поки немає складеного відповідно до законодавчих вимог протоколу про порушення митних правил. Відповідно, визначаючи стадії провадження у справі про порушення митних правил, необхідно виходити з того, що першочерговим є наявність протоколу, яким зафіксовано сутність діяння та вказано статтю МК України, яку ним порушено. Однак, на нашу думку, таке формулювання статті 488 МК України жодним чином не нівелює значення заходів митного контролю, здійснюваних митними органами, оскільки без них неможливо було б встановити сам факт порушення митних правил. Зважаючи на це, заходи митного контролю є невід'ємним етапом, що передую початку провадження у справі про незаконне переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України.

Крім того, необхідно звернути увагу на те, що підставою для відкриття провадження у справі про порушення митних правил можуть бути не лише протокол про порушення митних правил, а й матеріали, одержані митним органом або судом від правоохоронних органів у разі закриття кримінальної справи про контрабанду за наявності в діях особи ознак порушень митних правил (ст. 496 МК України).

Після відкриття провадження у справі про порушення митних правил воно може бути закритим на підставі митного компромісу. Закріплення в МК України положення щодо можливості досягнення компромісу між особою, яка порушила митні правила, та митним органом обумовлене імплементацією норм Міжнародної конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур, до якої Україна приєдналася у жовтні 2006 року. Відповідно до Розділу I Спеціального додатка Н до цієї Конвенції «врегулювання на основі компромісу» є угодою, за якою митна служба, будучи на те уповноваженою, відмовляється від здійснення процесуальних дій щодо осіб, причетних до митного правопорушення, якщо останні висловлять свою згоду на дотримання певних умов. Пункт 21 цього додатка встановлює «Рекомендоване правило» для всіх учасників Конвенції, відповідно до якого в разі виявлення під час митного оформлення митного порушення, що вважається незначним, повинна існувати можливість адміністративного врегулювання цього порушення тим митним органом, що його виявив [161, с. 300]. КУпАП не містить подібних норм про компромісні рішення. Отже, митний орган реалізує право на укладання мирової угоди, що закріплено виключно у процесуальному законі, тоді як іншими законами, якими визначено статус цього суб'єкта як представника влади, уповноваженого притягати до відповідальності, таке право не передбачене [162, с. 329–330].

Компроміс між особою, яка порушила конкретну норму МК України, та відповідним митним органом оформлюється відповідно до Наказу

Міністерства фінансів України «Про затвердження Типової мирової угоди про припинення провадження в справі про порушення митних правил» № 607 від 28 травня 2012 року [163]. Цим підзаконним актом затверджено Типову мирову угоду про припинення провадження в справі про порушення митних правил шляхом компромісу, а також акт про виконання та невиконання мирової угоди.

Саме митний компроміс Л. Л. Палій відносить до позитивної юридичної відповідальності та однієї із форм застосування диспозитивного методу правового регулювання у сфері митної справи [164, с. 81, 85]. До ознак укладання мирової угоди як процесуально-процедурної форми адміністративної діяльності щодо митної безпеки науковиця відносить наступні:

- умови та порядок її застосування встановлено законом (ст. 521 МК України);
- здійснюється у заявному порядку (ч. 4 ст. 521 МК України);
- полягає у встановленні підстав проведення консенсуальних дій із врахуванням дотримання сторонами взаємних зобов'язань за умовами мирової угоди (ч. 2 ст. 521 МК України) та визнання винною особою факту вчинення порушення митних правил (ст. 521 МК України, Наказ Міністерства фінансів України від 28.05.2012 р. № 607);
- обумовлює настання юридичних наслідків (ч. 6, 8 ст. 521 МК України);
- завершується конкретним матеріально-правовим результатом у формі індивідуального акта – мирової угоди у письмовій формі (ч. 5 ст. 521 МК України) [164, с. 135–136].

Однак відсоток укладених мирових угод порівняно із загальною кількістю складених протоколів про порушення митних правил незначний, зважаючи на недостатню мотивацію у платників податків при застосування компромісу. На сьогодні фінансовий тягар за вчинення правопорушення є

однаковим як при укладення мирової угоди, так і без неї [165, с. 52]. Крім того, як ми вже звертали увагу в підрозділі 1.2 дисертаційного дослідження, існує низка інших недоліків правового регулювання застосування митного компромісу.

Наступною стадією провадження у справі про порушення митних правил є безпосередньо вирішення справи. МК України (ст. 522) передбачено перелік суб'єктів, уповноважених розглядати справи про порушення митних правил. Так, справи про переміщення або дії, спрямовані на переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України поза митним контролем, розглядають районний, районний у місті, міський чи міськрайонний суди (судді) [29].

Суд (суддя) розглядає справу про порушення митних правил за місцезнаходженням митного органу, посадові особи якого здійснювали провадження у цій справі, впродовж 15 днів з дня отримання матеріалів, необхідних для вирішення справи. Водночас таке формулювання законодавцем місця розгляду справи про порушення митних правил ігнорує те, що до суду можуть надійти матеріали, що підтверджують скоєння діяння, яке порушує конкретну статтю МК України, не лише від митних, але й правоохоронних органів. В такому разі зміст статті 524 МК України, на нашу думку, повинен відображати таку специфіку провадження про порушення митних правил.

Повертаючись до стадії вирішення справи про порушення митних правил, зазначимо, що вказана справа розглядається суддею одноособово та обов'язково в присутності особи, яка притягується до адміністративної відповідальності за це правопорушення, та/або її представника. Справа про порушення митних правил розглядається за відсутності правопорушника лише у разі, коли є дані про своєчасне її сповіщення про місце і час розгляду справи і за умови ненадходження від неї клопотання про перенесення розгляду справи [166].

Суддя у призначений для судового розгляду час відкриває судове засідання й оголошує, яка справа слухається. Секретар судового засідання зазначає, хто із учасників судового процесу, яких було повідомлено про час та розгляд справи по суті, присутній на судовому засіданні, встановлює їх особи, перевіряє документи, що підтверджують повноваження представників правопорушника, визначає осіб, які не з'явились у судове засідання, з'ясовує причини неявки цих осіб, якщо їх було належним чином повідомлено про місце і час розгляду справи. Після з'ясування осіб, які прибули у судове засідання на розгляд справи про порушення митних правил, суддя повідомляє про фіксацію судового процесу технічними засобами. Далі головуючий суддя оголошує склад суду, секретаря та учасників судового засідання, роз'яснює їх права та обов'язки, з'ясовує, чи мають учасники судового процесу відвід щодо кого-небудь [167, с. 68–69]. Згідно зі ст. 280 КУпАП у ході розгляду справи про порушення митних правил обов'язком суду є встановлення предмету доказування в цих справах, а саме: чи було вчинене порушення митних правил, у чому воно полягає (час, місце, спосіб та інші обставини), чи винна дана особа у його вчиненні, чи підлягає вона відповідальності за вчинене, чи є пом'якшуючі або обтяжуючі обставини, чи заподіяно майнову шкоду, який її розмір, чи наявні підстави для передачі матеріалів для розгляду трудовим колективом за місцем роботи порушника та всі інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи [168]. Відповідно роз'яснивши учасникам їхні права та обов'язки, суд встановлює порядок з'ясування обставин справи та дослідження доказів. Доказами у справі про порушення митних правил є будь-які фактичні дані, на основі яких суд з'ясовує зазначені обставини справи у визначеному законом порядку [167, с. 73]. Статтею 495 МК України передбачено, що такі дані встановлюються:

- 1) протоколом про порушення митних правил, протоколами процесуальних дій, додатками до них;

- 2) поясненням свідків;
- 3) поясненням особи-правопорушника;
- 4) висновком експерта;

5) іншими документами, зокрема, їх копіями, які завірені належним чином, або витягами з них та інформацією, зокрема, в електронному вигляді, а також товарами – безпосередніми предметами порушення митних правил, транспортними засобами, використовуваними для переміщення предметів порушення митних правил через митний кордон України [29]. Відповідно суд під час розгляду справи про порушення митних правил не лише заслуховує особу, яка вчинила правопорушення, або її представника, а й досліджує докази, керуючись своїм власним переконанням. Під дослідженням доказів судом необхідно розуміти з'ясування ним значення інформації, що міститься в доказах, наданих суду сторонами, та визначення їх належності до справи, допустимості й достовірності [167, с. 74].

Оскільки докази в справі про митне порушення можуть бути подані в електронному вигляді, доцільно звернути увагу, що МК України лише частково вирішує питання правил обігу інформації в електронних базах даних Державної митної служби України та функціонування електронного документообігу в митній справі, які поширюються і на виявлення та документування порушення митних правил. Однак МК України, як наголошує Л. А. Остафійчук, не вирішує питання встановлення оригіналу та копії електронного доказу; порядку зняття, засвідчення вірності копії та долучення електронного доказу до матеріалів справи; використання спеціального обладнання та ліцензійних програм для роботи з електронними доказами та ін. [169, с. 413].

Після дослідження всіх матеріалів та доказів, встановлених у судовому засіданні, суд переходить до тієї частини судового розгляду справи про митне правопорушення, в якій кожній стороні законом надане право підсумувати почуте у судовому засіданні, проаналізувати досліджені докази,

висловити та обґрунтувати свою позицію щодо вчиненого правопорушення. У судових дебатах правопорушник, його захисник чи законний представник, прокурор можуть висловитися про те, яким чином має бути вирішено справу, тобто на чию користь суд повинен оголосити рішення [168, с. 79]. Після судових дебатів суд переходить до іншої стадії провадження у справі про порушення митних правил – прийняття рішення.

МК України передбачено, що розгляд справи про порушення митних правил завершується винесенням судом (суддею) однієї з таких постанов:

- 1) про проведення додаткової перевірки;
- 2) про накладення адміністративного стягнення;
- 3) про закриття провадження у справі [29].

Таким чином, закон передбачає вичерпний перелік рішень, які приймаються внаслідок розгляду справи про порушення митних правил по суті. Кожна з вищевказаних постанов може бути оскаржена, що свідчить про існування необов'язкової, проте такої важливої стадії провадження у справі про порушення митних правил, як оскарження постанов у справах про порушення митних правил. Оскільки справи про переміщення або дії, спрямовані на переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України поза митним контролем, розглядає суд, то необхідно звернути увагу на зміст ч. 5 ст. 529 МК України, якою визначено перелік суб'єктів, які мають право на таке оскарження. Зокрема, постанову суду (судді) у справі про порушення митних правил у порядку, визначеному КУпАП та іншими законами України, може оскаржити:

- 1) особа, щодо якої вона винесена;
- 2) представник такої особи;
- 3) митний орган, який здійснював провадження у цій справі.

Беручи до уваги наведений перелік суб'єктів оскарження постанови суду у справі про порушення митних правил, Г. Л. Малєєва, звертає увагу на

те, що невирішеним є питання про право на оскарження зазначених постанов у власників товарів, транспортних засобів, які є безпосередніми предметами порушення митних правил, товарів, транспортних засобів із спеціально виготовленими сховищами (тайниками), що використовувалися для приховування безпосередніх предметів порушення митних правил від митного контролю, а також транспортних засобів, що використовувалися для переміщення безпосередніх предметів порушення митних правил через митний кордон України поза місце знаходження митного органу (зацікавлені особи) [170, с. 16]. Зміст ч. 5 ст. 529 МК України дійсно не дає відповіді на це запитання, оскільки зацікавлених осіб законодавець не згадує у цій нормі. Втім, про них мова йде в ст. 497 МК України як про осіб, які беруть участь у провадженні у справі про порушення митних правил.

На сьогодні МК України відсилає до норм КУпАП для з'ясування порядку оскарження постанови у справі про порушення митних правил. Останній містить Главу 24, положення якої присвячено особливостям оскарження постанови у справах про адміністративні правопорушення. Статтею 294 МК України визначено, що постанова судді у справах про адміністративне правопорушення, як правило, набирає законної сили після закінчення строку встановленого для подання апеляційної скарги. Тобто особа, яку притягнуто до адміністративної відповідальності, її законний представник, захисник, потерпілий, його представник, прокурор у передбачених законом випадках мають право оскаржити вищевказану постанову впродовж 10 днів з дня її винесення [167]. Водночас Конституційний Суд України у своєму рішенні № 2-рп/2015 від 31 березня 2015 року вважає, що положення ч. 2 ст. 294 КУпАП щодо оскарження в апеляційному порядку постанови судді у справі про адміністративне правопорушення необхідно розуміти так, що на підставі цієї норми оскаржується лише постанова судді у справі про адміністративне правопорушення, ухвалена відповідно до ст. 284 КУпАП [171]. Це рішення

Конституційного Суду України, а також положення вищезазначених кодексів дозволяють зробити висновок, що законодавець, розкриваючи порядок оскарження постанов у справах про порушення митних правил, обмежується формулюванням «визначається Кодексом України про адміністративні правопорушення та іншими законами України». Водночас такий підхід не враховує специфіки рішень суду оскаржуваних в справі про порушення митних правил. Більше того, незрозумілим залишається перелік суб'єктів, які можуть оскаржувати такі рішення, оскільки МК України (ст. 529) не надає, наприклад, захисникові права оскаржити постанову суду у справі про порушення митних правил, а надає лише представникові. Поняттям «представник», зважаючи на положення ст. 497 МК України, законодавець охоплює такі категорії осіб: 1) представники особи-правопорушника; 2) представник зацікавлених осіб; 3) представник митних органів. В першому та другому випадках такими особами вважаються законні представники та представники, які діють на підставі довіреності, доручення тощо [29]. Хоча незрозуміло, чому законодавець надає право оскаржити постанову суду (судді) у справі про порушення митних правил митному органу, який здійснював провадження у цій справі, однак не наділяє таким правом представника цього органу, хоча ймовірно, що саме він бере безпосередню участь в усіх судових процесах. Натомість ст. 291 КУпАП окремо акцентує увагу і на законному представнику, і на захисникові.

На нашу думку, така спроба правового регулювання цих правовідносин не надає однакових можливостей для застосування норм вищезазначених кодексів. Особливо це стосується пересічних громадян, які переміщують товари через митний кордон України, і для забезпечення можливості захисту ними своїх прав, зокрема, на оскарження постанови у справі про порушення митних правил, правові норми повинні відповідати вимогам правової визначеності та передбачуваності. За таких умов правового регулювання про це складно говорити, зважаючи на те, що існує ще необхідність не лише

тлумачення змісту норм, а й визначення тих, які регулюють ці суспільні відносини.

Повертаючись до апеляційного оскарження, необхідно підкреслити, що за КУпАП передбачене подання апеляційної скарги до відповідного апеляційного суду через місцевий суд, який виніс постанову. Останній упродовж трьох днів надсилає апеляційну скаргу разом із справою до відповідного апеляційного суду, який переглядає справу в апеляційному порядку впродовж 20 днів з дня її надходження до суду. Постанова у справі про адміністративне правопорушення може розглядатись у разі неявки особи, яка подала скаргу, інших осіб, які беруть участь у провадженні у справі про адміністративне правопорушення, виняток становлять лише поважні причини неявки або відсутність у суді інформації про належне повідомлення цих осіб.

Апеляційний суд за наслідками перегляду справи в межах апеляційної скарги має право:

- 1) залишити апеляційну скаргу без задоволення, а постанову – відповідно без змін;
- 2) скасувати постанову та закрити провадження у справі;
- 3) скасувати постанову та прийняти нову постанову;
- 4) змінити постанову.

Постанова апеляційного суду не лише набирає законної сили негайно після її винесення, але й є остаточною і такою, що не підлягає оскарженню [168].

Таким чином, під адміністративним провадженням у справі про контрабанду товарів комерційного призначення необхідно розуміти сукупність послідовних процесуальних дій посадових осіб митних органів, суду (судді), здійснюваних у визначених адміністративним законодавством порядку й формі з метою правильного визначення всіх обставин незаконного переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України, встановлення особи-порушника й ухвалення законного та

обґрунтованого рішення про накладення адміністративного стягнення за порушення митних правил. Адміністративне провадження у справах про контрабанду товарів комерційного призначення складається з низки стадій, серед яких можна виділити ті, які мають обов'язковий і факультативний характер.

Реалізація стадій адміністративного провадження у справах про контрабанду товарів комерційного призначення на сьогодні супроводжується певними недоліками, обумовленими, зокрема, й недосконалим правовим регулюванням: 1) часткове регулювання МК України правил обігу інформації в електронних базах даних митних органів і функціонування електронного документообігу в митній справі, що поширюються й на виявлення та документування порушення митних правил, ускладнюють використання електронних доказів для доведення обставин у справі; 2) відсутні підстави відмови митним органом у незастосуванні процедури митного компромісу, крім того, немає й належної мотивації для порушників щодо використання цього інструменту для врегулювання спору досягненням компромісу; 2) відсутність у зацікавлених осіб, якими можуть бути власники товарів, що є безпосередніми предметами порушення митних правил, або транспортних засобів із спеціально виготовленими сховищами (тайниками), використовуваними для приховування безпосередніх предметів чи їх переміщення через митний кордон України поза митним контролем, права на оскарження в апеляційному порядку постанови судді у справі про порушення митних правил за ст. 482 МК України.

Крім того, окремі недоліки властиві й формам митного контролю, що реалізуються посадовими особами митних органів і дозволяють виявити порушення митних правил.

### **2.3 Адміністративні стягнення за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні та їх ефективність**

Скоєння правопорушення, передбаченого статтею 482 МК України, має своїм наслідком накладення адміністративних стягнень. Як зазначає А. В. Матіос, накладення адміністративних стягнень – це негативна реакція компетентного органу на скоєне порушення, зовнішнім вираженням якої є застосування адміністративної санкції в конкретних відносинах, охоронюваних законом. Це підсумковий акт усього процесу притягнення до відповідальності [172, с. 163]. Таку саму думку поділяють С. Герчаківський та О. Герчаківська. Зокрема, науковці переконані, що адміністративні стягнення за порушення митних правил – це заходи відповідальності за митні правопорушення, передбачені санкцією норми митного права. Митні та судові органи застосовують як адміністративні стягнення попередження, штраф і конфіскацію. Адміністративні стягнення поряд із загальними мають спеціальні характерні ознаки й завжди відображають реакцію держави на правопорушення у вигляді негативної оцінки здійсненого правопорушення і самої особи-правопорушника [173, с. 35].

В. Дорогих зазначає, що відповідальність за порушення митних правил є одним із дієвих засобів забезпечення митної справи та митної політики України, укріплення законності, посилення охорони прав і свобод громадян. Накладення адміністративних стягнень має значний профілактичний вплив на порушників митних правил та інших осіб, підвищує рівень їх правосвідомості, виховує негативне ставлення громадськості до порушників законів [174].

У теорії адміністративно-деліктного права виокремлюють специфічні ознаки адміністративних стягнень порівняно з іншими заходами державного примусу:

- по-перше, адміністративні стягнення мають державно-примусовий характер;
- по-друге, адміністративні стягнення є поєднанням каральних, виховних та запобіжних елементів;
- по-третє, для адміністративних стягнень характерним є переважно позасудове їх застосування;
- по-четверте, адміністративне стягнення вирізняється особливою метою застосування, якою є покарання правопорушника за скоєне порушення і профілактичний вплив на широке коло осіб, як підданих адміністративному стягненню, так і інших [175, с. 36–38]. Звісно, що ознаки, які навів науковець, є загальними, і деякі з них не властиві адміністративним стягненням, які застосовують у разі скоєння контрабанди товарів комерційного призначення. Зокрема, такої ознаки адміністративних стягнень, як «переважно позасудове застосування», не існує, якщо ми говоримо про адміністративну відповідальність за статтею 482 МК України, оскільки, як ми вже з'ясували в підрозділі 2.2 дисертаційного дослідження, справу про порушення митних правил, передбачене статтею МК України, розглядає суд, і вид та розмір стягнення визначає суд.

В. В. Хомутянський звертає увагу, що в ст. 461 МК України визначено стягнення, які відрізняються від стягнень, наведених у КУпАП (ч. 1 ст. 24) [176, с. 71]. Так, відповідно до ст. 461 МК України за порушення митних правил передбачені такі адміністративні стягнення: 1) попередження; 2) штраф; 3) конфіскація товарів, транспортних засобів комерційного призначення [29]. Тобто законодавець значно звузив перелік адміністративних стягнень, що ще раз підтверджує тезу про специфічність адміністративної відповідальності саме за порушення митних правил [176, с. 71].

На сьогодні вид застосовуваних санкцій повинен відповідати принципу індивідуалізації юридичної відповідальності. Т. І. Тарахович переконаний,

що означений принцип ставить в залежність відповідальність від поведінки правопорушника до скоєного правопорушення та після його скоєння, а також передбачає залежність від форми вини, тяжкості наслідків, спричинених правопорушенням, особливостей, що характеризують даного суб'єкта [177].

Кожне із закріплених статтею 461 МК України адміністративних стягнень за порушення митних правил має свої особливості. З огляду на це вважаємо за необхідне приділити цьому окрему увагу.

Попередження як адміністративне стягнення за порушення митних правил полягає в офіційному попередженні особи-правопорушника про недопустимість вчинення ним таких діянь у майбутньому. Попередження виноситься у формі постанови про накладення адміністративного стягнення.

Водночас попередження як альтернатива адміністративному штрафу є найменш поширеним і його майже не застосовують за порушення митних правил. Попередження, на думку А. Є. Плетньової, є важливою профілактичною мірою адміністративно-правового впливу на порушників. Крім того, його виокремлення серед санкцій у низці складів порушень митних правил, на її переконання, дозволило б забезпечити адекватний вплив на правопорушника, враховуючи характер і ступінь суспільної небезпеки скоєного порушення. Адміністративний штраф, навпаки, присутній у всіх санкціях норм глави 68 Митного кодексу України [178, с. 76].

Штраф як адміністративне стягнення за порушення митних правил полягає в покладенні на особу, яку притягують до адміністративної відповідальності за скоєння такого правопорушення, обов'язку сплатити до державного бюджету кошти сумою, яку визначають зважаючи на вид та характер вчиненого правопорушення. Попередження та штраф можуть накладатись на особу-порушника лише як основні адміністративні стягнення за порушення митних правил [179, с. 260].

Аналіз статей МК України, якими передбачено відповідальність за порушення митних правил, свідчить про те, що законодавець застосовує

поряд зі штрафами у вигляді неоподатковуваних мінімумів доходів громадян також штрафи, що містять частку від вартості товарів. Зокрема, за переміщення або дії, спрямовані на переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України поза митним контролем передбачене накладення штрафу розміром 100 % від вартості товарів, транспортних засобів – безпосередніх предметів порушення митних правил, а у разі вчинення таких дій особою, яка впродовж одного року вже притягалася до відповідальності за порушення митних правил, передбачених статтею 482 або 483 МК України, розмір штрафу зростає до 200 % від вартості безпосередніх предметів порушення митних правил.

Конфіскація як адміністративне стягнення за порушення митних правил є примусовим вилученням товарів, транспортних засобів з подальшим безоплатним передаванням їх у власність держави. У цьому разі моторні транспортні засоби та несамохідні транспортні засоби, що буксируються ними, вважають самостійними об'єктами конфіскації [178, с. 260]. Конфіскація може бути застосована лише на підставі рішення суду у випадках, обсязі та порядку, визначених КУпАП та іншими законами України.

Особливістю конфіскації як виду адміністративного стягнення, на переконання В. К. Колпакова, є некомпенсаційний характер, оскільки відшкодування майнового збитку, заподіяного порушенням, не є метою цього виду стягнення, і він не пов'язаний із задоволенням інших державних чи громадських інтересів. Мета цього виду адміністративного стягнення полягає в тому, щоб примусити особу виконати покладені на неї обов'язки [88, с. 102].

Конфіскація товарів, транспортних засобів – безпосередніх предметів порушення митних правил, а також транспортних засобів, які використовували для переміщення товарів через митний кордон України поза митним контролем, може бути застосована як основний, так і додатковий вид

стягнення. За одне й те саме порушення митних правил можливе накладення лише основного або основного і додаткового стягнень. Якщо статтею, якою встановлюється відповідальність за порушення митних правил, передбачаються основне і додаткове стягнення, то не допускається застосування лише додаткового стягнення без основного, крім випадків, передбачених статтею 466 МК України. Викладене свідчить, що конфіскацію товарів можуть застосовувати як основний вид стягнення за вчинення правопорушення, передбаченого статтею 482 МК України, а одночасне накладення двох основних видів стягнення (штраф з конфіскацією) не допускається [180, с. 20–21].

Необхідно зазначити, що на відміну від конфіскації, передбаченої КУпАП, згідно з митним законодавством її здійснюють незважаючи на те, чи є вилучені товари, транспортні засоби власністю особи-порушника. Крім того, конфіскація як адміністративне стягнення не пов'язана з відшкодуванням майнових збитків, завданих громадянам внаслідок вчинення правопорушення [181, с. 21].

У 2022 році за результатами аналітично-пошукової роботи митних органів, спрямованої на виявлення способів і механізмів переміщення товарів / транспортних засобів комерційного призначення з порушенням митного законодавства України, а також проведених заходів в умовах воєнного стану митниці виявили 11 098 порушень митних правил на суму майже 3 млрд грн. У 2 250 справах про порушення митних правил було тимчасово вилучено предмети правопорушень на суму майже 700 млн грн (промислові товари (458 млн грн), продовольчі товари (50 млн грн), валюта (147 млн грн), транспортні засоби (43 млн грн). На розгляд до суду було передано 5 721 справу про порушення митних правил на суму 3 млрд грн, за результатами їх розгляду судами накладено стягнень (конфіскація товарів та штраф) на суму понад 1,8 млрд грн, і цей показник на 10 % перевищує аналогічний показник за 2021 рік. До державного бюджету перераховано майже 103 млн грн від

стягнутих як митницею, так і судом штрафів та реалізації конфіскованого майна [182].

Розкриваючи особливості санкцій за порушення митних правил, необхідно звернути увагу на строки накладення адміністративних стягнень на винних осіб. На сьогодні вищевказані строки передбачено в ст. 38 КУпАП та ст. 467 МК України, а для визначення механізму їх правозастосування необхідно виходити із понять загальної та спеціальної норм. Оскільки загальновизнаним є правило про переважне застосування спеціальних правових норм, то критерієм розмежування загальних та спеціальних норм є сфера їх дії. Так, спеціальними є норми, які стосуються конкретного виду правовідносин. В даному випадку ст. 467 МК України, якою визначено строки накладення адміністративних стягнень: шість місяців з дня вчинення правопорушення, а у разі триваючих порушень – шість місяців з дня їх виявлення та три місяці з дня прийняття рішення про закриття кримінального провадження, але за наявності в діях правопорушника ознак порушення митних правил, і не більше двох років з дня вчинення такого правопорушення, є спеціальною [29]. Зважаючи на формулювання ст. 467 МК України, очевидно, що для правильного розрахунку строків застосування адміністративного стягнення за порушення митних правил важливе значення має день вчинення правопорушення.

Водночас І. І. Огороднікова стверджує, що жодним з нормативно-правових актів повною мірою не регламентується окремий вид провадження, а відповідно, й не визначається процедура застосування стягнень [183, с. 521]. Незважаючи на те, що МК України визначає строки накладення адміністративних стягнень за порушення митних правил, зокрема, передбачених статтею 482 МК України, процедура їх застосування регламентується виключно нормами КУпАП.

У сучасних умовах питання ефективності застосування адміністративно-правових санкцій як одного із засобів протидії митним

порушенням передбачає, зокрема, посилення заходів відповідальності для досягнення карального ефекту у протидії порушенням митних правил [184, с. 78]. Г. В. Паламарчук зауважує, що існування товарної контрабанди тільки стимулює контрабандистів до розширення своєї діяльності. Адміністративні стягнення, що накладаються на порушника за скоєння цього діяння, жодним чином не утримують осіб від вчинення незаконного переміщення товарів через митний кордон України [184, с. 91].

Автори законопроекту «Про внесення змін до Кримінального кодексу України та Кримінального процесуального кодексу України щодо криміналізації контрабанди товарів та підакцизних товарів, а також недостовірного декларування товарів» від 23 квітня 2021 року № 5420 поділяють вищезазначену думку і вважають, що відповідальність за порушення митних правил, передбачених статтею 482 МК України, у вигляді штрафу розміром 100 % від вартості товарів з їх конфіскацією не впливає на бажання осіб займатися протиправною діяльністю у майбутньому та, зрештою, негативно позначається на наповненні бюджету і звужує можливості держави в достатньому фінансуванні як її потреб загалом, так і окремих громадян. Відповідно вказаний законопроект пропонує доповнити КК України низкою норм, зокрема, статтею 201<sup>2</sup>, якою передбачено кримінальну відповідальність у вигляді штрафу від 10 тис. до 25 тис. неоподаткованих мінімумів доходів громадян за контрабанду товарів, тобто дії, спрямовані на переміщення через митний кордон України поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю товарів (крім товарів, передбачених статтею 201<sup>3</sup> цього Кодексу) [185].

Важливо відмітити, що ст. 201<sup>2</sup> КК України буде встановлено кримінальну відповідальність за контрабанду товарів загалом (крім передбачених ст. 201<sup>3</sup> КК України), тоді як предметом порушення митних правил за ст. 482 МК України є товари комерційного призначення. Крім того, відмінною є також об'єктивна сторона діянь, передбачених статтями 201<sup>2</sup> КК

України та 482 МК України. Так, автори законопроекту пропонують криміналізувати відповідальність лише за дії, спрямовані на переміщення через митний кордон України поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю товарів, тоді як за ст. 482 МК України адміністративна відповідальність настає як за безпосередньо переміщення через митний кордон України поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю товарів комерційного призначення, так і за дії, спрямовані на таке переміщення.

З вищевикладеного очевидним є таке:

- формулювання диспозиції статті 201<sup>2</sup> КК України, запропонованої законопроектом, переносить завершення злочину на більш ранню стадію, фактично з моменту встановлення співробітником правоохоронного органу факту скоєння дій, спрямованих на переміщення через митний кордон України поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю товарів, вказане діяння є завершеним;

- відсутність чітко визначених меж кримінальної відповідальності за ст. 201<sup>2</sup> КК України (штраф від 10 до 25 тис. неоподатковуваних доходів громадян) може обумовити тиск на добросовісний бізнес, оскільки на практиці при декларуванні товарів, між митним органом та декларантом часто мають місце спірні питання щодо визначення митної вартості, кодів товарів, ваги. А співробітники правоохоронних органів відкриватимуть кримінальні провадження за будь-якої спірної ситуації ще до вирішення спору між сторонами [186];

- необґрунтовано низький поріг кримінальної відповідальності, яким за ст. 201<sup>2</sup> КК України є вартість товару – 113 500 грн, тоді як у більшості економічних злочинів поріг настання кримінальної відповідальності значно вищий. Наприклад, у ст. 212 КК України передбачено кримінальну відповідальність за ухилення від сплати податків на суму 3 млн 405 тис. грн.

Відповідно на практиці, як зазначають М. Корж і І. Балицький, кваліфікація скоєного діяння за ст. 201<sup>2</sup> КК України досить швидко призведе до завантаження кримінальними провадженнями слідчих органів та судів [187].

Ще один важливий момент, на який необхідно звернути увагу, – це аргументація доцільності прийняття законопроекту «Про внесення змін до Кримінального кодексу України та Кримінального процесуального кодексу України щодо криміналізації контрабанди товарів та підакцизних товарів, а також недостовірного декларування товарів» від 23 квітня 2021 року № 5420. Так, автори законопроекту для обґрунтування необхідності прийняття зазначеного законопроекту наводять наступні аргументи:

– по-перше, у 2019 році на розгляд суду було направлено 984 справи цієї категорії на суму майже 350 млн грн, за результатами розгляду яких судами накладено штраф в 788 справах (80 %) на суму 40,5 млн грн (11,6 %) та конфісковано товар в 765 справах (77,7 %) на суму 40 млн грн (11,4 %). Водночас провадження 126 справ (12,8 %) на суму 143 млн грн (41 %) були закриті судами на підставі відсутності складу правопорушення, у тому числі через недоведеність деяких його елементів;

– по-друге, станом на січень – грудень 2020 року надходження від сплати митних платежів зменшилися на близько 28 512 млн грн порівняно з плановими, встановленими Законом України «Про Державний бюджет України на 2020 рік», через збільшення кількості проявів контрабанди товарів та їх недостовірне декларування тощо [186].

Водночас, на наше переконання, така аргументація доцільності прийняття зазначеного законопроекту порушує низку питань. Так, неможливість митних органів довести окремі елементи складу порушення митних правил вказує на необхідність звернути увагу на повноваження митних органів, реалізація яких впливає на доведення наявності складу правопорушення, зокрема за ст. 482 МК України, в діях особи.

Так, О. О. Прокопенко відмічає, що декриміналізація розглядуваного різновиду контрабанди у 2011 році означала, що викриття осіб, винуватих в її вчиненні, має здійснюватись у межах адміністративного провадження без застосування оперативно-розшукових заходів, а тому в багатьох випадках не може розраховувати на успіх [188, с. 383].

Подібною є також думка В. В. Кухар, на переконання якої декриміналізація діяння щодо незаконного переміщення товарів через кордон дійсно знизила рівень протидії зазначеним правопорушенням, зважаючи на неможливість проведення оперативно-розшукової діяльності. Водночас перевагами декриміналізації вказаного діяння є надходження додаткових коштів до Державного бюджету України, зважаючи на коротший час, який потрібний для розгляду адміністративних справ по зазначених правопорушеннях порівняно зі строками проведення досудового розслідування і розгляду справи у суді. Хоча очікуваний позитивний ефект залежатиме від того, чи вдасться правоохоронним органам встановити особу правопорушника та зібрати відповідні докази її провини [189, с. 411].

Науковці звертають увагу на необхідність надання митним органам повноважень здійснювати оперативно-розшукові заходи, оскільки їх відсутність унеможлиблює ефективну протидію організований злочинності, зокрема, й незаконному переміщенню товарів комерційного призначення через митний кордон України, створює прогалини в системі правоохоронної діяльності, що дозволяє злочинним групам безперешкодно вчиняти суспільнонебезпечні діяння, зокрема, за сприяння посадових осіб митних органів.

На користь цієї позиції свідчить і те, що в більшості розвинутих країн світу, й у частині країн постсоціалістичного простору митні органи наділені оперативно-розшуковими повноваженнями, що забезпечує їм можливість у разі скоротити відсоток злочинів і правопорушень на митному кордоні [190, с. 315]. Дійсно запобігання правопорушенням (у тому числі й

кримінальним) – це одна з функцій митних органів в інших країнах, яка корелюється з діяльністю митних органів України. З метою реалізації зазначеної функції митним органам більшості країн світу надано право здійснювати оперативно-розшукову діяльність. Митний кодекс ЄС передбачає право митних органів організовувати й реалізовувати оперативно-розшукову діяльність, пов'язану з отриманням, нагромадженням, обробкою, перевіркою інформації щодо зовнішньоторговельного товарообігу; можливістю секретного спостереження; використанням допомоги осіб, не задіяних у митній службі, а також право застосовувати засоби безпосереднього примусу у формі фізичної сили та індивідуальних технічних і хімічних засобів або засобів, призначених для обеззброєння й конвоювання осіб [143].

Зважаючи на це, необхідно відмітити, що п. 28 Положення про Державну митну службу України, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 6 березня 2019 року № 227, передбачено, що Державна митна служба України з метою виконання покладених на неї завдань та відповідно до закону організовує та провадить оперативно-розшукову діяльність та здійснює контроль за її провадженням оперативними підрозділами Державної митної служби України та її територіальних органів, які ведуть боротьбу з контрабандою [191]. Ця норма фактично повинна була б означати завершення багаторічної дискусії науковців і практиків, а також наявність правових підстав для реалізації Державною митною службою України оперативно-розшукових заходів, однак у ст. 5 Закону України «Про оперативно-розшукову діяльність» від 18 січня 2002 року оперативні підрозділи Державної митної служби України не зазначені серед підрозділів, які здійснюють оперативно-розшукову діяльність [192].

В організаційній структурі Державної митної служби України функціонує Департамент боротьби з контрабандою та митними правопорушеннями. Відповідно до Положення, затвердженого Наказом

Державної митної служби України від 7 квітня 2011 року № 289, Департамент боротьби з контрабандою та митними правопорушеннями є спеціалізованим митним органом, на який покладено забезпечення комплексного контролю за додержанням законодавства з питань державної митної справи, керівництво та координацію діяльності інших митних органів щодо запобігання та протидії контрабанді, боротьби з порушеннями митних правил, організації та проведення службових розслідувань та перевірок, протидії легалізації доходів, одержаних злочинним шляхом, та фінансування тероризму. Пункт 3.2 зазначеного нормативно-правового акта визначає таке повноваження Департаменту боротьби з контрабандою та митними правопорушеннями, як розроблення, організація та здійснення самостійно або у взаємодії з правоохоронними органами України, іншими митними органами скоординованих заходів й спеціальних операцій з виявлення і припинення контрабанди та порушень митних правил, зокрема, поза пунктами пропуску на державному кордоні України, у межах контрольованого прикордонного району та прикордонної смуги, а також із запобігання незаконному переміщенню товарів, транспортних засобів через митний кордон України й затримання осіб, причетних до таких дій [193]. Тобто положення надає Департаменту боротьби з контрабандою та митними правопорушеннями повноваження, необхідні для реалізації покладених на нього завдань, водночас не передбачено, що цей митний орган має право самостійно здійснювати оперативно-розшукову діяльність.

Таке формулювання повноважень Департаменту боротьби з контрабандою та митними правопорушеннями (п. 3.2 Положення від 7 квітня 2011 року № 289) певним чином дійсно зміцнює його правоохоронний імідж, проте це не компенсує відсутності у спеціалізованому митному органі інституційних важелів, необхідних для самостійного та повноцінного здійснення ним оперативно-розшукових заходів.

Тому доцільно погодитися з Л. М. Дорофєєвою, яка наголошує, що хоча митні органи України зазнали низки організаційних та функціональних реформ в складі Міністерства доходів і зборів України, Державної фіскальної служби України, Державної митної служби України, проте спеціальний порядок здійснення оперативно-розшукової діяльності митними органами та коло посадових осіб цих органів, уповноважених на її проведення, так і не були відображені в митному законодавстві [194, с. 87]. На думку Л. М. Дорофєєвої, неможливо говорити про подальше реформування митної служби в Україні відповідно до взятих на себе державою міжнародних зобов'язань та формування ефективної моделі управління системою митних органів без надання можливості посадовим особам митних органів реалізовувати заходи з протидії контрабанді в частині проведення оперативно-розшукових заходів [195, с. 433]. Зважаючи на пряму заборону здійснення оперативно-розшукової діяльності іншими суб'єктами, крім передбачених Законом України «Про оперативно-розшукову діяльність», очевидно є неспроможність митних органів здійснювати оперативно-розшукову діяльність, оскільки не існує правової підстави її реалізації. Хоча ситуація може змінитися після внесення необхідних змін до статті 5 зазначеного законодавчого акта.

Неоднозначним також є аргумент щодо зменшення кількості митних надходжень порівняно з запланованою через зростання рівня контрабанди. Це формулювання потребує додаткового обґрунтування, оскільки справляння митних платежів до бюджету держави залежить від низки причин, наявність яких неодмінно позначається на рівні митних надходжень. Так, звертають увагу, що тенденція до зниження надходжень митних платежів до державного бюджету пояснюється як несприятливою зовнішньоекономічною ситуацією у світі, обумовленою поширенням коронавірусної інфекції, так і внутрішніми соціально-економічними та інституційними проблемами України. Водночас науковці наголошують, що сповільнення динаміки, а

потім і стрімке зниження рівня митних надходжень в Україні впродовж 2019–2020 рр. зумовлені зменшенням обсягів імпорту, внутрішніми проблемами економіки, політичною нестабільністю. Зокрема, високий рівень корупції, неефективність митної реформи, невиважена фіскальна та монетарна політика уряду все ще є нагальними проблемами нашої держави [196]. За 2022 рік дохід від надходження митних платежів становив 318,1 млрд грн, що є менше ніж за 2021 рік, але такі показники спричинені повномасштабним вторгненням та низкою послаблень, таких як скасування ПДВ та ввізного мита [197].

Очевидно, що виправдовувати зниження кількості митних надходжень до бюджету відсутністю кримінальної відповідальності за порушення митних правил, передбаченого статтею 482 МК України, зовсім недоцільно. Більше того, ми поділяємо думку науковців, які відмічають, що рішення про рекриміналізацію товарної контрабанди без застосування інших некримінально-правових засобів не вирішить наявної проблеми. Для мінімізації контрабандних схем необхідно реформувати Державну митну службу України, налагодити обмін митною інформацією з країнами-сусідами і торговельними партнерами України, запровадити комплексну національну електронну модель контролю переміщення товарів через державний кордон тощо [104, с. 82].

Таким чином, під адміністративним стягненням за контрабанду товарів комерційного призначення необхідно розуміти офіційну реакцію держави на незаконне переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України, зовнішнім вираженням якої є застосування до винної особи конкретного заходу відповідальності, передбаченого статтею 482 МК України, з метою виховного впливу на правопорушника, запобігання вчиненню нових порушень, зокрема, й іншими особами, відшкодування завданих збитків. Перелік адміністративних стягнень за порушення митних правил, передбачений МК України, є вужчим за наведений у КУпАП, що

свідчить про специфічність адміністративної відповідальності за порушення митних правил, зокрема, й контрабанду товарів комерційного призначення. За скоєння зазначеного діяння МК України передбачено накладення адміністративних стягнень особистого (попередження) та майнового характеру (штраф і конфіскація).

На сьогодні триває дискусія щодо, по-перше, відповідності адміністративних санкцій ступеню шкоди, заподіюваної економічним інтересам держави зазначеним діянням, по-друге, ефективності застосування зазначених санкцій. Це підтверджується як наявними доктринальними підходами, так і законопроектом № 5420 від 23 квітня 2021 року, ухваленням якого пропонується внести зміни до Кримінального кодексу України та Кримінального процесуального кодексу України щодо криміналізації контрабанди товарів та підакцизних товарів, а також недостовірного декларування товарів. Водночас, на наше переконання, кількість розглянутих судами справ про порушення митних правил чи кількість закритих проваджень через недоведеність окремих елементів складу порушення митних правил, чи збільшення або зменшення надходжень від сплати митних платежів порівняно з плановими не є підтвердженнями неадекватності або неефективності адміністративних стягнень за порушення митних правил, зокрема, за ст. 482 МК України. На сьогодні недосягнення економічного ефекту від накладення адміністративних санкцій за порушення митних правил стримується насамперед інституційними та функціональними перешкодами.

## **2.4 Взаємодія митних і правоохоронних органів України та інших держав щодо протидії і боротьби з контрабандою товарів комерційного призначення**

Серед суб'єктів адміністративно-правового регулювання запобігання та протидії порушенням митних правил І. Яромій пропонує виокремлювати: суб'єктів, що складають протоколи; суб'єктів, що здійснюють провадження; суб'єктів, уповноважених безпосередньо розглядати справи про порушення митних правил [70, с. 5]. Важливим елементом системи суб'єктів протидії контрабанді, на яку покладено здійснення заходів протидії контрабанді в Україні є митні органи. До митних органів України В. В. Чумак відносить митниці, митні пости, органи доходів і зборів, центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері державної митної справи [198].

Однією з особливостей інституту адміністративної відповідальності за порушення митних правил є те, що боротьба з ними здійснюється в умовах взаємодії саме підрозділів митної служби України з іншими суб'єктами [141, с. 13]. Відповідно в МК України закріплено порядок взаємовідносин митних органів з іншими органами державної влади, органами місцевого самоврядування, суб'єктами підприємницької діяльності з метою забезпечення ефективного функціонування митної системи та виконання митних процедур.

В аспекті вивчення адміністративно-правових засад юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні особливу увагу необхідно звернути на взаємодію митних та правоохоронних органів, яка, як зазначає А. І. Педешко, завжди має конкретний характер та є відношенням сторін цілісної правоохоронної системи [141, с. 13]. Наприклад, адміністративне провадження у справі про порушення митних правил, зокрема, й передбаченого статтею 482 МК України, може бути розпочато на

підставі інформації, переданої органам Державної митної служби України правоохоронними органами. Водночас це не єдиний приклад, що свідчить про важливість взаємодії митних і правоохоронних органів у напрямку запобігання, виявлення, припинення незаконного переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України, а також забезпечення притягнення винної особи до адміністративної відповідальності на підставі належних і достатніх доказів, зібраних, зокрема, й під час взаємодії вищезазначених суб'єктів.

Окрім переваг взаємодії митних і правоохоронних органів, безсумнівно, необхідно акцентувати на причинах, що знижують її ефективність. На думку Х. С. Передало та Н. В. Стасів, однією з проблем, що повинна бути вирішена для протидії контрабанді, є саме забезпечення взаємодії органів Служби безпеки України, Міністерства внутрішніх справ України, Державної прикордонної служби України, а також правоохоронних та контролюючих органів сусідніх держав та митних органів для обміну інформацією [107]. Водночас Т. В. Корнева переконана, що спільний контроль та обмін інформацією дозволять розширити можливості контролюючих служб щодо своєчасного виявлення правопорушень, а також прискорити процеси перетину кордону як громадянами, так і юридичними особами, митного оформлення і випуску товарів і транспортних засобів [138, с. 76].

Це особливо важливо, зважаючи на те, що загроза зростання транскордонної організованої злочинності сприяла усвідомленню митними адміністраціями надзвичайної важливості національного та міжнародного співробітництва у напрямку протидії та боротьби з проявами цієї протиправної діяльності. Співпраця з іншими митними адміністраціями, офіційними діловими колами та іншими національними правоохоронними органами – це необхідна умова належного забезпечення правоохоронної діяльності у сфері митної справи [199, с. 542].

У Резолюції Комісії з питань політики Всесвітньої митної організації «Про роль митниці в контексті безпеки» (Резолюція Пунта-Кана, грудень 2015 року) визначено, що митні органи у всьому світі є форпостом захисту від протиправного використання міжнародних кордонів кримінальними, екстремістськими та терористичними організаціями. Відповідно ключова роль у нейтралізації цієї загрози належить саме обміну розвідувальними даними та тісній співпраці між митними органами, іншими правоохоронними органами.

Крім того, необхідно акцентувати на тому, що існує взаємозв'язок між реалізацією митними органами покладених на них завдань та взаємодією останніх з іншими суб'єктами. Зокрема, О. Сливка звертає увагу на те, що для реалізації митного пост-аудиту в Україні необхідно забезпечити належну взаємодію митних органів з іншими органами державної влади з метою ефективного та об'єктивного проведення постмитного контролю [154, с. 203]. Прихильниками такої самої позиції є М. Г. Бортнікова та Ю. Л. Чиркова, які відмічають, що до проблем митного пост-аудиту України належить недостатній рівень співпраці між підрозділами, відповідальних за проведення митного аудиту в Україні, а також високий рівень корумпованості митних органів [200].

Зважаючи на вищевикладене, очевидно, що питання взаємодії митних органів з іншими суб'єктами в напрямку протидії та боротьби з порушенням митних правил є актуальним та відповідно таким, яке потребує наукового розроблення, зважаючи на появу нових загроз митній безпеці держави.

Дослідження поняття, правових засад та особливостей взаємодії митних органів з іншими суб'єктами, на нашу думку, доцільно розпочати з загального розуміння категорії «взаємодія».

Л. А. Аркуша, на підставі вивчення трактувань поняття «взаємодія», наведених у працях О. М. Бандурки, В. Є. Емінова, Г. А. Матусовського, В. С. Овчинського, О. П. Снігірьова та ін., зробив висновок, що взаємодія є

спільною налагодженою діяльністю двох та більше органів або служб, що характеризується раціональним поєднанням процесуальних та оперативно-розшукових дій, здійснюваних кожним із зазначених суб'єктів у межах наданих їм законодавством повноважень [201, с. 110]. На думку С. П. Черниха, взаємодія є найважливішою та найбільш розвиненою формою відносин між суб'єктами, що характеризується демократичним характером взаємозв'язків, наявністю певної вигоди для усіх взаємодіючих суб'єктів, взаємною узгодженістю у діях суб'єктів та їх спрямованістю на досягнення визначеної цілі [202].

Л. Т. Рябовол звертає увагу на те, що, незважаючи на широке використання поняття «взаємодія», законодавство, яким визначається статус різних правоохоронних органів, не містить визначення його змісту. Зважаючи на це, поняття «взаємодія» можна вивести лише з опису конкретних заходів щодо взаємодії в діяльності тих або інших органів. На думку науковця, це є недоліком відповідного чинного законодавства України [203, с. 77].

Водночас ознайомлення з положенням низки підзаконних актів дає підстави стверджувати про те, що в деяких з них визначення поняття «взаємодія» все-таки трапляється, хоча його використання обмежується контекстом відповідного акта. Зокрема, в Наказі Міністерства внутрішніх справ України від 2 лютого 2016 року № 74 під взаємодією пропонується розуміти узгоджені за метою, завданням, місцем, часом і способом виконання завдань дії підрозділів, спрямовані на досягнення мети [204]. Але знову ж таки використання цього поняття можливе, лише якщо ми говоримо про діяльність військових частин і підрозділів Національної гвардії України, а не митних органів. Тоді як, наприклад, в спільному наказі Державної митної служби України та Адміністрації Державної прикордонної служби України від 8 вересня 2003 року № 597/65, яким затверджено Інструкцію про порядок взаємодії підрозділів митної варті Державної митної служби України та

підрозділів Державної прикордонної служби України відсутнє визначення поняття «взаємодія». Вище вказане свідчить про необхідність ознайомлення з доктринальними підходами до розуміння взаємодії, одним із суб'єктів якої є саме митні органи.

Узагальнення останніх досліджень дає підстави зробити висновок, що на питання взаємодії митних органів з іншими суб'єктами, зокрема правоохоронними органами, звертали увагу такі вітчизняні науковці як І. І. Байдюк, С. Г. Левченко, І. Ю. Потлов, О. В. Сидоренко та інші.

Так, С. Г. Левченко під взаємодією у державній митній справі пропонує розуміти особливий спосіб реалізації адміністративних повноважень у сфері державної митної справи, що являє собою врегульовану митним законодавством, погоджену за метою, за часом і за місцем діяльність митних органів та інших суб'єктів митних правовідносин, на яких покладено обов'язки щодо контролю та забезпечення дотримання норм митного законодавства [205, с. 12].

У науковій доктрині виокремлюють дві групи цілей взаємодії у сфері митної справи:

1) цілі, пов'язані зі здійсненням заходів щодо боротьби з порушеннями митних правил;

2) цілі, якими передбачено створення режиму оптимізації діяльності зі здійснення заходів щодо боротьби з порушеннями митних правил [205, с. 16].

Г. В. Паламарчук робить висновок, що важливими моментами взаємодії підрозділів Державного бюро розслідувань, Служби безпеки України, Міністерства внутрішніх справ, Державної фіскальної служби України, Державної прикордонної служби України, Державної митної служби України тощо є їх правова регламентація як окремих державних органів та спільна мета – протидія правопорушенням, пов'язаним з переміщенням товарів / предметів через митний кордон, а також право застосовувати легальний примус щодо правопорушників [206, с. 147].

О. В. Сидоренко наголошує, що метою взаємодії митних постів України з іншими суб'єктами є запобігання, виявлення, припинення порушень митних правил та вдосконалення їх діяльності в Україні [207, с. 136].

І. І. Байдюк переконаний, що мета взаємодії Державної прикордонної служби України з правоохоронними органами похідна від мети правоохоронної діяльності та мети діяльності окремих суб'єктів взаємодії та полягає в підтриманні умов, за яких можливою є охорона визначених законом інтересів особи, суспільства й держави на державному кордоні та в межах прикордонних територій, своєчасне реагування на загрози, що можуть завдати шкоди зазначеним інтересам, їх нейтралізація та ліквідація наслідків, що вже настали. На думку науковця мета обумовлює завдання взаємодії Державної прикордонної служби України з правоохоронними органами, які охоплюють правовідносини, що виникають під час здійснення ними правоохоронної діяльності на державному кордоні та в межах прикордонних територій, зокрема:

- 1) запобігання адміністративним і кримінальним правопорушенням, віднесеним до компетенції суб'єктів взаємодії;
- 2) виявлення та припинення вищевказаних правопорушень;
- 3) вжиття заходів для усунення чи відшкодування збитків, спричинених вищевказаними правопорушеннями;
- 4) забезпечення своєчасного притягнення особи до юридичної відповідальності у разі вчинення нею вищевказаних правопорушень [208, с. 190–191].

В. В. Коваленко зазначає, що попередження контрабанди чи митного правопорушення передбачає безпосередньо вплив на особу (осіб), яка має намір вчинити контрабанду чи митне правопорушення, або на причини й умови, що сприяють його вчиненню, який здійснюється всіма дозволеними законом силами, засобами та методами. Метою попередження злочину чи

митного правопорушення відповідно є запобігання протиправному діянню до того, як конкретна особа (особи) розпочне його безпосереднє вчинення [209, с. 194].

З огляду на вищезазначене доцільно погодитися з Г. В. Паламарчуком, що взаємодія як спільна діяльність правоохоронних та інших спеціальних органів, яка базується на чіткому дотриманні норм права та здійснюється конкретними формами, за допомогою спеціально визначених методів, узгоджених за місцем і часом, може реалізовуватися двома рівнями: 1) спільною організацією (плануванням) співпраці керівниками сторін, які взаємодіють; 2) безпосередньо реалізацією (на рівні виконавців) [206, с. 147].

Основні засади взаємодії митних органів з іншими органами державної влади, органами місцевого самоврядування, суб'єктами підприємницької діяльності визначено главою 77 розділу XX МК України. Відповідно до ч. 1 ст. 558 МК України митні органи, виконуючи покладені на них завдання, взаємодіють з правоохоронними органами в порядку, визначеному законодавством.

Деякі з положень МК України є імперативними по відношенню до правоохоронних органів. Серед них необхідно виділити наступні норми-зобов'язання:

1) щодо надання для проведення перевірки митному органу копій вилучених документів, облікових та інших реєстрів, фінансової та статистичної звітності, інших документів з питань обчислення і сплати митних платежів, з інших питань, що стосуються митної справи. Такі копії надаються впродовж трьох робочих днів з дня отримання митним органом письмового запиту та засвідчуються печаткою і підписами посадових осіб правоохоронних та інших органів, які вилучають оригінали документів (ст. 353 МК України);

2) щодо надання посадовим особам митного органу, які здійснюють адміністративне затримання, допомоги, в разі наявності опору або спроби особи, яка підлягає затриманню, втекти з місця події (ст. 507 МК України);

3) щодо письмового інформування митних органів про виявлені ними порушення митних правил або контрабанду (ст. 558 МК України);

4) щодо письмового повідомлення митних органів про наявність оперативної інформації щодо можливих випадків переміщення товарів з порушенням положень законодавства України (ст. 558 МК України) [210, с. 489].

О. С. Золотніков на підставі положень МК України робить висновок, що повноваження митних органів і взаємодіючих з ними органів правоохоронної системи за їх змістовним характером можна поділити на:

1) повноваження інформаційно-організаційного характеру (направлення митним органам офіційних письмових повідомлень, надання митним органам відповідної офіційної інформації, передавання матеріалів тощо);

2) тактично-організаційні повноваження, що пов'язані зі здійсненням процесуальних або процедурних заходів (проведення окремих заходів митного контролю, проведення операцій з товарами, митне оформлення яких не закінчено, участь у проведенні перевірок тощо) [210, с. 490]. Наприклад, ст. 457 МК України передбачено, що митні органи можуть переміщувати товари під негласним контролем та оперативним наглядом правоохоронних органів з метою виявлення та притягнення до відповідальності осіб, причетних до вчинення контрабанди товарів, їх подальше вилучення за умови наявності підстав підозрювати таких осіб в незаконному переміщенні товарів через митний кордон України [29]. Втім, доцільно зауважити, що такий захід реалізується з метою боротьби з контрабандою товарів комерційного призначення, за яке передбачено кримінальну, а не адміністративну відповідальність. До другої з зазначених груп повноважень,

О. С. Золотніков відносить також повноваження митниці на виконання доручення правоохоронного органу як підстави для проведення огляду (переогляду) товарів, транспортних засобів комерційного призначення відповідно [210, с. 490].

У Звіті Державної митної служби України за 2021 рік вказано, що впродовж року митними органами здійснено 1 444 спільні заходи, зокрема:

- 155 спільних заходів з Міністерством внутрішніх справ України, у результаті проведення яких відкрито 131 справу про порушення митних правил, а вартість предметів правопорушення становила 45 тис. грн;
- 129 спільних заходів зі Службою безпеки України, у результаті проведення яких відкрито 36 справ про порушення митних правил з вартістю предметів правопорушення 65,6 млн грн;
- 1 151 спільний захід з Державною прикордонною службою України, у результаті проведення яких відкрито 119 справ про порушення митних правил, а вартість предметів правопорушення становила 9,6 млн грн;
- 9 спільних заходів зі слідчими підрозділами Державної фіскальної служби України, в результаті проведення яких відкрито 7 справ про порушення митних правил з загальною вартістю предметів правопорушення 127 тис. грн [211].

Фактично, найбільш ефективною була взаємодія митних органів зі Службою безпеки України та Державною прикордонною службою України, що підтверджується і кількістю спільних заходів, і вартістю предметів правопорушень. Водночас взаємодія митних органів із зазначеними суб'єктами також є різною, зважаючи на вид провадження, в межах якого вона здійснюється. Так, митні органи взаємодіють з органами Служби безпеки України, Національної поліції в рамках кримінального провадження, про що безпосередньо мова йде в Указі Президента України «Про заходи щодо протидії контрабанді та корупції під час митного оформлення» від 9 липня 2019 року № 505/2019, тоді як з Державною прикордонною службою

України в межах адміністративного провадження. Хоча відповідно до положень Наказу Міністерства фінансів України «Про затвердження Порядку проведення огляду та переогляду товарів, транспортних засобів комерційного призначення» від 12 грудня 2012 року № 1316 митні органи можуть взаємодіяти з органами поліції й в межах адміністративного провадження, якщо необхідним є забезпечення зупинки транспортних засобів комерційного призначення, що переміщуються автошляхами на митній території України.

В. Т. Комзюк та А. А. Комзюк зауважують, що законодавець істотно обмежив перелік заходів щодо запобігання та протидії контрабанді в Розділі XVII МК України, і навіть переконані у доцільності надання заходам передбаченим Державною програмою «Контрабанді – СТОП» на 2005–2006 роки, а також Програмою боротьби з контрабандою та порушенням митних правил на 2008–2009 роки, актуальності і більшої вагомості через їх пряме закріплення в положеннях МК України [93, с. 24–25].

Натомість, на думку О. В. Сєрих, створення дієвих механізмів профілактики та боротьби з контрабандою і порушеннями митних правил повинне бути одним із першочергових завдань взаємодії митних органів й органів охорони державного кордону. На думку науковця, митній службі України за участі інших державних органів, зокрема, органів охорони державного кордону, необхідно, по-перше, розробити Положення про профілактику порушень митних правил, в якому повинні визначатися: заходи загальної та індивідуальної профілактики, перелік способів запобігання найпоширенішим порушенням митних правил, серед яких спільні оперативно-профілактичні заходи митних органів з органами охорони державного кордону, спрямовані на профілактику окремих видів порушень митних правил; по-друге, підготувати та внести до відповідних інстанцій, міністерств і відомств спільні пропозиції про усунення причин і умов, що сприяють порушенням митних правил [212, с. 200].

Ми погоджуємося з А. М. Шалай, яка відмічає, що крім загальних тез, що митні органи при виконанні покладених на них завдань взаємодіють, у тому числі шляхом обміну інформацією, з правоохоронними органами в порядку, встановленому митним законодавством, доцільно було б врегулювати питання такої взаємодії на підзаконному рівні спеціальними інструкціями [213, с. 136].

На сьогодні одним з підзаконних актів, що визначає механізм організації взаємодії органів (підрозділів) охорони державного кордону Державної прикордонної служби України з митницями в разі виявлення ознак порушень митних правил, є Порядок взаємодії органів Державної прикордонної служби України з органами Державної митної служби України та Державної податкової служби України під час виявлення ознак порушень митних правил, а також виявлення майна, яке не має власника або власник якого невідомий, затверджений Наказом Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства фінансів України від 18 жовтня 2018 року № 849/828.

Зазначеним підзаконним актом чітко регламентовано алгоритм дій службових осіб органів (підрозділів) охорони державного кордону та посадових осіб митниці в разі виявлення першими порушень, віднесених до компетенції митних органів. Так, службова особа органу (підрозділу) охорони державного кордону у разі виявлення під час здійснення оперативно-службової діяльності поза пунктом пропуску (пунктом контролю) через державний кордон України або поза контрольним пунктом в'їзду-виїзду осіб дії, яка містить явні ознаки порушень митних правил, вчиняє наступне:

- вживає заходів для припинення порушення митних правил;
- негайно (за першої можливості) інформує центр управління службою про затримання осіб і предметів порушення із вказівкою на дати, часу та обставин порушення митних правил;
- складає акт про виявлення порушення митних правил;

– забезпечує збереження предметів порушення, їх тари й упаковки, наявних слідів на них, унеможливорює доступ сторонніх осіб до останніх, непорушення їх розташування, уникає залишення відбитків пальців рук на виявлених товарах та інших предметах, що мають відношення до цього порушення митних правил;

– передає предмети порушення, наявні супровідні, технічні, реєстраційні документи до них, ключі запалювання транспортного засобу, акт про виявлення порушення (з відміткою про передавання), затриманих осіб адміністративно-оперативній групі – прикордонному наряду, який створюється для забезпечення оперативного реагування на виявлені службовими особами органів (підрозділів) охорони державного кордону правопорушення.

Законодавством передбачено, що адміністративно-оперативна група, яка прибуває на місце виявлення порушення негайно, але не пізніше ніж через три години з моменту його виявлення, не лише приймає від службових осіб органу (підрозділу) охорони державного кордону, які виявили порушення, вищезазначені предмети та документи, але й перевіряє отримані документи на відповідність вимогам законодавства, у разі необхідності додатково опитує осіб-правопорушників і можливих свідків порушення, складає схему місця виявлення порушення, доставляє затриманого правопорушника до місця тимчасового тримання органу (підрозділу) охорони державного кордону.

На місце виявлення порушення не пізніше ніж через три години з моменту отримання інформації про його виявлення поза межами пункту пропуску (пункту контролю) через державний кордон України, а також у межах пункту пропуску (пункту контролю) негайно прибуває також посадова особа митниці, визначена керівником або заступником керівника митниці. До повноважень зазначеної посадової особи митниці належить проведення процесуальних дій, а в межах взаємодії з органами (підрозділами) Державної

прикордонної служби України законодавством її уповноважено: по-перше, вилучати предмети порушення, наявні супровідні, технічні, реєстраційні документи до них, ключі запалювання транспортного засобу, про що складається процесуальний документ, копія якого передається службовій особі адміністративно-оперативної групи; по-друге, проводити необхідні процесуальні дії, зокрема, одержувати пояснення від службових осіб органу (підрозділу) охорони державного кордону, які виявили ознаки порушення митних правил, інших учасників чи свідків правопорушення [95].

Зазначимо, що на сьогодні чинним є також інший підзаконний акт, який визначає порядок взаємодії підрозділів митної варті Державної митної служби України та підрозділів Державної прикордонної служби України під час виконання спільних завдань, передбачених національним законодавством, поза місцем розташування митниць та в межах прикордонної смуги й контрольованого прикордонного району. Так, мова йде про Наказ Державної митної служби України та Адміністрації Державної прикордонної служби України «Про затвердження Інструкції про порядок взаємодії підрозділів митної варті Державної митної служби України та підрозділів Державної прикордонної служби України» № 597/65 від 8 вересня 2003 року. Вказаний підзаконний акт закріплює форми, рівні, функції взаємодії вищезазначених суб'єктів, специфіку підготовки планових та непланових спільних заходів щодо протидії порушенням законодавства України з митних та прикордонних питань.

Безперечно, згадана Інструкція має важливе значення, якщо ми говоримо про правове регулювання взаємодії митних та прикордонних органів в напрямку протидії митним порушенням, водночас окремі її положення суперечать чинному законодавству. Зокрема, на сьогодні відсутні відділи митної варті, зважаючи на зміни в організаційній структурі Державної митної служби України. Тому очевидно є доцільність узгодження положень Інструкції про порядок взаємодії підрозділів митної

варті Державної митної служби України та підрозділів Державної прикордонної служби від 8 вересня 2003 року з чинним законодавством.

Отже, до напрямків взаємодії митних та правоохоронних органів необхідно віднести наступні:

1) організаційний, який передбачає: а) проведення спільних нарад, в тому числі щодо обговорення актуальних питань оперативної ситуації в регіонах чи на окремих ділянках митного кордону; б) планування спільних розшукових та пошукових заходів; в) проведення спільних навчань та інструктажів; г) розроблення спільних нормативних документів; ґ) підведення підсумків за результатами реалізації спільних заходів щодо протидії митним порушенням тощо;

2) аналітичний, цей рівень охоплює спільну діяльність митних та правоохоронних органів щодо: а) аналізування оперативної ситуації в регіонах чи на окремих ділянках митного кордону, товарів, які найчастіше є або можуть бути безпосередніми предметами порушень митних правил; б) визначення напрямку незаконного переміщення таких товарів через митний кордон України; в) опрацювання схем незаконного переміщення товарів через митний кордон України та вироблення можливих напрямків протидії таким порушенням тощо;

3) оперативно-пошуковий, яким охоплюються: а) митний контроль та митне оформлення товарів і транспортних засобів; б) реалізація пошукових заходів з використанням можливостей технічних систем митного контролю; в) проведення оперативних заходів в окремих пунктах пропуску на митному кордоні України; ґ) виявлення митних порушень та їх припинення;

4) процесуальний, зміст якого полягає у відкритті справи про порушення митних правил, збиранні доказів та поданні їх до суду, який розглядає справу.

Водночас особливого значення набувають питання пошуку нових шляхів та можливостей, зокрема, методологічних і технологічних, для удосконалення сучасної системи запобігання порушенням митних правил.

Необхідно зауважити, що митні органи взаємодіють не лише з правоохоронними органами України. Я. М. Кістанова переконана, що інтенсифікація євроінтеграційних процесів має як позитивні наслідки в усіх сферах життя суспільств держав-членів ЄС, так і спричиняє зростання кількості порушень у митній сфері та підвищення їх якісних характеристик, що майже нівелює самостійні спроби держав щодо боротьби з ними та обумовлює потребу в тісній адміністративній співпраці компетентних органів держав-членів ЄС, спрямовану на боротьбу з порушеннями митних правил [214, с. 89]. Доцільно погодитися з думкою М. А. Кривонос, про те, що забезпечення державами ефективної боротьби з контрабандою та порушенням митних правил знаходиться у прямому зв'язку зі сформованими національним і міжнародним рівнями організації та координації участі національних митних органів у взаємодії з питань щодо надання взаємної адміністративної допомоги, нормативних та інституційних засад (структурних елементів) такої діяльності [215, с. 28–29].

Для найменування міждержавних відносин, що виникають з питань, пов'язаних з протидією контрабанді, здебільшого використовують терміни «адміністративна допомога», «адміністративна взаємодопомога», «взаємна адміністративна допомога», «взаємодопомога» [216]. Підтвердженням цього є положення Міжнародної конвенції про взаємну адміністративну допомогу у відверненні, розслідуванні та припиненні порушень митного законодавства (Конвенція Найробі) і Міжнародної конвенції про адміністративну допомогу у сфері митних відносин (Йоганнесбурзька Конвенція), якими закріплено сучасні методи роботи у сфері боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил, як системи аналізу ризиків й методу контролю, що базується на аудиті. Зокрема, додаток III «Допомога за запитом щодо контролю»

Конвенції Найробі визначає, що «за запитом митної адміністрації однієї Договірної Сторони митна адміністрація іншої Договірної Сторони передає цій митній адміністрації інформацію щодо наступного:

- а) автентичності офіційних документів, що додаються до митної декларації, наданих митній адміністрації запитуючої Договірної Сторони;
- б) законності вивезення товарів, які ввозяться на територію запитуючої Договірної Сторони, з території іншої Договірної Сторони;
- с) законності ввезення товарів, які були вивезені з території запитуючої Договірної Сторони, на територію запитуваної Договірної Сторони».

А в п. 2 ст. 3 Йоганнесбурзької конвенції зазначено, що прохання про надання допомоги можуть надсилатися як у письмовому, так і в електронному вигляді [169, с. 411].

На сьогодні інформаційний обмін як форму взаємодії митних органів України з правоохоронними органами іноземних держав не можна вважати досконалим, оскільки розділом 6 «Організація роботи Держмитслужби з питань протидії контрабанді та порушенням митних правил» Звіту про виконання Плану роботи Державної митної служби України за 2020 рік передбачалося вжиття заходів щодо створення та регулярного оновлення системи оперативного обміну інформацією, необхідною для забезпечення та здійснення діяльності з виявлення та припинення порушень законодавства з питань митної справи, з правоохоронними, контролюючими органами та митними органами іноземних держав.

В Україні також була спроба впровадити у діяльність митних органів України технології, які дозволяють централізовано в електронному вигляді з використанням кваліфікованого електронного підпису уповноваженої посадової особи отримувати та передавати доручення на проведення огляду та переогляд. Про це, зокрема, мова йде в Постанові Кабінету Міністрів України «Про реалізацію експериментального проекту з організації централізованого надсилання правоохоронними органами в електронному

вигляді доручень на проведення огляду / переогляду товарів, транспортних засобів комерційного призначення» від 2 жовтня 2019 року № 861. Лише за перше півріччя 2020 року було забезпечено внесення близько 200 орієнтувань від правоохоронних органів, які централізовано надійшли до Державної митної служби від Державного бюро розслідувань, Офісу Генерального прокурора, Служби безпеки України, Державної фіскальної служби, Національної поліції, Державної прикордонної служби України [217]. У результаті вжитих заходів в 2020 році митні органи виявили 14 147 порушень митних правил на суму 2,56 млрд грн, а предметів порушення митних правил було вилучено на суму 970 млн грн. Найпоширенішими були факти незаконного переміщення промислових товарів через митний кордон, що підтверджується сумою вилучених товарів (568,6 млн грн) в 2020 році в результаті скоєння таких порушень [218].

Таким чином, взаємодія митних органів з правоохоронними органами України та інших країн дозволяє досягти цілей протидії та боротьби з контрабандою товарів комерційного призначення, зокрема, притягнення винних осіб до адміністративної відповідальності за скоєння вказаного діяння. Дійсно, митні органи у взаємодії з правоохоронними органами України та зарубіжних держав можуть виявляти спроби незаконного переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України, оперативно припиняти такі діяння, збирати докази, необхідні для правильної кваліфікації скоєного діяння, тощо. Узагальнення положень чинного законодавства дозволяє нам виокремити організаційний, аналітичний, оперативно-розшуковий та процесуальний напрямки взаємодії митних органів з правоохоронними органами України. Водночас основним напрямком взаємодії митних органів з правоохоронними органами зарубіжних країн можна вважати надання правової допомоги за запитом.

На сьогодні найдетальніше регламентовано взаємодію митних органів з органами (підрозділами) охорони державного кордону, що загалом є

доцільним та свідчить про свою ефективність, оскільки органи Державної прикордонної служби України викривають канали незаконного переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон, а митні органи виявляють факти адміністративної контрабанди під час митного контролю за переміщення таких предметів. Однак митні органи взаємодіють не лише з органами охорони державного кордону, а й з іншими суб'єктами, зважаючи на повноваження, покладені на них законом, що свідчить про необхідність належного правового регулювання їх спільної діяльності, що на сьогодні є частковим.

## **Висновки до розділу 2**

1. Зроблено висновок, про те, що незаконне переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України – це протиправний, умисний поведінковий акт осудної фізичної або юридичної особи, виражений у формі активної дії, скоєної різним способом, який посягає на суспільні відносини щодо встановлених правил переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України і тягне за собою настання несприятливих наслідків для порушника.

2. Встановлено, що недоліками законодавчого визначення юридичного складу незаконного переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України є: 1) відсутність в МК України законодавчого розуміння поняття «товари комерційного призначення», що може обумовити помилкову кваліфікацію порушення митних правил за ст. 482 МК України; 2) невідповідність назви статті 482 МК України, а саме «Переміщення або дії, спрямовані на переміщення товарів / транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України поза митним контролем» потребам практики та спотворення нею дійсного нормативного змісту категорії «переміщення через митний кордон України»; 3) віднесення

юридичного складу порушення митних правил за ст. 482 МК України до правопорушень з матеріальним складом, зважаючи на складність визначення наслідків, які настають через деякий час в кожному коректному випадку, враховуючи на обмежений час для кваліфікації скоєння діяння;

4) виокремлення серед суб'єктів адміністративної відповідальності за незаконне переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України лише фізичних осіб, що порушує передбачений ст. 13 Конституції України принцип рівності всіх суб'єктів права власності – фізичних осіб, юридичних осіб і фізичних осіб-підприємців – перед законом.

3. Сформульовано пропозицію щодо доповнення частини 1 статті 4 МК України пунктом 57<sup>1</sup> такого змісту: «Товари комерційного призначення – це будь-які рухомі речі, зокрема, ті, на які закон поширює режим нерухомої речі (крім транспортних засобів комерційного призначення), валютні цінності, культурні цінності, електроенергія, що переміщуються через митний кордон України з метою отримання прибутку».

4. Запропоновано під адміністративним провадженням у справі про контрабанду товарів комерційного призначення необхідно розуміти сукупність послідовних процесуальних дій посадових осіб митних органів, суду (судді), здійснюваних у визначених адміністративним законодавством порядку й формі з метою правильного визначення всіх обставин незаконного переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України, встановлення особи порушника та ухвалення законного й обґрунтованого рішення про накладення адміністративного стягнення за порушення митних правил. Наголошено на тому, що адміністративне провадження у справі про контрабанду товарів комерційного призначення охоплює декілька стадій обов'язкового і факультативного характеру.

5. Визначено недоліки стадій адміністративного провадження у справі про контрабанду товарів комерційного призначення, зокрема, обумовлених недосконалим правовим регулюванням: 1) часткове регулювання МК

України правил обігу інформації в електронних базах даних митних органів та функціонування електронного документообігу в митній справі, що поширюються і на виявлення та документування порушення митних правил, ускладнює використання електронних доказів для доведення обставин у справі; 2) невизначеність підстав для відмови митним органом у застосуванні процедури митного компромісу, крім того, не має і належної мотивації для порушників щодо використання цього інструменту для врегулювання спору шляхом досягнення компромісу; 3) відсутність у зацікавлених осіб, якими можуть бути власники товарів, що є безпосередніми предметами порушення митних правил / транспортних засобів із спеціально виготовленими сховищами (тайниками), які використовували для приховування безпосередніх предметів чи їх переміщення через митний кордон України поза митним контролем, права на оскарження в апеляційному порядку постанови судді у справі про порушення митних правил за ст. 482 МК України.

6. Запропоновано під адміністративним стягненням за контрабанду товарів комерційного призначення розуміти офіційну реакцію держави на незаконне переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України, зовнішнім вираженням якої є застосування до винної особи конкретного заходу відповідальності, передбаченого статтею 482 МК України, з метою виховного впливу на правопорушника, запобігання вчиненню нових порушень, зокрема, й іншими особами, відшкодування завданих збитків.

7. З'ясовано, що перелік адміністративних стягнень за порушення митних правил, передбачений МК України, вужчий за наведений в КУпАП, що підтверджує специфіку адміністративної відповідальності за порушення митних правил, зокрема, й контрабанду товарів комерційного призначення, за скоєння якої МК України передбачено накладення адміністративних

стягнень особистого (попередження) та майнового (штраф і конфіскація) характеру.

8. Розглянуто такі дискусійні аспекти застосування адміністративних санкцій за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні як відповідність адміністративних санкцій ступеню шкоди, що заподіюється ним економічним інтересам держави, ефективність застосування зазначених санкцій. Спростовано недоцільність формулювання висновку про неадекватність або неефективність адміністративних стягнень за скоєння порушення митних правил, передбаченого статтею 482 МК України, на підставі кількості розглянутих судами справ про порушення митних правил чи кількості закритих проваджень через недоведеність окремих елементів складу порушення митних правил, чи збільшення чи зменшення надходжень від сплати митних платежів порівняно з плановими. Зроблено висновок, що недосягнення економічного ефекту від накладення адміністративних санкцій за порушення митних правил, зокрема, передбачені статтею 482 МК України, стримується насамперед інституційними та функціональними перешкодами.

### **РОЗДІЛ 3 НАПРЯМКИ ВДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИХ ЗАСАД ЮРИДИЧНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА КОНТРАБАНДУ ТОВАРІВ КОМЕРЦІЙНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ В УКРАЇНІ**

#### **3.1 Міжнародний досвід правового регулювання юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення**

Не лише в Україні, а й в усьому світі контрабанду сприймають як соціально-економічне зло, протизаконну діяльність. Адже залежно від предмета та мети ці дії становлять загрозу здоров'ю громадян, економічним інтересам держави та суспільства, митній, податковій, громадській безпеці й, нарешті, – національній безпеці держави [219, с. 164]. Відповідно протидія контрабанді товарів відбувається через митний контроль на кордоні, інформаційну розвідку, співпрацю з митними органами інших країн, розвиток технологій, заходи попередження контрабанди.

На території ЄС протидія контрабанді має свою специфіку, зважаючи на існування спільної митної зони і зростання впродовж останнього десятиліття участі таких агентств, як Frontex, Europol і Eurojust, у боротьбі з контрабандою. Зокрема, Europol допомагає державам-членам проводити розслідування, надаючи ефективний і своєчасний доступ до міжнародних даних. Frontex відповідає за моніторинг та охорону кордонів Європи. Водночас Eurojust пропонує допомогу в судовій співпраці [220].

Якщо ж звернути увагу на правове регулювання юридичної відповідальності за контрабанду товарів, то законодавством країн ЄС, зокрема, тих, із якими межує Україна, виділено адміністративне й кримінальне порушення встановленого порядку переміщення товарів (предметів) через митний кордон. Зазначене цілком узгоджується з нормами Міжнародної конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур і

Міжнародною конвенцією про взаємну адміністративну допомогу у відверненні, розслідуванні та припиненні порушень митного законодавства. Так, Найробської конвенцією 1980 року та додатками до неї визнано, що порушення митного законодавства є загрозою для економічних, соціальних, фінансових інтересів держав та законних інтересів торгівлі. Відповідно серед порушень митних правил вказаним міжнародним документом виокремлено:

- 1) порушення митного законодавства, яким є будь-яке порушення або спроба порушення митного законодавства;
- 2) митне шахрайство, яке полягає у введенні особою митних органів в оману, що дозволяє їй повністю або частково уникнути сплати мит та податків чи виконання встановлених митним законодавством заборон і обмежень або отримати будь-яку вигоду від порушення митних правил;
- 3) контрабанду як різновид митного шахрайства, яка полягає у переміщенні товарів через митний кордон з їх приховуванням [41].

Пунктами 20 та 21 Спеціального додатка Н розділу 1 Кіотської конвенції 1973 року передбачено, що у випадку виявлення під час митного оформлення митного правопорушення, що вважається незначним, повинна бути надана можливість адміністративного врегулювання цього правопорушення митним органом, що його виявив [221].

Міжнародною конвенцією про спрощення і гармонізацію митних процедур (Кіотська конвенція 1973 р.), до якої Україна також приєдналась у 2006 році, передбачено, що національне законодавство визначає митні правопорушення та встановлює умови, за яких вони можуть розслідуватися, встановлюватися та в разі необхідності бути об'єктом адміністративного врегулювання, тоді як норми національного законодавства визначають порядок дій митної служби після виявлення нею митного правопорушення та заходи, яких вона може вжити. Обставини вчинених митних правопорушень і вжитих митною службою заходів обов'язково зазначають в адміністративних протоколах [40].

І. В. Співак зазначає, що, крім штрафу, законодавством більшості європейських держав за порушення митних правил передбачено застосування таких видів санкцій, як позбавлення права на підприємницьку діяльність, одержання фінансової допомоги від держави, конфіскація майна, використаного для вчинення порушення або отримання внаслідок його вчинення [129, с. 96].

Водночас досвід економічно розвинених європейських країн засвідчує, що в боротьбі з контрабандою особлива роль належить економічним стимулам, а серед основних важелів державного впливу на рівень контрабанди в країні залишаються кримінальні санкції за такі діяння [222]. Наприклад, у Великій Британії контрабанда товарів є небезпечним злочином, за яке передбачене позбавлення волі до 7 років [223]. Необхідність посилення відповідальності за товарну контрабанду визнається не лише в окремих європейських країнах, а й на рівні ЄС загалом. Зокрема, Директивою №. 2017/1371 Європейського парламенту і Ради ЄС передбачалося, що до липня 2019 року всі країни-члени ЄС встановлять мінімальне покарання за злочини, що вчиняються фізичними особами та шкодять фінансовим інтересам ЄС: чотири роки ув'язнення – у випадку значної шкоди або значної отриманої вигоди; якщо шкода / вигода становить менше ніж 10 тис. євро – інше покарання, повинне бути застосоване покарання, яке не є кримінальною санкцією [224, с. 34].

В контексті вивчення зарубіжного досвіду притягнення до юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення, а також протидії та боротьби з цим негативним явищем пропонуємо окрему увагу приділити особливостям правового регулювання цих питань в окремих країнах.

Зокрема, в Польщі передбачено кримінальну відповідальність за контрабанду товарів, у разі якщо сума таких товарів не перевищує 100 500 злотих [222]. Крім того, в Польщі суб'єктом юридичної відповідальності за

скоєння контрабанди товарів комерційного призначення може бути юридична особа. Так, адміністративна відповідальність юридичних осіб за контрабанду товарів комерційного призначення регулюється Митним кодексом Республіки Польща та іншими законодавчими актами. Зокрема, до юридичних осіб можуть застосовувати такі санкції: штраф, конфіскацію товарів, заборону / обмеження здійснення митних операцій, скасування ліцензій [225]. Проте фізичні та юридичні особи за законодавством Польщі також можуть бути притягнуті до кримінальної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення. Згідно з Кримінальним кодексом Республіки Польща за скоєння такого діяння передбачено штраф, конфіскацію майна, позбавлення волі, інші кримінальні санкції [226].

Крім того, в Польщі політика боротьби з контрабандою лише посилюється. Зокрема, очільниця Міністерства внутрішніх справ Польщі Агне Білотайте акцентує на тому, що, незважаючи на реалізацію заходів щодо боротьби з контрабандою, ця проблема все ще існує, відповідно необхідні спільні заходи та дії прикордонників і митників, забезпечення їх новим обладнанням, впровадження системи заохочення державних службовців, мінімізація корупційних проявів в органах державної влади [227].

В Німеччині модель митного управління охоплює три рівні. Найвищим федеральним органом є Федеральне міністерство фінансів, у структурі якого функціонує Управління III (Abteilung III), завданням якого є координація діяльності Федерального митного управління. До вищих федеральних органів належать Генеральна митна дирекція (Generalzolldirektion) та органи місцевого рівня: головні митні управління (Hauptzollämter), підпорядковані їм митні пости (Zollämter) та оперативно-розшукові митні управління (Zollfahndungsämter) [228].

Генеральна митна дирекція Німеччини складається з дев'яти дирекцій, оперативного штабу, уповноваженого з питань служби, уповноваженого з

питань захисту інформації. Загалом митні дирекції, повноваження яких поширюються на всю федеральну територію, відповідно до своїх функцій координують діяльність нижчих митних органів на місцевому рівні.

Особливу увагу необхідно звернути на кримінальну митну службу (Zollkriminalamt), яка є однією з дирекцій Генеральної митної дирекції Німеччини. Кримінальна митна служба вирізняється серед інших своїми повноваженнями, якими є: розслідування злочинів у митній сфері (злочини середньої тяжкості, тяжкі злочини, організована злочинність), а також протидія їм; координація діяльності оперативно-розшукових митних управлінь та контроль за розслідуваннями підслідних їм злочинів; фінансовий моніторинг діяльності організацій, що здійснюють операції, пов'язані з легалізацією (відмиванням) доходів, отриманих злочинним шляхом, фінансуванням тероризму, розповсюдженням зброї масового знищення; управління ризиками з метою визначення форм та обсягів митного контролю, проведення аналізу та оцінки митних ризиків тощо [229, с. 123].

У Німеччині за порушення митного законодавства поряд з адміністративними санкціями передбачено кримінальну відповідальність; щоправда, остання регламентується нормами Податкового статуту Німеччини. Вважають, що митні злочини посягають на фінансові інтереси держави та ЄС (через шкоду, яка заподіюється в результаті ухилення від сплати податків і мит, а також у результаті необґрунтованого надання експортних субвенцій). Відповідно контрабанда як кримінально каране посягання на систему митного оподаткування скоюється тим, хто всупереч встановленій забороні ввозить, вивозить або переміщує транзитом предмети. За скоєння простої контрабанди (Bannbruch) передбачене таке саме покарання, як за умисне ухилення від сплати податку (§ 372 Податкового статуту Німеччини). Водночас § 373 Податкового кодексу Німеччини передбачено покарання за професійну, насильницьку або бандитську контрабанду (Schmuggel) у вигляді позбавлення волі на срок до 5 років. Як

професійну, насильницьку або бандитську контрабанду кваліфікують такі діння:

- 1) професійне ухилення від сплати імпорتنих або експортних мит або скоєння контрабанди з порушенням постанови про монополії (відсилка до § 372);
- 2) якщо хоча б один з учасників злочину має при собі вогнепальну зброю;
- 3) діяння вчинене із застосуванням будь-якої зброї чи з насильницьким використанням інших предметів, чи погрозою їх застосувати;
- 4) особа діє як учасник банди, яка об'єдналася для продовжуваного ухилення від сплати митних зборів або контрабанди, причому діяння скоєне за участі іншого члена банди [230].

Заслуговує на увагу й досвід Литви, де існує декілька способів впливу на осіб, винних у контрабанді. Суди призначають покарання відповідно до норм чинного законодавства Литви та з урахуванням ступеня тяжкості злочину, особи винного, інших обставин, що мають значення для справи. За контрабанду товарів за законодавством Литви можуть бути застосовані такі санкції, як конфіскація товарів, а нерідко – транспортних та інших засобів, використовуваних для перевезення контрабанди, або відшкодування їх вартості відповідною грошовою сумою. Крім того, митні органи Литви нараховують зобов'язання зі сплати митна, компенсуючи таким чином шкоду, завдану економічним інтересам держави через ненадходження до державного бюджету митних платежів за контрабандні товари.

Такий вибір санкції пояснюється тим, що вартість імпорتنих товарів може бути дуже високою, і транспортні засоби також можуть мати високу вартість, внаслідок чого їх конфіскація може стати важким фінансовим тягарем для винного та є ефективним засобом впливу на нього. Але оскільки, крім конфіскації, існують ще такі санкції, як штраф, також зобов'язання зі сплати митних платежів, застосування конфіскації часто викликає сумніви

щодо її пропорційності як санкції скоєному діянню. Проте, як зазначив Верховний суд Литви, практика Європейського суду з прав людини загалом не ставить під сумнів те, що конфіскація майна, пов'язаного зі злочинним діянням, є необхідним та ефективним засобом боротьби зі злочинністю.

В інших дослідженнях науковці роблять висновок, що наразі жорсткі санкції та інші заходи за контрабанду застосовують здебільшого до осіб, які не є керівниками контрабандного бізнесу та не отримують від цього прибуток, а є лише найманими виконавцями чи помічниками. Це часто призводить до неефективності та непропорційності надзвичайно суворих майнових заходів і водночас спонукає до розгляду питання про зміну напрямку політики протидії та боротьби з контрабандою. Тому, застосовуючи санкції та інші заходи до осіб, винних у контрабанді, суди повинні враховувати всю систему санкцій та інших заходів, покладених на порушника, і забезпечити пропорційність таких санкцій характеру і ступеню вчиненого порушення, ролі винного у скоєному, усім іншим обставинам справи [231].

Окрему увагу необхідно приділити також досвіду країн, які не є членами ЄС. Зокрема, в США ключовим елементом попередження й виявлення митних правопорушень є всеохоплююча комп'ютеризація митної діяльності. Співробітники митної служби США використовують комп'ютерну техніку для отримання практично будь-якої інформації. Зокрема, у комп'ютерних базах даних міститься допоміжна інформація щодо вантажовідправників, імпортерів та експортерів вантажів, яку використовують митні інспектори для визначення доцільності проведення додаткових оглядів, опитувань або вивчення документації. Зрештою, перевірки документів і вантажів, що проводяться з використанням комп'ютерної техніки або консультаціями фахівця з імпорту, залишаються основним способом виявлення порушень митного законодавства. Вищевказане можна доповнити тим, що в митній системі США присутнє

практично стовідсоткове електронне декларування з повним електронним описом товару. Саме такий рівень автоматизації моделі митної діяльності США обумовлює її прогресивність [232, с. 56].

Ще одна особливість полягає в тому, що в боротьбі з контрабандою у США важлива роль належить міжвідомчій та міждержавній співпраці. З 1990 року окрема Міжвідомча робоча група з безпеки кордону займається боротьбою з контрабандою морським і повітряним транспортом, а також співпрацює з внутрішніми та закордонними авіакомпаніями та іншими перевізниками, щоб заручитися їх допомогою у боротьбі з контрабандою [233]. Крім того, складовими стратегії боротьби з контрабандою в США є: проведення митних операцій, керованих органами розвідки; закупівля високотехнологічного обладнання для боротьби з контрабандою; посилення співробітництва з тютюновою, фармацевтичною промисловістю, індустрією авторського права; функціонування єдиної інформаційної гарячої лінії з питань боротьби з контрабандою; існування механізму винагороди за повідомлення інформації про контрабанду [234].

За деякі порушення митних правил, зокрема, й контрабанду товарів, законодавством США передбачено кримінальну відповідальність. Так, у Розділі 18 Зібрання законів цієї країни глава 27, присвячена порушенням митних правил, містить § 545, який передбачає накладення штрафу до 10 тис. доларів або (та) тюремне ув'язнення строком до 20 років за контрабандне ввезення товарів до США. Суб'єктом відповідальності за вказане порушення є той, хто: по-перше, свідомо і навмисно з наміром обманути уряд ввозить будь-який товар, який повинен бути вказаний у митному інвойсі; по-друге, складає будь-який фальшивий, підроблений документ або документ, який містить неправдиві відомості та/або намагається його пронести / транспортувати через митницю; по-третє, обманним шляхом імпортує до США будь-який незаконний товар або отримує, купує, приховує або іншим

чином сприяє приховуванню такого товару, усвідомлюючи той факт, що його ввезено з порушенням вимог законодавства [235].

Зважаючи на те, що вже було акцентовано на деяких особливостях протидії та боротьби з контрабандою товарів в таких розвинених країнах, як Німеччина, Велика Британія, США, зокрема, організації національних митних органів, зауважимо, що діяльність останніх спрямована передусім на боротьбу зі злочинними проявами (наркобізнес, незаконні операції зі зброєю та ін.), тобто правоохоронна робота є їх першим обов'язком. Це ставить під сумнів доцільність надання пріоритетності фіскальній функції митних органів в Україні, яка полягає у формуванні державного бюджету, перед правоохоронною складовою діяльності митних органів. Ф. П. Ткачик та І. А. Гуцул не відкидають можливості того, що це тимчасові орієнтири. Законодавство України також не залишає це питання поза увагою, але ситуація в країні, як зазначають науковці, фактично все ще висуває на перший план саме економічну діяльність митних органів [236, с. 127–128].

Дійсно, на сьогодні одним із ключових критеріїв оцінювання ефективності роботи митного органу щодо протидії та боротьби з порушеннями митного законодавства є саме кінцевий результат відкритої ним справи, який повинен містити лише позитивне судове рішення на користь економічних інтересів держави. Отже, кількість формально порушених, але безперспективних справ не є позитивною характеристикою діяльності митних органів у сфері протидії порушенням митних правил. Очевидно, що одержаний економічний ефект від протидії та боротьби з митними порушеннями вважається вагомим критерієм діагностування ефективності правоохоронної діяльності митних органів [237, с. 21].

Необхідно також зазначити, що законодавство США, Німеччини, Великої Британії, як і України, передбачає процедуру митного компромісу. Втім, на відміну від українського законодавства нормативними актами зазначених країн чітко прописано підстави відмови у застосуванні такої

процедури. Так, посадові особи митних органів США можуть відмовити у врегулюванні спору за допомогою митного компромісу у разі серйозних порушень митних правил, зокрема, контрабанди наркотиків чи зброї, порушення безпекових норм чи повторного порушення митних правил [238]. В Німеччині застосування процедури митного компромісу неможливе в разі, коли порушення має серйозний вплив на внутрішню безпеку, підриває економічну конкуренцію або є частиною організованої злочинності [239]. У свою чергу митні органи Великої Британії можуть відмовити у застосуванні процедури компромісу, якщо порушення має значний вплив на міжнародну торгівлю, безпеку країни або якщо особа вчинила серйозні фінансові злочини [240].

Таким чином, питання протидії та боротьби з таким негативним явищем, як контрабанда товарів, є актуальним не лише для України, а й для всієї міжнародної спільноти, зважаючи на транснаціональний характер такого діяння та шкоду, яка ним завдається, насамперед, економічним інтересам держави. Надзвичайно важливим це питання є для країн-членів ЄС, де діє спільний митний простір, і відповідно кожна з держав зацікавлена в мінімізації незаконного переміщення товарів на територію ЄС поза митним контролем. Відповідні міжнародні договори, зокрема, ті, до яких приєдналась Україна, свідчать про зобов'язання держав, які їх підписали, посилювати юридичну відповідальність за контрабанду товарів. І вивчення досвіду окремих країн дійсно свідчить, що в більшості з них (наприклад, Велика Британія, Німеччина та ін.) переважає кримінальна відповідальність за вказане правопорушення. На окрему увагу заслуговує досвід Польщі, який може бути використаний в Україні також, в частині: по-перше, одночасного закріплення адміністративної та кримінальної відповідальності за незаконне переміщення товарів через митний кордон і розмежування їх за критерієм вартості контрабандних товарів, по-друге, можливості притягнення юридичної особи до юридичної відповідальності за зазначене діяння. Звісно,

для України є актуальним не лише досвід країн-членів ЄС, а інших провідних держав світу (наприклад, США), політика яких в сфері протидії та боротьби з контрабандою товарів є успішною не лише через посилення юридичної відповідальності за це діяння, а й завдяки забезпеченню митних органів відповідними технологіями, високим рівнем взаємодії митних органів з іншими суб'єктами тощо. Безсумнівно, це свідчить про те, що визначення на законодавчому рівні меж юридичної відповідальності за незаконне переміщення товарів через митний кордон – це лише один з напрямків, який може вплинути на динаміку скоєння таких порушень, але він буде ефективним лише за умови приділення уваги іншим, не менш важливим, напрямкам, таким як статус та повноваження митних органів, їх технологічне забезпечення та взаємодія з іншими суб'єктами, рівень корумпованості митної системи.

### **3.2 Напрямки удосконалення адміністративно-правових засад юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні**

Враховуючи євроінтеграційний напрямок розвитку України, на сьогодні усунення недоліків адміністративно-правових засад юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення є важливим кроком, що сприятиме ефективній боротьбі з цим негативним явищем та розвитку нашої країни як правової суверенної держави. Безсумнівно, вдосконалення адміністративної відповідальності за вказане діяння обумовить низку інших позитивних змін, серед яких: покращання конкурентних умов для бізнесу, забезпечення безпеки та захисту прав споживачів, зменшення порушень митних правил, зниження корупції, забезпечення правопорядку та економічного розвитку країни, зміцнення

міжнародного співробітництва та обміну інформацією з іншими країнами, зміцнення правової системи, підвищення довіри з боку іноземних партнерів тощо.

Необхідно зазначити, що контрабанда товарів комерційного призначення у різних країнах кваліфікуються по-різному. Так, наприклад, у Литві, Латвії, Польщі, Болгарії, Румунії за такі діяння встановлена як адміністративна, так і кримінальна відповідальність, у Сербії, Словаччині, Угорщині такі діяння кваліфікуються як кримінально-карані. При цьому розмежуванням щодо адміністративної або кримінальної відповідальності слугує обсяг завданих збитків країні. У вітчизняній науковій доктрині також питання адміністративної преюдиції вже давно є обговорюваним, зокрема, й щодо незаконного переміщення товарів. Так, на думку Д. О. Назаренко, адміністративна преюдиція є зрозумілим та ефективним критерієм розмежування адміністративної та кримінальної відповідальності, тоді як повна відмова від неї помилкова [241, с. 158]. Натомість С. А. Стороженко переконаний, що на сьогодні в Україні немає перешкод правового характеру, які унеможлиблюють застосування адміністративно-правової преюдиції у разі незаконного переміщення товарів [90, с. 176].

Як зазначає І. В. Берднік, найпоширенішим у кримінально-правовій доктрині України є визначення поняття адміністративної преюдиції як «притягнення особи до кримінальної відповідальності, якщо вона протягом певного періоду часу (найчастіше протягом року) після одного або двох стягнень за адміністративне або дисциплінарне правопорушення вчинить таке саме правопорушення» [242, с. 78].

Застосування такого інструменту, як адміністративна преюдиція щодо повторного вчинення незаконного переміщення товарів, на думку науковця, є виправданим, має важливе превентивне значення і сприятиме додержанню приватних і публічних інтересів у сфері охорони митних правил. Будучи притягнутим до адміністративної відповідальності за вчинення незаконного

переміщення товарів, правопорушник розуміє, що суспільство і держава не схвалюють його діяння, але в разі свідомого скоєння ним аналогічного делікту очевидно, що цілі адміністративного покарання не досягнуті. Зважаючи на це, доцільним є застосування до такої особи суворішого покарання, передбаченого кримінальним законодавством. Тому науковець переконаний, що внесення до МК України та КК України змін в частині відповідальності за незаконне переміщення товарів відповідає сучасним реаліям [90, с. 176].

Водночас необхідно звернути увагу, що підставою для відкриття кримінального провадження за відповідною статтею КК України буде не просто повторне скоєння контрабанди товарів комерційного призначення, а наявність також законного і обґрунтованого рішення суду, яким особу визнано винною та накладено одне з передбачених статтею 482 МК України адміністративних стягнень. Для того щоб суд виніс рішення, яким буде притягнуто винну особу до адміністративної відповідальності, митні органи повинні бути спроможні зібрати необхідну доказову базу та подати її до суду для ознайомлення й використання як обґрунтування свого рішення. В іншому випадку роль адміністративно-правової преюдиції за скоєння контрабанди товарів комерційного призначення буде нівелюватися через неспроможність митних органів довести вину особи, якщо таке діяння скоєне вперше, та сприятиме уникнення нею суворішого покарання в разі повторного незаконного переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України. Безперечно, це свідчить про необхідність надання митним органам можливості здійснювати оперативно-розшукову діяльність. Водночас така можливість повинна бути забезпечена як законодавчо, зокрема через внесення доповнень до МК України та Закону України «Про оперативно-розшукову діяльність», так і інституційно, тобто повинно бути створено відповідні оперативні підрозділи в організаційній структурі Державної митної служби України, укомплектовано їх високопрофесійними

кадрами, передбачено механізм підготовки та перепідготовки оперативних співробітників тощо. Необхідно наголосити, що тут особливо корисним є вивчення досвіду Німеччини, де окремі митні органи наділені оперативно-розшуковими повноваженнями, що дозволяє Митній службі Німеччини виконувати покладені на неї завдання.

Ідея надати митним органам України оперативно-розшукові повноваження загалом не є новою, зважаючи на те, що План заходів з реформування та розвитку системи органів, які здійснюють митну політику держави, затверджений Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 13 травня 2020 року № 569-р, серед іншого свідчить про підвищення інституційної спроможності у сфері правоохоронної діяльності митниці. З цією метою передбачене запровадження функції оперативних підрозділів у Державній митній службі України та її територіальних органах, уповноважених на провадження оперативно-розшукової діяльності, виявлення, припинення та запобігання порушенням законодавства з питань державної митної справи [243]. Втім, зазначені заходи на сьогодні не можна вважати повністю виконаними.

Думку про запровадження адміністративної преюдиції зовсім не підтримує М. С. Гусаров. Науковець наголошує на тому, що, ухвалюючи у 2001 році КК України, законодавець цілком відмовився від кримінально-правових норм з адміністративною преюдицією. Така позиція виходить з того, що, по-перше, наявність адміністративного стягнення за попередній проступок характеризує лише особу-правопорушника і ні в якому разі не посилює суспільної небезпечності вчиненого діяння, не змінює юридичної природи проступку і не перетворює його на злочин або кримінальний проступок; по-друге, повторність вчинення правопорушень повинна тягти за собою більш сувору юридичну відповідальність у межах однієї галузі права [244, с. 29].

Крім того, М. І. Хавронюк зазначає, що застосування адміністративної (дисциплінарної) преюдиції може суперечити положенням демократичних конституцій щодо рівності громадян перед законом (ст. 21, 24 Конституції України), оскільки може являти собою дискримінацію за тими чи іншими ознаками. Адже незрозуміло, чому одні особи за певні правопорушення зазнають адміністративної чи дисциплінарної відповідальності, а інші – кримінальної [245, с. 60]. Таку позицію підтримує також О. О. Дудуров та пропонує доповнити зміст КК України відповідною правовою нормою, приписи якої унеможливлювали б раз і назавжди застосування у кримінальному праві (зокрема, в завуальованому вигляді) як адміністративної, так і дисциплінарної преюдиції [246, с. 87–88].

Беручи до уваги вищезазначені позиції науковців щодо адміністративної преюдиції в кримінальному праві, зазначимо, що запровадження кримінальної відповідальності за повторне незаконне переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон дійсно суперечитиме положенням національного законодавства в частині рівності громадян. Так, про рівність громадян перед судом мова йде не лише в ст. 24 Конституції України, а й в інших законодавчих актах. Зокрема, в главі 18 КУпАП йдеться про три принципи адміністративної відповідальності, одним з яких є саме рівність громадян [169]; у главі 2 КПК України до загальних засад кримінального провадження серед інших віднесено рівність перед законом і судом [247]; статтею 8 МК України передбачено, що митна справа здійснюється з дотримання низки принципів, одним із яких є рівність усіх суб'єктів господарювання, незважаючи на форму власності [29]. Зазначені положення кодифікованих нормативних актів дають підстави стверджувати про неприпустимість порушення рівності громадян, зокрема, винних у незаконному переміщенні товарів комерційного призначення через митний кордон.

На сьогодні рівність є одним із основоположних принципів юридичної відповідальності та складовою верховенства права, тоді як статтею 8 Конституції України визнається принцип верховенства права. Крім того, ще одна складова верховенства права – однаковий підхід до осіб, які вчинили однакове правопорушення [248]. Зважаючи на те, що повторюваність правопорушення жодним чином не змінює його складу, визначеного законом, виникає питання щодо можливості застосування різної відповідальності до осіб, які скоїли однакове порушення і всі елементи його юридичного складу є однаковими, лише на тій підставі, що одне з них скоєне особою, яка вже притягувалася до відповідальності за таке саме діяння.

На думку Н. В. Гришиної, основним критерієм розмежування злочину та адміністративного правопорушення є категорія суспільної небезпеки. Адміністративні проступки на відміну від злочинів характеризуються меншим ступенем суспільної небезпеки, а також відсутністю значної шкоди для суспільства, яку вони завдають. Ця відмінність відображена у всіх ознаках обох видів протиправних діянь: об'єкті, об'єктивній стороні, суб'єкті та суб'єктивній стороні [249]. Суспільна небезпека злочину, як зазначає О. В. Штанько, – обов'язкова ознака злочину, що розкриває його соціальну сутність. Об'єктивною властивістю злочинного діяння є заподіяння істотної матеріальної та нематеріальної шкоди або створення реальної загрози її заподіяння суб'єктам певних суспільних відносин. Як матеріальна ознака будь-якого злочину вона має якісну (характер суспільної небезпеки) та кількісну (ступінь суспільної небезпеки) характеристики, що в поєднанні визначають тяжкість посягання загалом. Характер суспільної небезпеки зумовлений цінністю об'єкта злочину (родового і безпосереднього), на який посягає злочинець. Ступінь суспільної небезпеки зумовлюється розміром завданої шкоди, способом, місцем, обстановкою та стадіями його вчинення, формою вини, мотивом і метою, ознаками, що характеризують винну особу, тощо [250, с. 23]. За ступенем суспільної небезпечності вирізняються

правопорушення, що посягають на один родовий об'єкт, але ознаки об'єктивної та суб'єктивної сторін правопорушення є різними [251, с. 77]. Однак найчастіше законодавець розмежовує адміністративні та кримінальні правопорушення саме за розміром завданої шкоди. Це також підтверджується зарубіжним досвідом правового регулювання юридичної відповідальності за незаконне переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон.

Втім, на думку О. В. Лахової, наявність чи відсутність тяжких наслідків, розмір реально заподіяної матеріальної шкоди, повторність, систематичність, спосіб вчинення правопорушення, умисний характер його вчинення та інші обставини мають факультативне (необов'язкове) значення для розмежування адміністративних і кримінальних правопорушень. Навіть будучи вчиненим за обтяжуючих обставин, адміністративний проступок не може бути кваліфікований як злочин, якщо його якісне визначення і ступінь шкідливості не виходять за межі проступку. Якщо ж ступінь його суспільної шкідливості досягає рівня суспільної небезпечності злочину, то він повинен бути визнаний таким і без адміністративної преюдиції [252, с. 402].

Беручи до уваги вищевикладене, можна зробити висновок, що повторність скоєння адміністративного правопорушення не означає, що рівень його суспільної небезпечності підвищується до рівня кримінального правопорушення. Для того щоб будь-яке діяння було визнане законом злочином, необхідно проаналізувати низку складових, які охоплюються загальною характеристикою «суспільна небезпечність», і сформулювати загальний висновок про можливість заподіяння таким діянням матеріальної та нематеріальної шкоди інтересам окремої людини, суспільства та держави загалом. В контексті розмежування адміністративних та кримінальних правопорушень у сфері митної справи зауважимо, що в цьому разі такі порушення завдають шкоди економічним інтересам держави.

Якщо порівняти склад порушення митних правил, передбаченого статтею 482 МК України, та склад кримінального правопорушення, яким запропоновано доповнити КК України – стаття 201-2 «Контрабанда товарів», то очевидно, що це різні правопорушення, зважаючи на особливості їх об'єкта, об'єктивної сторони, а також прив'язку предмета контрабанди, яким є товари загалом, до значного або великого розміру. Водночас законодавець передбачає настання кримінальної відповідальності вже у разі виявлення дій, спрямованих на переміщення товарів через митний кордон України поза митним контролем або з приховуванням їх від митного контролю, тобто сам факт такого переміщення товарів вже на територію України вказаним діянням не охоплюється, що ставить питання про те, нормами якої галузі права повинна регламентуватися відповідальність за такі діяння – кримінальною чи адміністративною. Якщо будуть переміщуватися товари комерційного призначення, то очевидно, що в разі завершення такого діяння відповідальність за нього наставатиме за ст. 482 МК України. На перший погляд така ситуація начебто узгоджуватиметься з положеннями ст. 458 МК України, відповідно до якої адміністративна відповідальність за порушення митних правил настає у разі, якщо воно не тягне за собою кримінальної відповідальності [29]. Втім, якщо ми візьмемо до уваги ступінь суспільної небезпеки дій, спрямованих на переміщення товарів через митний кордон України поза митним контролем чи з приховуванням їх від митного контролю та безпосередньо переміщення таких товарів, то очевидно, що вони однаково суспільно небезпечні. Відповідно не може мати місце ситуація, коли за дії, спрямовані на скоєння контрабанди товарів, настає кримінальна відповідальність, а безпосередньо за контрабанду товарів, коли останні вже незаконно переміщені через митний кордон України, – адміністративна відповідальність. Тому доцільно охоплювати зазначені діяння однією нормою КК України.

Необхідно наголосити, що виявлення дій, спрямованих на переміщення товарів через митний кордон України поза митним контролем або з приховуванням їх від митного контролю, повинне здійснюватись у співпраці правоохоронних органів з митними органами, що знову ж таки обумовлює доцільність розширення повноважень митних органів та надання їм права на здійснення оперативно-розшукової діяльності. Це дозволить останнім залучатися до спільних заходів, що реалізовуватимуться у взаємодії з іншими правоохоронними органами, зокрема, не лише для виявлення дій, спрямованих на незаконне переміщення товарів через митний кордон, а й для затримання правопорушника, визначення розміру предмета злочину тощо.

Доцільно звернути увагу, що диспозиція ст. 201-2 «Контрабанда товарів», якою пропонується доповнити зміст КК України, не зазначає форми вини, з якою вчиняється таке діяння. Водночас у ст. 482 МК України також не згадується форма вини, хоча саме прямий умисел є характерною ознакою суб'єктивної сторони незаконного переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України. На наше переконання, з метою забезпечення передбачуваності дії норм МК України, яким визначаються діяння, які є порушенням митних правил, доцільно доповнити зміст ст. 482 МК України вказівкою на форму вини, з якою вчиняється незаконне переміщення товарів через митний кордон держави.

На сьогодні в науковій доктрині майже відсутні зауваження щодо визначення законодавцем юридичного складу порушення митних правил передбаченого статтею 482 МК України, найчастіше натрапляємо на критику адекватності адміністративних стягнень шкоді, завданій таким порушенням економічним інтересам держави. Загалом такі позиції мають право на існування, але в цьому контексті ми пропонуємо звернути увагу на межі адміністративної відповідальності саме юридичних осіб за незаконне переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України. Хоча стаття 459 МК України визнає суб'єктами відповідальності за

порушення митних правил лише фізичних осіб, втім, як зазначає А. В. Дусик, саме юридичні особи несуть тягар негативних наслідків в результаті застосування конфіскації товарів, та деяких специфічних процесуальних дій з боку митних органів, наприклад, митного огляду чи взяття проб і зразків для проведення митної експертизи [253]. Всі ці заходи спрямовані саме на юридичних осіб, що свідчить про необхідність розширення суб'єктного складу порушення митних правил, передбаченого статтею 482 МК України, доповнивши його юридичною особою.

В Керівництві щодо митних правопорушень до додатка Н Міжнародної конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур передбачено, що за порушення митних правил, вчинене фізичними особами від імені юридичних осіб, відповідна юридична особа може зазнавати наслідків таких порушень. Акцентовано на тому, що, оскільки учасниками експортно-імпорتنих операцій зазвичай є юридичні особи, митні правопорушення можуть бути пов'язані з ними, адже через розмір сучасних підприємств не завжди можна встановити фізичну особу, яка може скористатися правопорушенням або бути єдиним суб'єктом, який приймає рішення від імені юридичної особи [254, с. 6].

С. А. Стороженко, узагальнивши зарубіжний досвід притягнення юридичних осіб до відповідальності за незаконне переміщення товарів через митний кордон України, пропонує розмежувати відповідальність за скоєння такого діяння для фізичних та юридичних осіб. До фізичних осіб науковець пропонує застосовувати санкції, передбачені адміністративним і кримінальним законодавством, а до юридичних – лише заходи кримінально-правового характеру [90, с. 170]. Така позиція науковця дійсно узгоджується з чинним законодавством України, оскільки лише КК України виділяє юридичну особу серед суб'єктів кримінальної відповідальності. Хоча законодавство зарубіжних країн вже давно є прогресивнішим. Наприклад, в Законі про адміністративні правопорушення Німеччини визначено

особливості накладення штрафу на юридичних осіб та їх об'єднання (стаття 30) [255].

В. В. Ліпінський та В. С. Лютіков переконані, що запровадження відповідальності для юридичних осіб за порушення митних правил – це оптимальна перспектива вдосконалення адміністративно-деліктних положень митного законодавства, яка дозволить оптимально застосовувати пропорційні адміністративно-правові наслідки порушення митних правил до належного суб'єкта, який покращує свій фінансовий стан вчиненням адміністративного правопорушення особами із тісним правовим зв'язком із ним та ідентичними інтересами [256, с. 240]. Ми цілком підтримуємо таку думку і вважаємо, що концепція адміністративної відповідальності юридичних осіб за порушення митних правил повинна не лише розроблятися на доктринальному рівні, а й закріплюватись у відповідних положеннях МК України та КУпАП. Також доцільним є занесення юридичних осіб, щодо яких були застосовані санкції за незаконне переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України, до окремого реєстру. Це дозволить посадовим особам митних органів приділити особливу увагу таким суб'єктам під час митного контролю, щоб запобігти наступній спробі скоєння такого діяння. Позитивним у цьому плані є досвід Польщі, подібна практика також має місце у Латвії.

Диспозиція статті 482 МК України передбачає адміністративну відповідальність за переміщення або дії, спрямовані на переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України поза митним контролем, зокрема, з незаконним звільненням від митного контролю внаслідок зловживання службовим становищем посадовими особами митного органу. На нашу думку, в цьому разі діяння, скоюване із залученням посадових осіб митних органів, що дозволяє використовувати надані їм законом повноваження з неправомірною метою, повинне бути кваліфікуючою ознакою цього порушення. Доцільність такої

пропозиції обумовлена високим рівнем корупції в митних органах, на чому вже неодноразово акцентували в нормативних актах та працях вітчизняних науковців.

Так, у Державній програмі «Контрабанді – СТОП» на 2005–2006 роки серед факторів, що сприяють поширенню контрабанди, виділено корупцію в митних органах, органах охорони державного кордону, інших правоохоронних та контролюючих органах [257]. Згідно з програмою боротьби з контрабандою та порушенням митних правил на 2008–2009 роки до чинників, що сприяють поширенню контрабанди, віднесено сприяння посадових осіб органів державної влади, зокрема, правоохоронних і контролюючих, юридичним чи фізичним особам у переміщенні через митний кордон України поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю товарів, транспортних засобів, історичних та культурних цінностей тощо [258]. Комплексним планом заходів щодо досягнення кінцевих цілей реформування митної служби, затверджених Наказом Державної митної служби України від 25 листопада 2011 року № 994, одним із завдань передбачалося створення дієвих механізмів профілактики і боротьби з проявами корупції, для того щоб корупційні прояви у митній служби не мали системного характеру і не були масово поширеними [259]. Звісно, не всі зазначені акти є чинними на сьогодні, втім, вони демонструють збереження актуальності питання протидії корупції в митних органах. Крім того, в міжнародних документах також мова йде про важливість протидії корупції на митниці. Так, у липні 1993 року на конференції Ради митного співробітництва (з червня 1994 року – Всесвітня митна організація) у м. Аруша (Танзанія) затверджено один із основоположних актів цієї міжнародної організації «Декларацію щодо доброчесності в митниці», яким визнано роль митниці як необхідного інструмента ефективного управління економікою й боротьби з контрабандою. Саме в Декларації вперше в міжнародній практиці було зафіксовано, що корупція загалом і

корумпованість митних органів зокрема завдають істотної шкоди зовнішньоекономічним зв'язкам і міжнародній торгівлі [260, с. 317–318]. Положення цієї Декларації були враховані низкою європейських держав під час розроблення етичних кодексів для посадових осіб митних органів.

Зловживання службовим становищем є наслідком отримання посадовими особами митних органів неправомірної вигоди. Звісно, що в даному разі факт отримання такою особою неправомірної вигоди буде розслідуватися відповідно до положень кримінального процесуального законодавства. Втім, визначення такого складу порушення митних правил, як кваліфікуючого, дозволить мінімізувати корупційні прояви в діяльності митних органів, що впливає на виконання покладених на них завдань.

На нашу думку, переміщення або дії, спрямовані на переміщення товарів комерційного призначення поза митним контролем з незаконним звільненням від митного контролю внаслідок зловживання службовим становищем посадовими особами митного органу, мають вищий рівень суспільної небезпеки порівняно з іншими, наведеними у диспозиції ст. 482 МК України. Таке порушення митних правил скоюється на підставі незаконної взаємодії суб'єктів митних правовідносин, за якої обидві сторони – особа, яка переміщує товари і транспортні засоби через митний кордон та посадова особа, яка забезпечує застосування законодавства України з питань державної митної справи від імені держави, – отримують неправомірну вигоду внаслідок порушення законного порядку переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон. Незважаючи на різне функціональне призначення, державні органи, уповноважені на здійснення митного, прикордонного й інших видів контролю, спільними зусиллями забезпечують виконання цілісної технології пропуску товарів через державний кордон і дотримання єдиного режиму законності на усіх етапах митного процесу. А тому корупційні дії посадових осіб зазначених органів взаємоузгоджуються, що забезпечує безперешкодний рух контрабанди, її

пропуск через державний кордон і випуск на митну територію України або за її межі [261, с. 115].

Зокрема, у квітні 2023 року правоохоронцями у взаємодії з підрозділом внутрішньої безпеки Державної митної служби України було викрито схему із ввезення в Україну без декларування понад п'яти тисяч одиниць нової техніки Apple та інших відомих торгових марок. Так, на митному посту «Угринів» транспортний засіб, за допомогою якого перевозили зазначені товари, був оформлений як порожній і після завершення всіх процедур рушив далі митною територією України. Втім, мобільна група у складі співробітників Служби безпеки України у взаємодії з підрозділом внутрішньої безпеки Державної митної служби України зупинила транспортний засіб і після його перевірки виявилось, що він був завантажений новою технікою. За фактом скоєного правопорушення було складено протокол про порушення митних правил за ч. 1 ст. 482 МК України, а посадових осіб митного поста «Угринів» звільнено з посад [262].

Відповідно визначення переміщення або дій, спрямованих на переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України поза митним контролем з незаконним звільненням від митного контролю внаслідок зловживання посадовою особою митного органу своїм службовим становищем стане одним із запобіжних заходів до скоєння таких діянь. Ми погоджуємося з науковцями, які вважають, що саме намагання зробити корупційні діяння неvigідними та ризикованими є ефективним засобом зниження рівня корумпованості в митних органах. Адже на сьогодні ризик бути спійманими для працівників митних органів є невисоким, тому ризик покарань за протиправні дії є мінімальним. Зважаючи на це, заходи, яких вживають на сучасному етапі в антикорупційній площині, не мають належного ефекту [263].

Ще одним напрямком удосконалення адміністративно-правових засад юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного

призначення в Україні, на нашу думку, повинне бути закріплення стадій провадження у справі про порушення митних правил у МК України. На сьогодні, як було з'ясовано раніше, провадження у справах про порушення митних правил здійснюється відповідно до МК України, а в частині, що не регулюється ним, – відповідно до законодавства України про адміністративні правопорушення. Проте такі провадження мають певні особливості, а регулювання двома актами спричиняє виникнення певних недоліків як щодо оскарження у судовому порядку, так і набуття чинності постанови. Зважаючи на зазначене, визначення стадій притягнення до адміністративної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення – це важливий інструмент покращання протидії й боротьби з порушеннями митних правил, забезпечення правопорядку в митній сфері тощо. Закріплення на законодавчому рівні переліку стадій провадження у справі про порушення митних правил забезпечить чіткість, прозорість, справедливість та ефективність притягнення до відповідальності осіб, винних у незаконному переміщенні товарів комерційного призначення через митний кордон України, і сприятиме виконанню митних правил і процедур.

Оскільки, крім звичайної процедури притягнення до адміністративної відповідальності за порушення митних правил, чинне законодавство України передбачає також процедуру митного компромісу, результатом якої є укладення мирової угоди про припинення провадження в справі про порушення митних правил шляхом компромісу, необхідно акцентувати на перспективах її вдосконалення. Насамперед це невизначеність вичерпного переліку підстав, за яких посадова особа митного органу має право відмовити у застосуванні процедури компромісу, що дає можливість останньому зловживати наданим йому правом. У підрозділі 3.1 дисертаційного дослідження ми вже звертали увагу на досвід США, Німеччини, Великої Британії щодо врегулювання цього питання. Не вдаючись до повторення, зауважимо, що досвід цих країн повинен бути взятий до уваги під час

розроблення доповнень до ст. 521 МК України. На нашу думку, до підстав, за яких посадова особа митного органу має право відмовити у застосуванні процедури компромісу, необхідно віднести: важливість справи, систематичність порушень, важливість збереження публічного інтересу.

Більше того, митний орган упродовж одного робочого дня, наступного за днем подання заяви, зобов'язаний надати заявникові вмотивовану відповідь про причини незастосування процедури компромісу.

Ще одним недоліком застосування процедури митного компромісу є відсутність відповідальності за невиконання умов мирової угоди особою, яка її підписала, чи митним органом. Законодавством України передбачено, що мирова угода вважається недійсною і провадження у справі про порушення митних правил поновлюється, якщо особа, яка вчинила порушення митних правил, не виконала дій, передбачених МК України, у визначений мировою угодою строк, який не може перевищувати 30 днів. Проте не вказано, яка відповідальність настає для сторін за невиконання умов мирової угоди, що не лише свідчить про відсутність стимулу до дотримання умов сторонами, а й загрожує нормальній взаємодії та довірі між сторонами, що може спричинити несправедливість та нерівність, при цьому знижується рівень прозорості та законності, а отже, зростає ризик корупції, тому ефективність та економічні переваги інституту митного компромісу втрачаються. Необхідним є встановлення відповідальності за невиконання умов мирової угоди як для особи, яка порушила митні правила, так і для митного органу, оскільки відсутність відповідальності для державного органу може стати причиною зловживання наданими йому повноваженнями та зниження рівня довіри до нього. Особа, яка порушила митні правила, також повинна розуміти, що при укладанні мирової угоди не лише на неї покладаються певні зобов'язання, а й на митний орган і те, що негативні правові наслідки можуть настати для будь-якої з сторін.

В США порушення умов митного компромісу може мати наслідком застосування адміністративних санкцій, що передбачають накладення штрафу, конфіскацію товарів чи заборону на проведення митних операцій. Крім того, особа може бути позбавлена митних привілеїв чи можливості отримати митні послуги в майбутньому [239]. На нашу думку, санкція, застосовувана за невиконання умов мирової угоди, повинна бути пропорційною санкціям, передбаченим за скоєння порушення митних правил.

Таким чином, на сьогодні одним з найдискусійніших напрямків удосконалення адміністративно-правових засад юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні є можливість запровадження адміністративної преюдиції. Крім зазначеного іншими напрямками удосконалення юридичної відповідальності за вказане діяння, на нашу думку, є: 1) доповнення змісту статті 482 МК України вказівкою на форму вини, з якою вчиняється незаконне переміщення товарів через митний кордон держави з метою забезпечення передбачуваності дії цієї норми; 2) запровадження юридичної відповідальності за порушення митних правил, передбачене статтею 482 МК України, для юридичних осіб, що дозволить оптимально застосовувати пропорційні адміністративно-правові наслідки правопорушення до належного суб'єкта, а також ведення окремого реєстру юридичних осіб, на яких уже накладали санкції за таке діяння; 3) віднесення до кваліфікуючих ознак скоєння порушення, передбаченого статтею 482 МК України, із залученням посадових осіб митних органів, зважаючи на високий рівень корупції в митних органах; 4) закріплення в нормах МК України стадій провадження у справі про порушення митних правил; 5) вдосконалення процедури митного компромісу, результатом якої є укладення мирової угоди про припинення провадження у справі про порушення митних правил шляхом компромісу.

### Висновки до розділу 3

1. Узагальнено досвід окремих зарубіжних країн (Велика Британія, Німеччина, Польща, Литва, США) щодо правового регулювання юридичної відповідальності за контрабанду товарів загалом. Зроблено висновок, що в більшості вищезазначених держав переважає кримінальна відповідальність за це діяння. На окрему увагу заслуговує досвід таких країн: по-перше, Польщі, який може бути використаний Україною в частині: 1) одночасного закріплення адміністративної та кримінальної відповідальності за незаконне переміщення товарів через митний кордон і розмежування їх за критерієм вартості контрабандних товарів; 2) можливість притягнення юридичної особи до юридичної відповідальності за вказане діяння; по-друге, США – в частині: 1) забезпечення митних органів відповідними технологіями; 2) високого рівня взаємодії митних органів з іншими суб'єктами тощо.

2. З'ясовано, що визначення на законодавчому рівні меж юридичної відповідальності за незаконне переміщення товарів через митний кордон – це один з напрямків, який впливає на динаміку скоєння таких порушень, але він ефективний лише за умови приділення уваги іншим важливим напрямкам: статусу та повноваженням митних органів, їх технологічному забезпеченню та взаємодії з іншими суб'єктами, рівню корумпованості митної системи тощо.

3. Визначено, що на сьогодні одним з найдискусійніших напрямків удосконалення адміністративно-правових засад юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні є можливість запровадження адміністративної преюдиції. Крім вищезазначеного, виокремлено такі напрямки вдосконалення юридичної відповідальності за зазначене діяння: 1) доповнення змісту статті 482 МК України вказівкою на форму вини, з якою вчиняється незаконне переміщення товарів через митний кордон держави, з метою забезпечення передбачуваності дії цієї норми;

2) запровадження юридичної відповідальності за порушення митних правил, передбачене статтею 482 МК України, для юридичних осіб, що дозволить оптимально застосовувати пропорційні адміністративно-правові наслідки правопорушення до належного суб'єкта, а також ведення окремого реєстру юридичних осіб, на яких уже накладали санкції за таке діяння; 3) віднесення до кваліфікуючих ознак скоєння порушення, передбаченого статтею 482 МК України, із залученням посадових осіб митних органів, зважаючи на високий рівень корупції в митних органах; 4) закріплення в нормах МК України стадій провадження у справі про порушення митних правил; 5) вдосконалення процедури митного компромісу, результатом якої є укладення мирової угоди про припинення провадження у справі про порушення митних правил шляхом компромісу.

## ВИСНОВКИ

У дисертації наведено теоретичне узагальнення і нове вирішення наукового завдання – визначення змісту та особливостей адміністративно-правових засад юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні та обґрунтування напрямків їх удосконалення. У результаті проведеного дослідження сформульовано низку нових наукових положень, висновків та рекомендацій, спрямованих на досягнення поставленої мети, основними з яких є наведені.

1. З'ясовано, що становлення інституту юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення тісно пов'язане з появою державності на території України та розвитком зовнішньоекономічної торгівлі. Оскільки поряд з державним регулюванням переміщення предметів через митні кордони були особи, які намагались оминати встановлений порядок з метою отримання більшого прибутку, для протидії та боротьби з переміщенням товарів через митний кордон поза митним контролем було передбачено юридичну відповідальність за його скоєння.

2. Виокремлено наступні періоди становлення інституту юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення на території України:

1-й період (IX–XIII ст.) – визначення меж юридичної відповідальності за перевезення товарів поза митним контролем у вигляді штрафу та конфіскації предметів, які переміщували, в документах часів Київської Русі (Раффельштеттенський митний статут, Судебник князя Володимира, збірка законів «Руська правда»);

2-й період (XIV ст. – серед. XVII ст.) – юридичну відповідальність за контрабанду товарів на українських землях визначали законодавством протекціоністських держав (Річ Посполита, Велике князівство Московське, Османська імперія; особливістю цього періоду становлення інституту

юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення стає поява смертної кари за скоєння вказаного діяння;

3-й період (сер. XVII ст. – XVIII ст.) – активізація протидії та боротьби з контрабандою товарів з метою захисту економічних інтересів Козацько-гетьманської держави, розбудова мережі митних постів, запровадження посади шафаря, який виявляв приховані вантажі та накладав на винних осіб санкції, передбачені Соборним Уложением 1649 р., Універсалом 1654 р., хоча змістовного визначення поняття «контрабанда» не було, а таємне ввезення товарів і їх продаж позначали терміном «непорядки»;

4-й період (поч. XIX ст. – поч. XX ст.) – сформовані на цей час правові принципи визначали курс розвитку митного законодавства та протидії контрабанді на XX ст., крім того, трансформується зміст контрабанди, розширюється об'єктивна сторона діяння та коло суб'єктів, які можуть бути притягнуті до юридичної відповідальності за його скоєння, з'являються кваліфікуючі ознаки, змінюються санкції – від штрафу та виселення винних до осіб до ув'язнення від 4 до 6 років (Митний статут 1819 р., Положення про покарання 1845 р., Митний статут 1892 р., Митний кодекс 1904 р.);

5-й період (30 грудня 1922 р. – 11 грудня 1991 р.) – становлення інституту юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення за часів перебування території України в складі СРСР пов'язане з обраним радянською владою напрямком економічного розвитку, реалізація якого позначалася на рівні контрабанди в державі; після проголошення незалежності Україною юридична відповідальність за контрабанду товарів деякий час не відрізнялася від визначеної радянською владою;

6-й період (12 грудня 1991 р. – до сьогодні) – вміщує декілька етапів: I етап (12 грудня 1991 р. – 14 листопада 2011 р.) пов'язаний із прийняттям митних кодексів України 1991 та 2002 років, а також КК України, нормами якого за переміщення деяких товарів через митний кордон поза пунктами пропуску передбачали кримінальну відповідальність; II етап (15 листопада

2011 р. – до сьогодні) – починається з декриміналізації товарної контрабанди відповідно до Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо гуманізації відповідальності за правопорушення у сфері господарської діяльності». Зважаючи на те, що на сьогодні підтримують ідею рекриміналізації такого діяння, після прийняття відповідного законопроекту можна буде говорити про ще один етап становлення інституту юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні.

3. Запропоновано під адміністративно-правовим регулюванням юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні розуміти владну діяльність уповноважених державою суб'єктів, спрямовану на впорядкування суспільних відносин у сфері притягнення винних осіб до адміністративної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення через визначення у законодавстві держави нормативної та процесуальної підстав, а також інших умов настання такої відповідальності.

4. Визначено особливості адміністративно-правового регулювання юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні: 1) забезпечення притягнення до адміністративної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні через поєднання різних джерел – Конституції України, міжнародних актів, законів та підзаконних актів, що обумовлено, зокрема, регулюванням митної справи в Україні нормативними актами різного рівня; 2) специфіку співвідношення норм КУпАП та МК України як джерел адміністративно-правового регулювання юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення, яка полягає в тому, що адміністративна відповідальність за зазначене діяння закріплена не КУпАП як основним кодифікованим нормативним актом, що містить перелік усіх адміністративних правопорушень, а МК України, водночас у разі виникнення

питань, не врегульованих МК України, використовують норми КУпАП;

3) не охоплення чинним МК України не лише всіх аспектів митної справи, а й адміністративної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення, що підтверджується відсутністю поняття «товари комерційного призначення», переліку стадій притягнення до адміністративної відповідальності за митні правопорушення, підстав, за яких митний орган має право відмовити у застосуванні процедури компромісу (мирової угоди), відповідальності за невиконання умов мирової угоди особою, яка підписала мирову угоду, чи митним органом тощо, обумовлює необхідність уніфікації та систематизації митного законодавства.

6. Зроблено висновок, що незаконне переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України – це протиправний, умисний поведінковий акт осудної фізичної або юридичної особи, виражений у формі активної дії, скоєної різним способом, який посягає на суспільні відносини щодо встановлених правил переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України і тягне за собою настання несприятливих наслідків для порушника.

7. Установлено, що недоліками законодавчого визначення юридичного складу незаконного переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України є: 1) відсутність у МК України законодавчого розуміння поняття «товари комерційного призначення», що може обумовити помилкову кваліфікацію порушення митних правил за ст. 482 МК України; 2) невідповідність назви статті 482 МК України, а саме «Переміщення або дії, спрямовані на переміщення товарів / транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України поза митним контролем» потребам практики та спотворення нею дійсного нормативного змісту категорії «переміщення через митний кордон України»; 3) віднесення юридичного складу порушення митних правил за ст. 482 МК України до правопорушень з матеріальним складом, зважаючи на складність визначення

наслідків, які настають через деякий час в кожному конкретному випадку, враховуючи обмежений час для кваліфікації скоєння діяння;

4) виокремлення серед суб'єктів адміністративної відповідальності за незаконне переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України лише фізичних осіб, що порушує передбачений ст. 13 Конституції України принцип рівності всіх суб'єктів права власності – фізичних осіб, юридичних осіб і фізичних осіб-підприємців – перед законом.

8. Запропоновано під адміністративним провадженням у справі про контрабанду товарів комерційного призначення розуміти сукупність послідовних процесуальних дій посадових осіб митних органів, суду (судді), здійснюваних у визначених адміністративним законодавством порядку й формі з метою правильного визначення всіх обставин незаконного переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України, встановлення особи порушника та ухвалення законного й обґрунтованого рішення про накладення адміністративного стягнення за порушення митних правил. Наголошено на тому, що адміністративне провадження у справі про контрабанду товарів комерційного призначення охоплює декілька стадій обов'язкового і факультативного характеру.

9. Визначено недоліки реалізації стадій адміністративного провадження у справі про контрабанду товарів комерційного призначення, обумовлених, зокрема, й недосконалим правовим регулюванням: 1) часткове регулювання МК України правил обігу інформації в електронних базах даних митних органів та функціонування електронного документообігу в митній справі, що поширюються і на виявлення та документування порушення митних правил, ускладнює використання електронних доказів для доведення обставин у справі; 2) невизначеність підстав для відмови митним органом у застосуванні процедури митного компромісу, крім того, не має й належної мотивації для порушників щодо використання цього інструменту для врегулювання спору шляхом досягнення компромісу; 3) відсутність у зацікавлених осіб, якими

можуть бути власники товарів, що є безпосередніми предметами порушення митних правил / транспортних засобів із спеціально виготовленими сховищами (тайниками), які використовували для приховування безпосередніх предметів чи їх переміщення через митний кордон України поза митним контролем, права на оскарження в апеляційному порядку постанови судді у справі про порушення митних правил за ст. 482 МК України.

10. Запропоновано під адміністративним стягненням за контрабанду товарів комерційного призначення розуміти офіційну реакцію держави на незаконне переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України, зовнішнім вираженням якої є застосування до винної особи конкретного заходу відповідальності, передбаченого статтею 482 МК України, з метою виховного впливу на правопорушника, запобігання вчиненню нових порушень, зокрема й іншими особами, відшкодування завданих збитків. З'ясовано, що перелік адміністративних стягнень за порушення митних правил, передбачений МК України, вужчий за наведений у КУпАП, що підтверджує специфіку адміністративної відповідальності за порушення митних правил, зокрема, й контрабанду товарів комерційного призначення, за скоєння якої МК України передбачено накладення адміністративних стягнень особистого (попередження) та майнового (штраф і конфіскація) характеру.

11. Розглянуто такі дискусійні аспекти застосування адміністративних санкцій за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні, як відповідність адміністративних санкцій ступеню шкоди, заподіяваної нею економічним інтересам держави, ефективність застосування зазначених санкцій. Спростовано недоцільність формулювання висновку про неадекватність або неефективність адміністративних стягнень за скоєння порушення митних правил, передбаченого статтею 482 МК України, на підставі кількості розглянутих судами справ про порушення митних правил

чи кількості закритих проваджень через недоведеність окремих елементів складу порушення митних правил, чи збільшення чи зменшення надходжень від сплати митних платежів порівняно з плановими. Зроблено висновок, що недосягнення економічного ефекту від накладення адміністративних санкцій за порушення митних правил, зокрема передбаченого статтею 482 МК України, стримується насамперед інституційними та функціональними перешкодами.

12. Узагальнено досвід окремих зарубіжних країн (Велика Британія, Німеччина, Польща, Литва, США) щодо правового регулювання юридичної відповідальності за контрабанду товарів загалом. Зроблено висновок, що в більшості вищезазначених держав переважає кримінальна відповідальність за це діяння. На окрему увагу заслуговує досвід таких країн: по-перше, Польщі, який може бути використаний Україною в частині: 1) одночасного закріплення адміністративної та кримінальної відповідальності за незаконне переміщення товарів через митний кордон і розмежування їх за критерієм вартості контрабандних товарів; 2) можливість притягнення юридичної особи до юридичної відповідальності за вказане діяння; по-друге, США – в частині: 1) забезпечення митних органів відповідними технологіями; 2) високого рівня взаємодії митних органів з іншими суб'єктами тощо.

13. З'ясовано, що визначення на законодавчому рівні меж юридичної відповідальності за незаконне переміщення товарів через митний кордон – це один з напрямків, який впливає на динаміку скоєння таких порушень, але він ефективний лише за умови приділення уваги іншим важливим напрямкам: статусу та повноваженням митних органів, їх технологічному забезпеченню та взаємодії з іншими суб'єктами, рівню корумпованості митної системи тощо.

14. Визначено, що на сьогодні одним з найдискусійніших напрямків удосконалення адміністративно-правових засад юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні є можливість

запровадження адміністративної преюдиції. Крім зазначеного, виокремлено такі напрямки вдосконалення юридичної відповідальності за зазначене діяння: 1) доповнення змісту статті 482 МК України вказівкою на форму вини, з якою вчиняється незаконне переміщення товарів через митний кордон держави, з метою забезпечення передбачуваності дії цієї норми; 2) запровадження юридичної відповідальності за порушення митних правил, передбачене статтею 482 МК України, для юридичних осіб, що дозволить оптимально застосовувати пропорційні адміністративно-правові наслідки правопорушення до належного суб'єкта, а також ведення окремого реєстру юридичних осіб, на яких уже накладали санкції за таке діяння; 3) віднесення до кваліфікуючих ознак скоєння порушення, передбаченого статтею 482 МК України, із залученням посадових осіб митних органів, зважаючи на високий рівень корупції в митних органах; 4) закріплення в нормах МК України стадій провадження у справі про порушення митних правил; 5) вдосконалення процедури митного компромісу, результатом якої є укладення мирової угоди про припинення провадження в справі про порушення митних правил шляхом компромісу.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Скляр Ю. І. Генезис інституту юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні. *Регіональні особливості злочинності: сучасні тенденції та стратегії протидії*: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Кривий Ріг, 14 травня 2021 р.). Кривий Ріг : КННІ, 2021. С. 246–251.
2. Історія митної справи в Україні / К. М. Колесников та ін. ; за ред. П. В. Пашка, В. В. Ченцова ; вступне слово О.В. Єгорова. Київ : Знання, 2006. 606 с.
3. Чорний В. Найдавніші митні статuti і зовнішньоторговельні зв'язки Київської Русі. Київ : Академія митної служби, 2000. 108 с.
4. Яромій І. В. Адміністративно-правовий механізм запобігання та протидії порушенням митних правил в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Дніпро : ДДУВС, 2018. 197 с.
5. Саско О. Генеза кримінальної відповідальності за контрабанду. *Історико-правовий часопис*. 2014. № 1 (3). С. 107–112.
6. Ігнатко Н. В. Організаційно-правові основи становлення системи дізнання митних органів української держави (середина XVII – початок XXI ст.) : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01. Київ : Національний педагогічний університет ім. М. П. Драгоманова, 2016. 205 с.
7. Максимов О. В. Правове регулювання протидії контрабанді: історія питання. *Науковий Вісник ЛДУВС*. 2009. № 4. С. 308–319.
8. Універсали Богдана Хмельницького 1648–1657. Київ : Альтернативи, 1998. 381 с.
9. Бойко В. М., Багрій-Шахматов Л. В., Попов Г. В. Історія митної справи в Україні. Київ : Видавець Вадим Карпенко, 2002. 52 с.
10. Яромій І. В. Історико-правове дослідження становлення інституту порушення митних правил в Україні. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2018. №1. С. 125–129.

11. Кабачинський М. І. Історія охорони кордонів України : монографія. Хмельницький : Вид-во Нац. академії держ. прикордон. служби України ім. Б. Хмельницького, 2005. 355 с.
12. Тимошенко А. В. Протидія контрабанді у забезпеченні економічної безпеки : дис. ... канд. юрид. наук : 21.04.02. Київ, 2021. 231 с.
13. Морозов О. В. Історія боротьби з контрабандою в українських губерніях (остання чверть XVIII – початок XX ст.). *Грані. Історія*. 2011. № 3 (77). С. 12–16.
14. Сорока С. О. Контрабанда наркотичних засобів: проблеми протидії : монографія. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2012. 228 с.
15. Омельчук О. М. Історичні аспекти боротьби з контрабандою в Україні. *Вісник Хмельницького інституту регіонального управління та права*. 2003. № 3–4. С. 207–215.
16. Курильчук Н. «Олевське прикордоння» після Ризького миру: проблеми кордону і людські долі. *Інтермарум: історія, політика, культура*. 2021. Вип. 9. С. 60–80.
17. Письменна О. П., Сотніченко І. В., Томчук О. В. Організаційно-правові засади боротьби з контрабандою на сучасному етапі. *Збірник наукових праць ВНАУ*. Серія: Економічні науки. 2012. № 2 (64). С. 100–107.
18. Коцан Р. Боротьба з контрабандою на радянсько-польському кордоні у 1921–1939 роках. *Історико-політичні проблеми сучасного світу : збірник наукових статей*. 2017. Т. 35–36. С. 192–201.
19. Гребенюк А. О. Відповідальність за переміщення або дії, спрямовані на переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України поза митним контролем : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Запоріжжя, 2021. 224 с.

20. Гнітько С. Боротьба з контрабандою в Україні у 20-ті роки. URL: [https://shron1.chtyvo.org.ua/Hnitko\\_Svitlana/Borotba\\_z\\_kontrabandoiu\\_v\\_Ukraini\\_u\\_20-ti\\_roky.pdf](https://shron1.chtyvo.org.ua/Hnitko_Svitlana/Borotba_z_kontrabandoiu_v_Ukraini_u_20-ti_roky.pdf).
21. Storozhenko S. Legal Regulation of Liability for the Illegal Movement of Goods through the Customs Border since the USSR time. *Path of Science*. 2018. Vol. 4, No. 9. P. 4001–4008.
22. Таможенный кодекс СССР от 19.12.1928 года. Інститут історії України Національної академії наук України : офіційний вебсайт. URL: <http://resource.history.org.ua>.
23. Архірейський Д. В. Протидія радянських митників контрабанді наприкінці 1920-х – у 1930-х рр. *Український історичний журнал*. 2013. № 2. С. 105–120.
24. Дзержинський наказав переслідувати і знищувати контрабандистів з такою самою жорстокістю, як і ідейних ворогів радянської влади. *Закон і Бізнес*. 2009. URL: <https://zib.com.ua/ua/3014.html>.
25. Кримінальний кодекс Української РСР, прийнятий Верховною Радою Української РСР 28 грудня 1960 р. *Відомості Верховної Ради*. 1961. № 2. Ст. 14.
26. 25 років незалежності: нариси історії творення нації та держави / Г. В. Боряк, В. В. Головка, В. М. Даниленко та ін. ; НАН України ; Ін-т історії України. Київ : Ніка-Центр, 2016. 796 с
27. Про Програму боротьби з контрабандою та порушенням митних правил на 2008–2009 роки : Указ Президента України від 04.03.2008 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/195/2008#Text>.
28. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо гуманізації відповідальності за правопорушення у сфері господарської діяльності : Закон України від 15.11.2011 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2012. № 25. Ст. 263.

29. Митний кодекс України : Закон України від 13.03.2012 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2012. № 44–45, № 46–47, № 48. Ст. 552.
30. Кримінальний кодекс України : Закон України від 05.04.2001 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 25–26. Ст. 131.
31. Баранов С. О. Митне право України : навчально-методичний посібник. Одеса, 2017. 375 с.
32. Тарахонич Т. І. Ефективність правового регулювання. *Наукові записки НаУКМА. Серія «Юридичні науки»*. 2004. Т. 26. С. 82–84.
33. Кривицький Ю. В. Механізм правового регулювання в сучасній теорії права. *Часопис Київського університету права*. 2009. № 4. С. 74–79.
34. Бобровник С. В. Правове регулювання суспільних відносин та реалізація права. *Правова держава*. 1996. Вип. 7. С. 103–108.
35. Фаткуллін Ф. Н., Фаткуллін Ф. Ф. Проблеми теорії держави і права. Казань : КЮІ МВС Росії, 2003. URL: <http://ibl.pp.ua/4/000350.html>.
36. Демків Р. Я. Правове регулювання як юридичне явище: окремі аспекти розуміння. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право»*. 2015. Вип. 34, т. 1. С. 19–23.
37. Загальна теорія держави і права: основні поняття, категорії, правові конструкції та наукові концепції : навч. посіб. / за ред. О. В. Зайчука, Н. М. Оніщенко. Київ : Юрінком Інтер, 2008. 400 с.
38. Азизов Р. Ф. Правовое регулирование: информационный аспект : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Санкт-Петербург, 2007. 21 с.
39. Конституція України : Закон України від 28.06.1996 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст. 141.
40. Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур (Киотська конвенція) від 18.05.1973 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_643#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_643#Text).
41. Міжнародна конвенція про взаємну адміністративну допомогу у відверненні, розслідуванні та припиненні порушень митного законодавства

(Конвенція Найробі) від 09.06.1977 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995926#Text>.

42. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, від 27.06.2014 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text).

43. Теорія держави і права. Академічний курс : підруч. / за ред. О. В. Зайчука, Н. М. Оніщенко. Київ : Юрінком Інтер, 2006. 688 с.

44. Скакун О. Ф. Теорія держави і права (Енциклопедичний курс) : підручник. 2-ге вид., перероб. і допов. Харків : Еспада, 2009. 752 с.

45. Ківалов С. В., Кормич Б. А. Джерела митного права. *Митна справа*. 2002. № 4. С. 3–10.

46. Сучасна правова енциклопедія / О. В. Зайчук, О. Л. Копиленко, В. С. Ковальський та ін. ; за заг ред. О. В. Зайчука ; Ін-т законодавства Верховної Ради України. 2-ге вид., переробл. і допов. Київ : Юрінком Інтер, 2013. 408 с.

47. Скакун О. Ф. Теорія держави і права (Енциклопедичний курс) : підручник. Харків : Еспада, 2006. 776 с.

48. Андрусів Л. Теоретико-правові засади системи нормативно-правових актів. *Підприємництво, господарство і право*. 2017. № 4. С. 128–131.

49. Грянка Г. В. Правові засади адміністративної відповідальності за порушення митних правил. *Право і суспільство*. 2012. № 6. С. 102–108.

50. Ільченко К. Р. Порядок та підстави переміщення через митний кордон України продуктів морського та річкового промислу : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Одеса, 2016. 193 с.

51. Войтенко І. Особливості адміністративної відповідальності за порушення митних правил в Україні. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. Серія: Юридичні науки : збірник наукових праць. 2017. № 876. С. 112–118.

52. Кодекс адміністративного судочинства України: Закон України від 06.07.2005 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 35–36, № 37. Ст. 466.
53. Про затвердження Типової мирової угоди про припинення провадження в справі про порушення митних правил : Наказ Міністерства фінансів України від 28.05.2012 р. № 607. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0985-12#Text>.
54. Годяк А. І. Деякі питання правового регулювання компромісу у справі про порушення митних правил. *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ*. 2016. № 1. С. 160–167.
55. Про затвердження Порядку відшкодування витрат за зберігання товарів та транспортних засобів на складах митних органів, Порядку обчислення сум витрат у справах про порушення митних правил та їх відшкодування та Розмірів відшкодувань за зберігання на складах митних органів товарів і транспортних засобів : Наказ Міністерства фінансів України від 15.06.2012 р. № 731. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1140-12#Text>.
56. Про затвердження форм процесуальних документів у справах про порушення митних правил : Наказ Міністерства фінансів України від 31.05.2012 р. № 652. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/z1015-12#Text>.
57. Про затвердження Методичних рекомендацій щодо провадження у справах про порушення митних правил : Наказ Державної митної служби України від 30.12.2004 р. № 936. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0936342-04#Text>.
58. Скляр Ю. І. Правове регулювання притягнення до адміністративної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2021. № 5. С. 186–189. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2021-5/44>.

59. Номінас К. Проблеми бізнесу на митниці. *Юридична газета online* : веб-сайт. 2020. № 20 (726). URL: <https://yur-gazeta.com/dumka-eksperta/problemi-biznesu-na-mitnici.html>.
60. Кушнарєва О. В. Поняття і природа уніфікації нормативно-правової термінології. *Юридична психологія та педагогіка*. 2011. № 2 (10). С. 58–61.
61. Клещенко Н. О. Уніфікація законодавства: теоретико-прикладні аспекти : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01. Київ, 2020. 204 с.
62. Клещенко Н. О. Уніфікація та гармонізація законодавства: порівняльно-правовий аспект. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 4. С. 29–31.
63. Константа О. Адміністративно-правові заходи боротьби з порушенням митних правил : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 ; ХНУВС. Харків, 2008. 210 с.
64. Хомутянський В. В. Сучасні проблеми юридичної кваліфікації порушень митних правил. *Право і суспільство*. 2019. № 6, ч. 2. С. 73–79.
65. Хома В. О. Законодавчі засоби боротьби з незаконним переміщенням тютюнових виробів через митний кордон України. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2018. № 5. С. 137–140.
66. Правознавство : підручник / В. Ф. та ін. ; за заг. ред. В. Ф. Опришка, Ф. П. Шульженка. Київ : КНЕУ, 2003. 767 с.
67. Лук'янець Д. М. Розвиток інституту адміністративної відповідальності: концептуальні засади та проблеми правореалізації : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2007. 406 с.
68. Дрофич Ю. В. Поняття та основні ознаки адміністративної відповідальності: аналіз сучасної адміністративно-правової літератури. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право»*. 2022. Вип. 73, ч. 2. С. 18–26.
69. Митне право України : навч. посіб. / Ю. В. Іщенко, В. П. Чабан. Київ : Юрінком Інтер, 2010. 296 с.

70. Ліпінський В. В. Проблемні питання притягнення до адміністративної відповідальності за вчинення порушень митних правил, передбачених ст. 355 Митного кодексу України. *Вісник Академії митної служби України. Право*. 2011. № 2. С. 61–68.
71. Яромій І. В. Адміністративно-правовий механізм запобігання та протидії порушенням митних правил в Україні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Дніпро : ДДУВС, 2018. 22 с.
72. Настюк В. Я., Шульга М. Г. Митне право України : навч. посіб. Харків : Нац. юрид. акад. України, 2005. 114 с.
73. Митне право : мультимед. навч. посіб. / О. В. Кузьменко, І. Д. Пастух, В. М. Дорогих та ін. НАВС, 2014. URL: [https://arm.naiu.kiev.ua/books/mutne\\_pravo/materials/home.html#](https://arm.naiu.kiev.ua/books/mutne_pravo/materials/home.html#).
74. Кодекс України про адміністративні правопорушення з постатейними матеріалами. Станом на 1 січня 2001 р. / за ред. Е. Ф. Демського. Київ : Юрінком Інтер, 2001. 1088 с.
75. Гончарук С. Т. Юридичний аналіз адміністративних правопорушень, пов'язаних з корупцією. *Юридичний вісник*. 2018. № 1 (46). С. 60–66.
76. Миколенко А. И. Административный процесс и административная ответственность в Украине : учеб. пособие Харьков : Одиссей, 2004. 272 с.
77. Стрельченко О. Г. Специфіка проступку як складової частини адміністративного делікту. *Право і суспільство*. 2012. № 3. С. 137–143.
78. Вербіцька І. І., Гончар Г. П. Зміст та ознаки митних деліктів в Україні. *Науковий вісник міжнародного гуманітарного університету. Серія: Економіка і менеджмент*. 2020. Вип. 44. С. 66–71.
79. Кравець М. О. Кваліфікація порушень митних правил: процесуальний аспект. *Право і суспільство*. 2014. № 1–2. С. 192–196.
80. Великий тлумачний словник сучасної української мови / гол. ред. В. Т. Бусел, редактори-лексикографи: В. Т. Бусел, М. Д. Василега-Дерибас,

- О. В. Дмитрієв, Г. В. Латник, Г. В. Степенко. Київ ; Ірпінь : Перун, 2005. 1728 с.
81. Єніна А. Митне регламентування порушень митних правил та відповідальності за їх порушення. *Міжнародний науковий журнал «Інститут бухгалтерського обліку, контроль та аналіз в умовах глобалізації»*. 2020. Вип. 1. С. 19–28.
82. Сидоренко В. В. Об'єкти адміністративних проступків у сфері економічної безпеки. *Форум права*. 2011. № 2. С. 828–832.
83. Гарат М. Р. Об'єкт адміністративних правопорушень у сфері містобудівельної діяльності. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2021. № 8. С. 217–219.
84. Ківалов С. Митна політика та митне право в Україні. Одеса : Юридична література, 2006. 360 с.
85. Зотенко О. О. Класифікація порушень митних правил, критерії розмежування «триваючих» та «разових» порушень митних правил. URL: <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/6766/%D0%97%D0%BE%D1%82%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BE.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.
86. Гребенюк А. О. Відповідальність за переміщення або дії, спрямовані на переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон України поза митним контролем : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Запоріжжя: Запорізький національний університет, 2021. 224 с.
87. Окерешко М. В. Поняття і склад адміністративного правопорушення, вчиненого лікарем у сфері охорони здоров'я населення. *Молодий вчений*. 2017. № 5.1 (45.1). С. 80–84.
88. Колпаков В. К., Гордєєв В. В. Склад адміністративного проступку. Чернівці : Чернівецький нац. ун-т, 2011. 44 с.
89. Колпаков В. К. Адміністративна відповідальність (Адміністративно-деліктне право). Київ : Юрінком Інтер, 2008. 256 с.

90. Стороженко С. А. Адміністративна відповідальність за незаконне переміщення товарів через митний кордон України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Тернопіль, 2019. 236 с.
91. Гуржій Т. О. Предмет адміністративного проступку. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2016. № 2. С. 193–194.
92. Адміністративне право України : підручник. 2-ге вид. зі змін. і допов. / за заг. ред. Т. О. Коломоець : Істина, 2012. 528 с.
93. Комзюк В. Т., Комзюк А. А. Актуальні питання вдосконалення законодавства України, яке регулює запобігання і протидію контрабанді, та окремих юридичних складів порушень митних правил. *Вісник ХНУВС*. 2018. № 3 (82). С. 20–29.
94. Князєв В. С. Щодо класифікації товарів: митно-правовий аспект. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2020. № 2, т. 2. С. 18–21.
95. Про затвердження Порядку взаємодії органів Державної прикордонної служби України з органами Державної митної служби України та Державної податкової служби України під час виявлення ознак порушень митних правил, а також виявлення майна, яке не має власника або власник якого невідомий : Наказ Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства фінансів України від 18.10.2018 р. № 849/828. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/%20z1290-18#Text>.
96. Хараїн І. І. Переміщення предметів фізичними особами для комерційного використання: недоліки правового регулювання. *Правова позиція*. 2016. № 2. С. 200–207.
97. Ліпінський В. Проблемні питання кваліфікації протиправних дій, спрямованих на недекларування товарів, транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України. *Правова позиція*. 2017. № 1 (18). С. 43–52.

98. Ємець Л. О. Система та склад адміністративних правопорушень в екологічній сфері. *Вісник Чернівецького факультету Національного університету «Одеська юридична академія»*. 2018. № 1. С. 34–48.
99. Федорчак І. В. Об'єктивна сторона адміністративного правопорушення у сфері земельних відносин. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія «Право». 2014. Вип. 24, т. 3. С. 137–140.
100. Постанова суду від 02.07.2019 р. по справі № 461/3937/19. Галицький районний суд м. Львова URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/82778961>.
101. Рудницький І. Л. Особливості виявлення та розслідування контрабанди наркотичних засобів, що вчиняються організованими злочинними групами: дис. ... д-ра філософії : спец. 081 – Право. Львів : Національний університет «Львівська політехніка», 2019. 250 с.
102. Грищенко В. Визначення вартості предметів контрабанди. *Вісник прокуратури*. 2008. № 4. С. 87–88.
103. Омельчук О. Об'єктивна сторона контрабанди. *Вісник Львівського університету. Серія юридична*. 2011. Вип. 36. С. 482–487.
104. Дудоров О. О., Мовчан Р. О. Про рекриміналізацію товарної контрабанди в контексті євроінтеграційних прагнень України. *Вісник ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка*. 2021. Вип. 3 (95). С. 75–94.
105. Криміналістика : підручник : у 2 т. / В. Ю. Шепітько та ін. ; за ред. В. Ю. Шепітька. Харків : Право, 2019. Т. 2. 328 с.
106. Іванченко О. С. Поняття переміщення товарів через митний кордон України. *Митна справа*. № 2 (50). 2007. С. 59–64.
107. Передало Х. С., Стасів Н. В. Боротьба з контрабандою як один із методів забезпечення економічної безпеки держави. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку*. 2016. № 851. С. 206–211.
108. Шостак М. Ф. Митне право : навч. посіб. Київ: ТП «Прес», 2003. 224 с.

109. Прокопенко В.В. Митні формальності на транспорті в Україні та їх адаптація до міжнародних митних норм, правил та стандартів : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Запоріжжя : Запорізький національний університет, 2018. 423 с.
110. Хараїн І. І. Нормативний зміст категорії переміщення через митний кордон України. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2019. № 3. С. 105–110.
111. Дьоміна С. Ю. До переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон України. *Митна справа*. 2010. № 2. С. 75–78.
112. Базиліук І. О. Поняття переміщення товарів через митний кордон та його правове забезпечення. *Актуальні проблеми держави і права*. 2011. Вип. 60. С. 516–522.
113. Михайлов О. В. Зміст категорії «переміщення через митний кордон України». 2020. URL: <http://www.spilnota.net.ua/ua/article/id-3493/>.
114. Про судову практику у справах про контрабанду та порушення митних правил : Постанова Пленуму Верховного Суду України від 03.06.2005 р. № 8. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0008700-05#Text>.
115. Лист Міністерства юстиції України «Щодо скоєння особою триваючого порушення» № 22-34-1465 від 01.12.2003 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v1465323-03#Text>.
116. Постанова Верховного суду від 28.05.2020 р. у справі № 725/3410/17. URL: <https://verdictum.ligazakon.net/document/88337906>.
117. Колпаков В. К. Фактичні ознаки та юридичний склад адміністративного проступку: поняття та розмежування. *Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки*. 2016. № 3. С. 160–170.
118. Кравець М. Порушення митних правил у структурі митних правопорушень. *Юридичний вісник*. 2014. № 2. С. 74–80.
119. Бондаренко О. С., Скляр Ю. І. Контрабанда валютних цінностей і товарів комерційного призначення як способи легалізації (відмивання)

доходів, одержаних злочинним шляхом. *Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Юридичні науки*. 2020, № 2, ч. 3, т. 31 (70). С. 22–26. DOI: <https://doi.org/10.32838/2707-0581/2020.2-3/04>.

120. Заходи щодо боротьби з відмиванням коштів та фінансуванням тероризму. Україна. Звіт за результатами п'ятого раунду взаємної оцінки, підготовлений Комітетом експертів Ради Європи з оцінки заходів протидії відмиванню коштів та фінансуванню тероризму (MONEYVAL). Грудень 2017 року. 231 с. URL : [http://finmonitoring.in.ua/wp-content/uploads/2018/03/zvit\\_ukr.pdf](http://finmonitoring.in.ua/wp-content/uploads/2018/03/zvit_ukr.pdf).

121. Рекуненко Т. О. Правопорушення як фактична підстава адміністративної відповідальності. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція*. 2016. № 36, т. 1. С. 67–71.

122. Кормич Б. А., Коваль Н. О. Митне право : навч.-метод. посіб. Освітня програма підготовки здобувачів вищої освіти ступеня бакалавра в Національному університеті «Одеська юридична академія», галузь знань 08 «Право», спеціальність 081 «Право». Одеса : Фенікс, 2021. 132 с.

123. Науково-практичний коментар до Митного кодексу України : у 3 т. / П. В. Пашко, В. Ю. Хомутич, Т. І. Єфименко та ін. Київ : ДНУ «Акад. фін. управління», 2012. 504 с.

124. Белікова О. В. Адміністративна відповідальність за порушення митних правил. *Право та державне управління*. 2013. № 4 (13). С. 16–20.

125. Адміністративні правопорушення та відповідальність (у схемах і таблицях) : навчальний посібник / А. М. Куліш, О. М. Резнік. Суми : Сумський державний університет, 2019. 98 с.

126. Крижановська В. А. Адміністративна відповідальність в адміністративному праві України: сучасне розуміння, нові підходи: автореф. дис. ... канд. юрид. наук; 12.00.07. Львів, 2016. 22 с.

127. Кравець М. О. Адміністративна відповідальність юридичних осіб. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2017. № 4. С. 75–78.

128. Добрянська Н. В. Дискусійні питання із приводу адміністративної відповідальності юридичних осіб. *Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Юридичні науки*. 2019. № 5, т. 30 (69). С. 133–138.
129. Співак І. В. Юридична особа як специфічний суб'єкт адміністративної відповідальності за порушення митних правил. *Право та державне управління*. 2019. № 1 (34), т. 1. С. 65–73.
130. Рішення Конституційного Суду України щодо офіційного тлумачення положень п. 22 ч. 1 ст. 92 Конституції України, ч. 1 та 3 ст. 2, ч. 1 ст. 38 КУпАП (справа про відповідальність юридичних осіб). *Вісник Конституційного Суду України*. 2001. № 3. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v007p710-01#Text>.
131. Соловійова О. М. Принципи адміністративної відповідальності та проблеми їх практичної реалізації. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 9. С. 358–366.
132. Євдокимов Д. А. Адміністративно-правові засади здійснення розслідування у справах про адміністративні правопорушення органами Національної поліції : дис. ... д-ра філософії : спец. 081 – право. Київ, 2021. 225 с.
133. Адміністративне право : підручник / Ю. П. Битяк та ін. ; за заг. ред. В. В. Зуй. Харків : Право, 2010. 624 с.
134. Калюта А. Б. Адміністративно-юрисдикційна діяльність митних органів України : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2007. 18 с.
135. Батанова Л. О. Поняття провадження у справах про порушення митних правил: проблеми визначення нормативного змісту. *Вісник Чернівецького факультету Національного університету «Одеська юридична академія»*. 2014. № 1. С. 43–52.
136. Коробенко С. В. Адміністративно-юрисдикційні провадження в діяльності митних органів : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ : Національний авіаційний університет, 2021. 24 с.

137. Солопова І. В. Специфіка доказування у митних провадженнях. *Актуальні проблеми політики*. 2015. Вип. 56. С. 277–284.
138. Корнева Т. В. Удосконалення процесуальних засад адміністративної юрисдикції в митній справі. *Вісник Академії митної служби України. Серія «Право»*. 2009. № 2 (3). С. 73–77.
139. Бандурка О. М., Тищенко М. М. Адміністративний процес : підручник для вищ. навч. закл. Київ : Літера ЛТД, 2002. 288 с.
140. Дуженко С. А. Провадження у справах про порушення митних правил : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2016. 21 с.
141. Педешко А. І. Адміністративна відповідальність за порушення митних правил : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків : Університет внутрішніх справ, 2000. 22 с.
142. Красівський О., Товт В. Особливості та проблеми здійснення митного контролю в контексті європейської інтеграції. *Аспекти публічного управління*. 2021. № 1, т. 9. С. 106–112.
143. Про встановлення Митного кодексу Союзу: Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 952/2013 від 09.10.2013 р. *Офіційний вісник Європейського Союзу*. 2013. L 269. С. 1.
144. Білуха Т. М., Микитенко Т. В. Митний контроль: організація і методологія. *Науковий вісник Національного університету ДПС України (економіка, право)*. 2014. № 1 (64). С. 181–187.
145. Бережнюк І. Г. Митне регулювання України: національні та міжнародні аспекти : монографія. Дніпропетровськ : Академія митної служби України, 2009. 543 с.
146. Мельник О. Г., Адамів М. Є., Тодощук А. В. Концептуальні засади реформування митної системи України в умовах європейської інтеграції. *Економіка та держава*. 2018. № 11. С. 39–44.
147. Приймаченко Д. В., Прокопенко В. В. Перевірка обліку товарів, транспортних засобів комерційного призначення, що переміщуються через

митний кордон України та/або перебувають під митним контролем як форма митного контролю. *Lex Portus*. 2016. № 1. С. 64–77.

148. Митне право України : навч. посіб. / Ю. М. Дьомін та ін. Київ : Центр навчальної літератури, 2009. 232 с.

149. Про затвердження вичерпного переліку підстав, за наявності яких може проводитись огляд (переогляд) товарів, транспортних засобів комерційного призначення органами доходів і зборів : Постанова Кабінету Міністрів України від 23.05.2012 р. № 467. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/467-2012-%D0%BF#Text>.

150. Про затвердження Порядку проведення огляду та переогляду товарів, транспортних засобів комерційного призначення : Наказ Міністерства фінансів України від 12.12.2012 р. № 1316. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0318-13#Text>.

151. Денисенко В. В. Правове забезпечення митної політики: міжнародно-правові стандарти та українське законодавство : навч. посіб. Запоріжжя : ЗНТУ, 2018. 326 с.

152. Ярмакі Х. П. Контроль та нагляд в діяльності митних органів України. *Митна справа*. 2011. № 4. С. 32–35.

153. Гуцаленко Л. В., Марчук У. О., Фабіянська В. Ю. Митний пост-аудит. Київ : Центр учбової літератури, 2018. 388 с.

154. Сливка О. Пост-аудит як форма митного контролю в Україні та його перспективи. *Підприємництво, господарство і право*. 2018. № 6. С. 201–203.

155. Про затвердження Положення про порядок передачі до відділення або служби по боротьбі з контрабандою і порушеннями митних правил матеріалів справ про порушення митних правил, заведених іншими підрозділами митниці : Наказ Державної митної служби України від 06.01.1999 р. № 8. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0008342-99#Text>.

156. Бурцева О. В. Документальна фіксація факту забезпечення законності під час відкриття справи про порушення митних правил. *Вісник Академії митної служби України. Серія «Право»*. 2009. № 2 (3). С. 59–65.
157. Узагальнення судової практики та вивчення правильності застосування Митного кодексу України, який набрав чинності з 1 червня 2012 року. Апеляційний суд м. Києва. URL: <http://www.krapka.org.ua>.
158. Постанова П'ятого апеляційного адміністративного суду у справі № 501/897/19 від 24.09.2019 р. URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/84461650>.
159. Білак Н. І., Чернявська О. М. Удосконалення інституту доказування у справах про порушення митних правил. Modern researches: progress of the legislation of Ukraine and experience of the European Union : Collective monograph. Riga : Izdevnieciba "Baltija Publishing", 2020. Р. 1. 592 р.
160. Соломенко Г. В. Адміністративно-правові засади боротьби з порушенням митних правил : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Ірпінь, 2017. 209 с.
161. Митне право України : навч. посібн. / А. І. Годяк, О. М. Ілюшик, Я. П. Павлович-Сенета. Львів : СПОЛОМ, 2017. 308 с.
162. Русанова Б. В. Деякі аспекти реалізації права на оскарження в суді постанов у справах про адміністративні правопорушення. *Форум права*. 2014. № 3. С. 327–332.
163. Про затвердження Типової мирової угоди про припинення провадження в справі про порушення митних правил : Наказ Міністерства фінансів України № 607 від 28.05.2012 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0985-12#Text>.
164. Палій Л. Л. Форми та методи адміністративної діяльності щодо забезпечення митної безпеки України : дис. ... д-ра філософії : спец. 081 – право. Запоріжжя, 2020. 219 с.

165. Івашова Л. М., Скоромцова Т. О. Відповідальність суб'єктів ЗЕД за результатами митного пост-аудиту в Україні: реалії наближення до міжнародних стандартів. *Митна безпека : науковий журнал*. 2017. № 1. С. 47–54.
166. Постанова від 24.09.2019 р. по справі № 501/897/19. П'ятий апеляційний адміністративний суд. URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/84461650>.
167. Бурбика М. М., Резнік О. М., Чернобай О. І. Адміністративно-юрисдикційна діяльність суду у справах про порушення митних правил : монографія. Суми : Сумський державний університет, 2016. 149 с.
168. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 р. *Відомості Верховної Ради Української РСР*. 1984. Дод. до № 51. Ст. 1122.
169. Остафійчук Л. А. Електронні докази у справах про порушення митних правил. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 5. С. 410–414.
170. Малєєва Л. Г. Окремі проблеми правового регулювання процедури оскарження у сфері митної справи України. *Форум Права*. 2022. № 2 (1). С. 13–20.
171. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним зверненням громадянина Третяка Андрія В'ячеславовича щодо офіційного тлумачення положень частини другої статті 294 Кодексу України про адміністративні правопорушення у взаємозв'язку з положеннями пункту 8 частини третьої статті 129 Конституції України № 2-рп/2015 від 31.03.2015 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v002p710-15#Text>.
172. Матіос А. В. Адміністративна відповідальність посадових осіб. Київ : Знання, 2007. 223 с.
173. Герчаківський С., Герчаківська О. Фіскально-правовий моніторинг судового розгляду справ про митні правопорушення. *Актуальні проблеми правознавства*. 2020. № 3 (23). С. 34–43.

174. Дорогих В. Порухення митних правил. *Юридичний вісник*. 2014. № 3. С. 180–184.
175. Хорощак Н. В. Адміністративні стягнення за законодавством України. Київ : Інститут держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2004. 172 с.
176. Хомутянський В. В. Особливості адміністративної відповідальності за порушення митних правил у співвідношенні із загальною адміністративною відповідальністю. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція*. 2019. № 37. С. 69–72.
177. Тарахович Т. І. Принцип рівності у системі загальних принципів права. *Часопис Київського університету права*. 2013. № 4. С. 43–46.
178. Плетньова А. Є. Сучасна проблематика адміністративної відповідальності за порушення митних правил. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2020. № 1. С. 74–77.
179. Сисоєнко І. А., Карлюха Д. О. Митні правопорушення: теоретичний аспект. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2019. Вип. 1 (18). С. 259–263.
180. Берестов І. В., Берестова Т. Т. Контрабанда та порушення митних правил : конспект лекцій. Харків : УкрДУЗТ, 2015. Ч. 3. 60 с.
181. Адміністративна відповідальність : навч. посіб. (для підготовки до заліку з дисципліни «Адміністративна відповідальність») / Р. Г. Щокін та ін. ; за заг. ред. М. Н. Курка. Київ : ДП «Вид. дім «Персонал», 2015. 148 с.
182. Звіти роботи Держмитслужби за 2022 рік. URL: <https://customs.gov.ua/plani-ta-zviti-roboti>.
183. Огороднікова І. І. Особливості провадження по справам про адміністративні правопорушення в сфері оподаткування. *Форум права*. 2011. № 4. С. 518–523.
184. Сквірський І. О., Кувакін С. В. Особливості застосування адміністративних стягнень, передбачених у ст. 474 Митного кодексу

України: напрями вдосконалення. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2021. № 6. С. 74–78.

185. Паламарчук Г. В. Контрабанда – транснаціональний чи трансграничний злочин: визначення понять. *Вісник Південного регіонального центру Національної академії правових наук України*. 2019. № 21 С. 87–93.

186. Про внесення змін до Кримінального кодексу України та Кримінального процесуального кодексу України щодо криміналізації контрабанди товарів та підакцизних товарів, а також недостовірного декларування товарів : проєкт Закону України від 23.04.2021 р. № 5420. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=71756](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=71756).

187. Корж М., Балацький І. До чого може призвести криміналізація контрабанди товарів. *Юридична газета online*. 2021. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/kriminalne-pravo-ta-proces/do-chogo-mozhe-prizvesti-kriminalizaciya-kontrabandi-tovariv.html>.

188. Прокопенко О. С. До питання про криміналізацію контрабанди товарів. *Проблеми науки кримінального права та їх вирішення у законотворчій та правозастосовній діяльності* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (Харків, 8–9 жовтня 2015 р.) / ред-кол.: В. Я. Тацій (голов. ред.), В. І. Борисов (заст. голов. ред.) та ін. Харків : Право, 2015. С. 381–385.

189. Кухар В. В. Декриміналізація «товарної» контрабанди: теорія та практика. *Університетські наукові записки*. 2013. № 3 (47). С. 408–412.

190. Молдован Е. С., Жданова В. П. Зарубіжний досвід оперативно-розшукової діяльності митних органів: уроки для України. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2020. № 4. С. 315–319.

191. Про затвердження положень про Державну податкову службу України та Державну митну службу України : Постанова Кабінету Міністрів України від 06.03.2019 р. № 227. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/227-2019-%D0%BF#Text>.

192. Про оперативно-розшукову діяльність : Закон України від 18.02.1992 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1992. № 22. Ст. 303.
193. Про затвердження Положення про Департамент боротьби з контрабандою та митними правопорушеннями : Наказ Державної митної служби України від 07.04.2011 р. № 289. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0289342-11#Text>.
194. Дорофеєва Л.М. Здійснення ОРД митними органами : правові можливості та організаційна неспроможність. *Теоретичні питання юриспруденції і проблеми правозастосування: виклики ХІХ століття*. Харків, 2020. С. 86–88.
195. Дорофеєва Л. М. Європейський вектор розвитку української митниці : монографія. Дніпро : УМСФ, 2019. 448 с.
196. Сідляр В. В., Валігура В. А. Проблеми адміністрування митних платежів через призму фіскальних загроз. *Ефективна економіка*. 2021. DOI: 10.32702/2307-2105-2021.8.100.
197. Скільки коштів Митна служба перераховує до держбюджету. Слово і діло: аналітичний портал : вебсайт. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2023/02/07/infografika/ekonomika/skilky-koshtiv-mytna-sluzhba-pereraxovuye-derzhbyudzhetu>.
198. Чумак В. В. Особливості діяльності митних органів щодо протидії контрабанді. *Вісник ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка*. 2020. Вип. 3 (91). С. 320–328.
199. Пунда О. О., Місяць А. П., Молдован Е. С. Оперативно-розшукові повноваження митних органів: теоретичні та прикладні аспекти. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2021. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2021-10/141>.
200. Бортнікова М. Г., Чиркова Ю. Л. Митний пост-аудит в Україні: проблемні аспекти та напрями удосконалення. *Економіка та суспільство*. 2022. № 44. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-44-55>.

201. Аркуша Л. І. Проблеми взаємодії та інформаційного забезпечення правоохоронних органів у боротьбі з економічною організованою злочинною діяльністю. *Інформаційне забезпечення протидії організований злочинності*. Одеса : Фенікс, 2003. С. 109–117.
202. Черних С. П. Адміністративно-правові засади взаємодії органів державної влади України у сфері протидії організований злочинності. *Право і безпека*. 2010. № 2 (34). URL: [http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc\\_gum/pib/2010\\_2/PB-2/PB-2\\_18.pdf](http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/pib/2010_2/PB-2/PB-2_18.pdf).
203. Рябовол Л. Т. Взаємодія державних правоохоронних органів : проблема визначення поняття. *Наукові записки. Серія: Право*. 2021. Вип. 11. С. 75–80.
204. Про затвердження Положення про організацію та несення служби з охорони дипломатичних представництв, консульських установ іноземних держав, представництв міжнародних організацій в Україні військовими частинами і підрозділами Національної гвардії України : Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 02.02.2016 р. № 74. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0320-16#Text>.
205. Левченко С. Г. Правові основи реалізації адміністративних повноважень у державній митній справі : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Одеса : Національний університет «Одеська юридична академія», 2014. 26 с.
206. Паламарчук Г. В. Кримінологічні засади запобігання правопорушенням, пов'язаним із переміщенням товарів / предметів через митний кордон, на сучасному етапі в Україні : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Одеса, 2021. 242 с.
207. Сидоренко О. В. Адміністративно-правовий статус митних постів в Україні : дис. ... д-ра філософії : 081 – право. Суми : Сумський державний університет, 2020. 222 с.
208. Байдюк І. І. Адміністративно-правове забезпечення взаємодії Державної прикордонної служби України з правоохоронними органами : дис. ... д-ра

- філософії : сец. 081 – право. Суми : Сумський державний університет, 2021. 235 с.
209. Коваленко В. В. Про стан боротьби з контрабандою та заходи протидії щодо її вчинення. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ України*. 2002. № 1. С. 83–92.
210. Золотніков О. С. Взаємодія митних та правоохоронних органів в процесі здійснення митного контролю. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2020. № 3. С. 488–491.
211. Звіт про виконання Плану роботи Державної митної служби України на 2021 рік та покладених на неї завдань. URL: <https://customs.gov.ua/plani-ta-zviti-roboti>.
212. Серих О. В. Деякі питання взаємодії митних органів з органами охорони державного кордону. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія «Право». 2012. Вип. 19, т. 3. С. 198–200.
213. Шалай А. М. Кримінологічна характеристика та запобігання контрабанді наркотичних засобів, психотропних речовин та їх аналогів чи прекурсорів митними органами України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2021. 230 с.
214. Кістанова Я. М. Адміністративно-правове співробітництво в сфері боротьби з митними правопорушеннями в ЄС : дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2015. 228 с.
215. Кривонос М. А. Організація взаємодії митних органів щодо надання взаємної допомоги з питань порушень митного законодавства. *Вісник Академії митної служби України*. Серія «Право». 2012. № 1. С. 25–29.
216. Пивоваров В. В. Міжнародна спеціалізація транснаціональної злочинності в Україні. *Порівняльно-аналітичне право*. 2018. № 1. С. 285–289.
217. Звіт про виконання Плану роботи Державної митної служби України за I півріччя 2020 року. URL: <https://customs.gov.ua/web/content/1662?unique=c8a6ef34a3d842addca53200780ea16287155981&download=true>.

218. Звіти роботи Держмитслужби за 2020 рік. URL: <https://customs.gov.ua/plani-ta-zviti-roboti>.
219. Живко Б. Г., Головач Т. М., Боруцька Ю. З. Контрабанда та митна безпека: основні схеми контрабандних поставок. *Вчені записки Університету «КРОК»*. 2021. № 3 (63). С. 161–168.
220. Mateusz Mikowski Proceder warty miliardy euro – jak UE walczy z przemytnikami. URL: <https://samorząd.pap.pl/kategoria/europap-news/proceder-warty-miliardy-euro-jak-ue-walczy-z-przemytnikami>.
221. Нижникова В. В. Порухення митних правил: актуальні питання. URL: <http://dspace.onu.edu.ua:8080/bitstream/123456789/29627/1/11-14.pdf>.
222. Kancelaria Sejmu. Kodeks karny [Rzeczypospolitej Polskiej], Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny, k. k. z 1997 r. URL: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19970880553/U/D1997553Lj.pdf>.
223. Актуальні проблеми запобігання і протидії незаконному обігу тютюнових виробів : монографія / за заг. ред. канд. юрид. наук., доц. В. О. Хоми. Хмельницький, 2019. 237 с.
224. Хомутянський В.В. Адміністративно-правова протидія порушенням митних правил : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Запоріжжя, 2021. 242 с.
225. Prawo celne. URL: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20040680622/U/D20040622Lj.pdf>.
226. Kodekskarny. URL: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19970880553/U/D19970553Lj.pdf>.
227. Lukas Balandis A. Bilotaitė: środki przeciwdziałania przeciwko przemytowi będą tylko zaostrzane. URL: <https://wilno.tvp.pl/65748152/a-bilotait-srodki-przeciw-dzialania-przeciwko-przemytowi-beda-tylko-zaostrzane>.
228. Standorte der Generalzolldirektion, der Hauptzollämter und der Zollfahndungsämter. URL: [http://www.zoll.de/DE/DerZoll/Struktur/Generalzolldirektion\\_node.html](http://www.zoll.de/DE/DerZoll/Struktur/Generalzolldirektion_node.html).

229. Петрова І. Митна служба Німеччини в інтегрованій системі митних служб Європейського Союзу. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 1. С. 121–126.
230. The Fiscal Code of Germany. URL: [https://www.congreso.es/docu/docum/ddocum/dosieres/sleg/legislatura\\_10/spl\\_93/pdfs/38.pdf](https://www.congreso.es/docu/docum/ddocum/dosieres/sleg/legislatura_10/spl_93/pdfs/38.pdf).
231. Dr. Skirmantas Bikelis rethinking sanctions for smuggling: proportionality problem (II). Confiscation and tax measures application. URL: <https://teise.org/wp-content/uploads/2016/09/2013-1-Bikelis.pdf>.
232. Капітанець С. В. Запобігання та протидія митним правопорушенням: аналіз закордонного досвіду. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Економіка і менеджмент*. 2017. № 26 (1). С. 55–58.
233. Susan F. Martin Best Practices to Combat Smuggling and Protect the Victims of Traffickers. URL: <https://migration.ucdavis.edu/cf/more.php?id=100>.
234. Anti-Smuggling Efforts. URL: <https://www.sb.gov.hk/eng/special/bound/a-smug.html>.
235. 18 U.S. Code § 545 – Smuggling goods into the United States. URL: <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/18/545>.
236. Ткачик Ф. П., Гуцул І. А. Митний контроль у забезпеченні економічної безпеки України. *Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Економіка і управління*. 2019. № 5, т. 30 (69). С. 126–130.
237. Мельник О. Г., Адамів М. Є., Ноджак Л. С. Аналізування тенденцій розвитку митної системи України: міжнародний та національний виміри. *Інвестиції: практика та досвід*. 2019. № 7. С. 17–22.
238. Customs and Internal Revenue Service Consolidation Act. URL: <https://www.congress.gov/bill/117th-congress/house-bill/2617>.
239. Zollkodex – Zollkodexgesetz. URL: <https://eur-lex.europa.eu/DE/legal-content/summary/union-customs-code.html>.
240. Customs and Excise Management Act. URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1979/2/contents>.

241. Назаренко Д. О. Про співвідношення кримінальної й адміністративної відповідальності за порушення правил адміністративного нагляду. *Кримінальний кодекс України 2001 р.: проблеми застосування і перспективи удосконалення* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Львів, 7–8 квітня 2006 р.). Львів, 2006. С. 158.
242. Берднік І. В. Поняття адміністративної преюдиції у кримінальному праві. *Гендерні детермінанти вчинення насильства у сім'ї та правові основи протидії* : матеріали Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції. Київ, 2015. С. 77–81.
243. Деякі питання реалізації концептуальних напрямів реформування системи органів, що реалізують державну митну політику : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 13.05.2020 р. № 569-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/569-2020-%D1%80#Text>.
244. Гусаров М. С. Регламентация у кримінальному законодавстві України заборон з адміністративною преюдицією: кримінально-правова інновація чи крок назад? *Злочинність і протидія їй в умовах сингулярності: тенденції та інновації*. Харків : ХНУВС, 2021. С. 28–30.
245. Хавронюк Н.И. Административная преюдиция и институт рецидива с точки зрения уголовного права европейских стран. *Юрист*. 2011. № 1. URL: <http://www.zakon.kz/190761-administrativnaja-prejudicija-i.html>.
246. Дудоров О. О. Поняття злочину. Класифікація злочинів. *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2013. № 1 (1). С. 84–102.
247. Кримінальний процесуальний кодекс України : Закон України від 13.04.2012 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 9–10, № 11–12, № 13. Ст. 88.
248. Загальна теорія права : підручник / за заг. ред. М. І. Козюбри. Київ : Ваіте, 2015. 392 с.

249. Гришина Н. В. Адміністративна і кримінальна відповідальність: порівняльна характеристика. *Часопис з юридичних наук*. 2014. URL: <https://periodicals.karazin.ua/jls/article/view/1663>.
250. Штанько О. В. Теоретико-правові аспекти суспільної небезпеки і соціальної шкідливості правопорушення: критерії розмежування. *Вісник ХНУВС*. 2009. № 44. С. 21–29.
251. Донченко О. І. Особливості розмежування правопорушень. *Митна справа*. 2015. № 2 (98), ч. 2, кн. 2. С. 72–79.
252. Лахова О. В. Особливості визначення суспільної небезпечності злочину. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2020. № 4. С. 400–402.
253. Дусик А.В. Провадження у справах про порушення митних правил : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2006. 85 с.
254. World Customs Organization. Kyoto Convention – Guidelines to Specific Annex H Chapter 1: Customs Offences. 2000. URL: <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/wto-atf/dev/rkc-guidlines-sa-h1.pdf>.
255. Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG). URL: [https://www.gesetze-im-internet.de/owig\\_1968/BJNR004810968.html](https://www.gesetze-im-internet.de/owig_1968/BJNR004810968.html).
256. Ліпінський В. В., Лютіков В. С. Адміністративна відповідальність юридичних осіб за порушення митних правил. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право*. 2021. Вип. 65. С. 238–241.
257. Про затвердження Державної програми «Контрабанді – СТОП» на 2005–2006 роки : Постанова Кабінету Міністрів України від 01.04.2005 р. № 260. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/260-2005-%D0%BF#Text>.
258. Про Програму боротьби з контрабандою та порушенням митних правил на 2008–2009 роки : Указ Президента України від 04.03.2008 р. № 195/2008. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/195/2008#Text>.
259. Про затвердження Комплексного плану заходів щодо досягнення кінцевих цілей реформування митної служби : Наказ Державної митної

служби України від 25.11.2011 р. № 994. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MK111193>.

260. Макаренко А. 2009 – митниця в умовах кризи. Київ : Панорама, 2010. 430 с.

261. Рогатинська Н. Загальна характеристика злочинності у митній сфері. *Актуальні проблеми правознавства*. 2022. № 29 (1). С. 113–118.

262. Двох посадовців митного поста «Угринів» звільнено з лав Держмитслужби: у чому причина? 2023. URL: <https://zahid.espreso.tv/dvokh-posadovtsiv-mitnogo-posta-ugriniv-zvilneno-z-lav-derzhmitsluzhbi-u-chomu-prichina?amp>.

263. Ліпенцев А. В., Войтик О. Є., Мазій Н. Г. Протидія корупції в митних органах у контексті забезпечення ефективності публічного управління. *Ефективність державного управління*. 2021. Вип. 1 (66), ч. 1. С. 11–21.

## ДОДАТКИ

## Додаток А

## СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

*Наукові праці, в яких висвітлено основні наукові результати дисертації:*

1. Nadiia S. Andriichenko, Oleg M. Reznik, Vita V. Tkachenko, Marina V. Belanuk, Yurii I. Skliar. Smuggling of Goods as a Strategic Threat to the Economic Security of European States. *REICE: Revista Electrónica de Investigación en Ciencias Económicas*. 2020. № 15 (8). P. 346–357.
2. Бондаренко О. С., Скляр Ю. І. Контрабанда валютних цінностей і товарів комерційного призначення як способи легалізації (відмивання) доходів, одержаних злочинним шляхом. *Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Юридичні науки*. 2020. № 2, ч. 3, т. 31 (70). С. 22–26. DOI: <https://doi.org/10.32838/2707-0581/2020.2-3/04>.
3. Скляр Ю. І. Правове регулювання притягнення до адміністративної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2021. № 5. С. 186–189. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2021-5/44>.
4. Скляр Ю. І. Особливості юридичного складу незаконного переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон за законодавством України. *Науковий вісник Сіверщини. Серія: Право*. 2023. № 1 (18). С. 110–111. DOI: <https://doi.org/10.32755/sjlaw.2023.01.100>.

*Наукові праці, що засвідчують апробацію матеріалів дисертації:*

1. Скляр Ю. І. Генезис інституту юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні. *Регіональні особливості злочинності: сучасні тенденції та стратегії протидії*: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Кривий Ріг, 14 травня 2021 р.). Кривий Ріг : КННІ, 2021. С. 246–251.

## Додаток Б

ЗАТВЕРДЖУЮ

Начальник Управління СБ України  
в Сумській області

полковник

Олег КРАСНОШАПКА

«15» серпня 2023 року

## АКТ

про впровадження результатів дисертаційного дослідження Скляра Юрія Івановича «Адміністративно-правові засади юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні», поданого на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право»

## Комісія у складі:

1. Помічника начальника Управління (по РОС) – начальника відділу кадрового забезпечення Управління Служби безпеки України в Сумській області полковника Губарєва В'ячеслава Олександровича,
2. Інспектора відділу кадрового забезпечення Управління Служби безпеки України в Сумській області полковника Чижика Миколи Миколайовича,

цим актом засвідчує, що результати дисертаційного дослідження аспіранта Сумського державного університету Скляра Юрія Івановича на тему «Адміністративно-правові засади юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні», поданого на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право», можуть використовуватися у діяльності Управління Служби безпеки України в Сумській області.

Враховуючи небезпечність порушення митних правил передбаченого статтею 482 МК України, особливості географічного розташування Сумської області, що підвищує ризик незаконного переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон поза митними контролем саме в цьому регіоні та призначення органів безпеки України очевидно, що сформульовані автором висновки, положення, рекомендації мають важливе значення для: а) визначення ролі взаємодії між органами безпеки і митними органами щодо протидії і боротьби з контрабандою товарів комерційного призначення в Україні; б) виокремлення напрямків взаємодії вищезазначених суб'єктів щодо протидії і боротьби з контрабандою товарів комерційного призначення в Україні: організаційний, аналітичний, процесуальний, процедурний, кожен

з яких має свої особливості; в) удосконалення правової основи взаємодії органів безпеки і митних органів щодо протидії і боротьби з контрабандою товарів комерційного призначення в Україні.

В якості наукових джерел в діяльності Управління Служби безпеки України в Сумській області рекомендовано наступні публікації автора:

1. Nadiia S. Andriichenko, Oleg M. Reznik, Vita V. Tkachenko, Marina V. Belanuk, Yurii I. Skliar *Smuggling Of Goods As A Strategic Threat To The Economic Security Of European States* (2020). *REICE: Revista Electrónica de Investigación en Ciencias Económicas*, 15 (8), 346–357.

2. Бондаренко О.С., Скляр Ю.І. Контрабанда валютних цінностей і товарів комерційного призначення як способи легалізації (відмивання) доходів, одержаних злочинним шляхом. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: юридичні науки*. 2020, № 2, ч. 3, т. 31 (70). С. 22–26. DOI: <https://doi.org/10.32838/2707-0581/2020.2-3/04>.

3. Скляр Ю.І. Правове регулювання притягнення до адміністративної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2021. № 5. С. 186–189. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2021-5/44>.

4. Скляр Ю.І. Особливості юридичного складу незаконного переміщення товарів комерційного призначення через митний кордон за законодавством України. *Науковий вісник Сіверщини. Серія: Право*. 2023. № 1 (18). С. 110–111. DOI: <https://doi.org/10.32755/sjlaw.2023.01.100>.

Комісія констатує, що результати дисертаційного дослідження Скляр Юрія Івановича мають не лише теоретичне, але й практичне значення та спрямовані на удосконалення адміністративно-правових засад юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні. Окремі висновки, пропозиції, рекомендації сформульовані автором можуть бути використані для покращання взаємодії органів безпеки з митними органами у сфері протидії та боротьби із зазначеним діянням.

Члени комісії



В'ячеслав ГУБАРЕВ



Микола ЧИЖИК

**«ЗАТВЕРДЖУЮ»**

Проректор  
Харківського національного  
університету внутрішніх справ,  
доктор юридичних наук, професор,  
Заслужений юрист України

**Олександр МУЗИЧУК**

«11» липня 2023 р.



впровадження результатів дисертаційного дослідження Скляра Юрія Івановича «Адміністративно-правові засади юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення» поданого на здобуття ступеня доктора філософії зі спеціальності 081 «Право» у науково-дослідну діяльність Харківського національного університету внутрішніх справ

**Комісія в складі:**

1. Невядовського В.О. – доктора юридичних наук, доцента, ученого секретаря секретаріату Вченої ради Харківського національного університету внутрішніх справ (голова).
2. Шатрави С.О. – доктора юридичних наук, професора, завідувача науково-дослідної лабораторії з проблем досудового розслідування Харківського національного університету внутрішніх справ.
3. Абламського С.Є. – кандидата юридичних наук, доцента, начальника відділу організації наукової діяльності та захисту інтелектуальної власності Харківського національного університету внутрішніх справ.

цим актом засвідчує, що результати дисертаційного дослідження Скляра Юрія Івановича «Адміністративно-правові засади юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення» поданого на здобуття ступеня доктора філософії зі спеціальності 081 «Право» використовуються у наукових дослідженнях Харківського національного університету внутрішніх справ.

Зокрема при: 1) визначенні особливостей здійснення провадження у справах про контрабанду товарів комерційного призначення в Україні; 2) уточненні напрямів та рівнів взаємодії митних і правоохоронних органів України та інших держав щодо протидії і боротьби з контрабандою товарів комерційного призначення; 3) розкритті змісту поняття, ознак та юридичного складу контрабанди товарів комерційного призначення; 4) характеристиці ефективності застосування стягнень за контрабанду товарів комерційного призначення в Україні; 5) розробці пропозицій та рекомендацій щодо удосконалення національного законодавства.

Впровадження результатів дисертаційного дослідження Скляра Юрія Івановича «Адміністративно-правові засади юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення» в науково-дослідну діяльність Харківського національного університету внутрішніх справ забезпечило розширення науково-методичного інструментарію дослідження нормативно-правових актів та їх проєктів з питань правоохоронної діяльності.

**Члени комісії**

**Владислав НЕВЯДОВСЬКИЙ**

**Сергій ШАТРАВА**

**Сергій АБЛАМСЬКИЙ**



**ЗАТВЕРДЖУЮ**

Проректор  
Харківського національного  
університету внутрішніх справ,  
доктор юридичних наук, професор

**Михайло БУРДІН**

« 10 липня 2023 р.

**АКТ ВПРОВАДЖЕННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ  
ДИСЕРТАЦІЙНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ**

*Комісія у складі:*

декан факультету № 5 Харківського національного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, доцент **Віктор Василенко** (голова);

професор кафедри поліцейської діяльності та публічного адміністрування факультету № 3 Харківського національного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор **Олена Джафарова**;

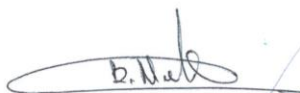
начальник навчально-методичного відділу Харківського національного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук **Ірина Рязанцева**.

склала цей акт про те, що результати дисертаційного дослідження Склера Юрія Івановича «Адміністративно-правові засади юридичної відповідальності за контрабанду товарів комерційного призначення» поданого на здобуття ступеня доктора філософії зі спеціальності 081 «Право» використовуються в освітньому процесі Харківського національного університету внутрішніх справ під час підготовки підручників, навчальних посібників, лекцій та науково-методичних матеріалів із дисциплін «Адміністративне право», «Адміністративний процес», «Публічне адміністрування», «Судові та правоохоронні органи України», «Основи адміністративно-юрисдикційної діяльності» та інших дисциплін адміністративно-правового характеру.

Внесені автором до зазначених лекційних матеріалів доповнення підготовлені на достатньому теоретичному та методичному рівні та ґрунтуються на результатах проведеного автором глибокого дослідження чинного законодавства, практики притягнення до юридичної відповідальності

за контрабанду товарів комерційного призначення, у зв'язку з чим можуть бути впроваджені в освітній процес Харківського національного університету внутрішніх справ, а також використані у науково-дослідній роботі слухачів, студентів та курсантів.

Члени комісії:



**Віктор ВАСИЛЕНКО**



**Олена ДЖАФАРОВА**



**Ірина РЯЗАНЦЕВА**