

Герман О. О., аспірант кафедри морського та митного права НУ «ОЮА», прокурор міжрайонної Котовської прокуратури

Комерційне та некомерційне (особисте) переміщення автомобільного транспортного засобу через митний кордон України

Стаття присвячена дослідженню порядку комерційного та некомерційного переміщення автомобільного транспортного засобу через митний кордон України, а також розгляду проблемних питань, які пов'язані з таким переміщенням. Акцентовано увагу на тому, що особливого значення комерційне та некомерційне (особисте) призначення автомобільних транспортних засобів набуває при їх переміщенні через митні кордони країн дальнього чи ближнього зарубіжжя, оскільки таке призначення автомобільних транспортних засобів суттєво впливає на їх оподаткування митними платежами.

Ключові слова: автомобільний транспортний засіб, призначення та використання автомобільного транспортного засобу, автомобільний транспортний засіб комерційного використання, автомобільний транспортний засіб особистого (некомерційного) використання.

Стаття посвящена исследованию порядка коммерческого и некомерческого перемещения автомобильного транспортного средства через таможенную границу Украины, а также рассмотрению проблемных вопросов, связанных с таким перемещением. Акцентировано внимание на том, что особенного значения коммерческое и некомерческое (личное) назначение автомобильных транспортных средств приобретает при их перемещении через таможенные границы стран дальнего и ближнего зарубежья, поскольку такое перемещение автомобильных транспортных средств существенно влияет на их налогообложение таможенными платежами.

Ключевые слова: автомобильное транспортное средство, назначение и использование автомобильного транспортного средства, автомобильное транспортное средство коммерческого использования, автомобильное транспортное средство личного (некомерческого) использования.

The article investigates the order of commercial and non-commercial movement of a road vehicle through the customs border of Ukraine, as consideration of problematic issues connected to such movement. The attention is focused on the fact that special importance is attached to commercial and (personal) noncommercial purposes of motor vehicle while their moving across the customs borders of the countries of the far and near abroad. Since such movement of motor vehicle significantly influence their taxation by customs charges.

Key words: motor vehicle; purpose and usage of motor vehicle; motor vehicle of commercial use; motor vehicle of (personal) noncommercial use.

Актуальність статті. Легкові автомобілі, моторні транспортні засоби для перевезення вантажів (різної вантажопідйомності), спеціалізовані транспортні засоби, вантажопасажирські автомобілі-фургони, автомобілі, що обладнані для проживання, транспортні засоби для перевезення людей, які спеціально обладнані під житло, транспортні засоби, що спеціально призначені для пересування по снігу, не укомплектовані або незавершені транспортні засоби (які мають, власно кажучи, властивості останніх), трактори (які буксирують чи штовхають інші транспортні засоби, пристрої, вантажі), бойові самохідні бронемашини з моторним приводом, мотоцикли та багато інших самохідних або неса-

мохідних транспортних засобів (товарні позиції згідно з 8701 – 8716 Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності України (далі – УКТ ЗЕД) [1, с. 2321-2364]) з комерційними та некомерційними цілями на постійній або тимчасовій (довготривалій чи терміновій) основі перетинають митний кордон України. А отже, розгляд питань призначення та використання автомобільних транспортних засобів для їх комерційного та некомерційного переміщення через митний кордон України є вельми актуальним.

Аналіз дослідження проблеми. Науково-практичним підґрунтям статті стали загальнотеоретичні розробки та окремі дослідження фахівців у галузі державної митної справи, зокрема Ківалова С.В., Кормича Б.А., Макаренка А.В., Додіна Є.В., Пашка П.В., Науменка В.П., Заколюдяжного В.В., Малюха Н.Ф., Рождественського О.В., Соболя І.М., Черкунова С.І., Туржанського В.А., Разумєя М.М., Номинаса К.М. та інших.

Метою статі є дослідження комерційного та некомерційного переміщення автомобільного транспортного засобу через митний кордон України, а також розгляд проблемних питань, які пов'язані з таким переміщенням.

Виклад основного матеріалу. Автомобільний транспорт – це галузь транспорту, яка забезпечує задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях вантажів і пасажирів автомобільними транспортними засобами [2, абз. 1 ч. 1 ст. 1]. До складу автомобільного транспорту відносяться: підприємства автомобільного транспорту, що здійснюють перевезення вантажів і пасажирів, авторемонтні та шиноремонтні підприємства, рухомий склад автомобільного транспорту, транспортно-експедиційні підприємства, автовокзали й автостанції, навчальні заклади, ремонтно-будівельні організації та соціально-побутові заклади, інші підприємства, установи й організації, незалежно від форм власності, що забезпечують роботу автомобільного транспорту [3, ст. 30].

Діяльність автомобільного транспорту забезпечують працівники, які безпосередньо надають послуги з перевезення вантажів чи пасажирів, виконують роботи з ремонту та технічного обслуговування транспортних засобів, надають допоміжні послуги, пов'язані з перевезеннями [2, ч. 1 ст. 16].

До земель автомобільного транспорту належать землі, надані в користування під споруди і устаткування енергетичного, гаражного та паливно-роздавального господарства, автовокзали, автостанції, лінійні виробничі споруди, службово-технічні будівлі, станції технічного обслуговування, автозаправні станції, автотранспортні, спортивно-експедиційні підприємства, авторемонтні заводи, бази, вантажні двори, контейнерні майданчики та майданчики для перечеплення, службові та культурно-побутові приміщення й інші об'єкти, що забезпечують роботу автомобільного транспорту [3, ч. 1 ст. 31]. При цьому, до земель дорожнього господарства належать землі, надані в користування під проїзну частину, узбіччя, земляне полотно, декоративне озеленення, резерви, кювети, мости, тунелі, транспортні розв'язки, водопропускні споруди, підпірні стінки, смуги відведення і розташовані в їх межах інші дорожні споруди та обладнання. До складу земель дорожнього господарства входять також землі, що знаходяться за межами смуг відведення, якщо на них розміщені споруди, що забезпечують функціонування автомобільних доріг, а саме: паралельні об'їзні дороги, паромні переправи, снігозахисні споруди і насадження, протилавинні та протисельові

споруди; майданчики для стоянки транспорту і відпочинку, підприємства та об'єкти служби дорожнього сервісу, будинки (в тому числі жилі) та споруди дорожньої служби з виробничими базами, придорожні лісосмуги для захисту доріг і вирощування деревини, в тому числі ділової [3, ч. 2 ст. 31].

Так, відповідний профільний закон України розмежовує такі поняття як «автомобіль» та «автомобільний транспортний засіб»:

- автомобіль — це колісний транспортний засіб, який приводиться в рух джерелом енергії, має не менше чотирьох коліс, призначений для руху безрейковими дорогами і використовується для перевезення людей та (чи) вантажів, буксирування транспортних засобів, виконання спеціальних робіт;

- автомобільний транспортний засіб — це колісний транспортний засіб (автобус, вантажний та легковий автомобіль, причіп, напівпричіп), який використовується для перевезення пасажирів, вантажів або виконання спеціальних робочих функцій [2, абз. 2-3 ч. 1 ст. 1].

Слід наголосити на тому, що Митний кодекс України (далі — МК України) не містить такого поняття як «автомобільний транспортний засіб», а замість цього наведено визначення: «моторного транспортного засобу», «транспортних засобів», «транспортного засобу комерційного призначення» та «транспортного засобу некомерційного призначення» [4, пп. 19, 58 — 60 ч. 1 ст. 4]. Це цілком зрозуміло, оскільки МК України регламентує тільки здійснення митних процедур по відношенню до тих чи інших видів транспорту (включаючи стаціонарний) та застосування при цьому каталогу митних інструментів зі збору митних платежів. В цьому контексті смислова наповненість таких понять як «транспортні засоби» (транспортні засоби комерційного призначення, транспортні засоби особистого користування, трубопроводи та лінії електропередачі) [4, п. 58 ч. 1 ст. 4] або «моторні транспортні засоби» (транспортні засоби, що рухаються за допомогою встановленого на них двигуна) [4; п. 19 ч. 1 ст. 4] є досить обмеженою.

Необхідно зазначити, що моторними транспортними засобами, що використовувалися, вважаються такі, на які були або є реєстраційні документи, видані уповноваженими державними органами, в тому числі іноземними, що дають право експлуатувати ці транспортні засоби [1, с. 2321].

Аналізуючи положення МК України, які стосуються роз'яснення таких понять як «комерційне» та «особисте» призначення транспортного засобу, що переміщується через митний кордон України [4, п.п. 59-60 ч. 1 ст. 4], можливо дійти висновку про те, що законодавчою платформою для цих визначень слугували ратифіковані Україною Міжнародні конвенції: Про спрощення і гармонізацію митних процедур (у зміненій редакції згідно з Додатком I до Протоколу про внесення змін до Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур) [5, р. 3 п. E3./F.3; р. 1 п. E2./F.4 Спеціального дод. «J»] (далі — Кіотська конвенція), а також Конвенція про тимчасове ввезення 1990 року (далі — Стамбульська конвенція) [6, 7; п.п. а—с, е ст. 1, гл. I дод. С] (див. Табл. 1).

На наш погляд, термін «особисте призначення транспортного засобу» значно уступає в понятійному наповненні терміну «некомерційне призначення транспортного засобу», так як включає певний спектр смислових детермінант, які тісно переплетені з національним цивільним та господарським законодавством. Однак, вітчизняні законодавчі норми не враховують цього аспекту. Втім, на сторінках

Табл. 1

Коментар до пп. 59-60 ч. 1 ст. 4 МК України	Коментар до р. 3 п. Е3, F.3, р. 1 п. Е2, F.4 Спеціального додатку «Д» Кіотської конвенції	Коментар до пп. 4-5, е-с, е-ст. 1, гл. 1 додатку «С» Стамбульської конвенції
<p>Тіз комерційного призначення – будь-яке судно (у тому числі самохідні та несамохідні ліхтери та боржі, а також судна на підводних крилах), судно на повітряній подушці, повітряне судно, автотранспортний автотранспортний засіб (моторні т/з, причепи, навітрячепи) чи рухомий склад залізниць, що використовуються в міжнародних перевезеннях для використання в міжнародних перевезеннях осіб або для платного чи безоплатного промислового чи комерційного транспортування товарів разом з їхніми запасними частинами, приладдям та устаткуванням, а також мастилами та паливом, що містяться в їхніх звичайних баках упродовж їхнього транспортування разом із тіз комерційного призначення.</p> <p>Тіз особистого користування – наземні т/з товарних позицій 8702, 8703, 8704 (загальною масою до 3,5 тону), 8711 згідно з УКТ ЗЕД та причепи до них товарної позиції 8716 згідно з УКТ ЗЕД, плаваючі засоби та повітряні судна, що зареєстровані на території відповідної країни, перебувають у власності або тимчасовому користуванні відповідного громадянина та ввозяться або вивозяться шматком у кількості не більше однієї одиниці на кожну товарну позицію виключно для особистого користування, а не для промислового або комерційного транспортування товарів чи пасажирів за плату або безоплатно.</p>	<p>Тіз комерційного призначення – будь-яке судно (у тому числі самохідні та несамохідні ліхтери та боржі, а також судна на підводних крилах), судно на повітряній подушці, повітряне судно, автотранспортний засіб (у тому числі причепи, навітрячепи та комбіновані т/з) чи рухомий склад залізниць, що використовуються в міжнародних перевезеннях для платного транспортування осіб або для платного чи безоплатного промислового чи комерційного транспортування товарів разом з їхніми запасними частинами, приладдям та устаткуванням, а також мастилами та паливом, що містяться в їхніх звичайних баках упродовж їхнього транспортування разом із тіз комерційного призначення.</p> <p>Тіз особистого користування – автотранспортні засоби та причепи, катери та повітряні судна разом із запасними частинами до них та їх зв'язаними компонентами та устаткуванням, які ввозяться або вивозяться відповідною особою виключно для особистого користування, а не для транспортування товарів за плату або для промислового чи комерційного транспортування товарів за плату чи безоплатно.</p>	<p>а) «тіз» означає: будь-яке судно (у тому числі ліхтери, боржі та шматки, навіть якщо вони перевозяться на борту судна, і судна на підводних крилах), апарати на повітряній подушці, літальні апарати, наземні т/з (у тому числі велосипеди з двигунами, причепи, навітрячепи і послідвані т/з) і рухомий склад залізничного транспорту, а також їхні зв'язані запасні частини, додаткові пристосування та обладнання, які перевозяться на борту т/з (включаячи спеціальне обладнання, що використовується для завантаження, розвантаження, обробки та захисту вантажів);</p> <p>б) «комерційне використання» означає: платне перевезення осіб або промислове чи комерційне платне або безоплатне перевезення вантажів;</p> <p>в) «приватне використання» означає: перевезення особою виключно для особистих потреб, за винятком будь-якого комерційного використання;</p> <p>г) «стандартні баки» означає: баки, розроблені конструктором для всіх т/з того ж типу, що і засіб, якого ці баки розробляються, і постійне розташування якого дозволяє безпосередньо використовувати паливе як для цієї РУУ, так і для роботи систем охолодження та інших систем під час перевезення, де це доцільно. Стандартними баками вважаються також встановлені на т/з баки, які дозволяють безпосередньо використовувати інші типи пального, а також баки, встановлені на інших системах, якими можуть бути оснащені т/з.</p>

статті будемо використовувати понятійний термін «особисте (некомерційне) використання автомобільного транспортного засобу» (саме «використання», а не «призначення»). Не вдаючись до розкриття таких тематичних визначень як «використання» та «призначення» в етимологічному, юридичному, економічному, виробничому, транспортно-логістичному аспектах, можемо вказати, що більш доречним для автомобільного транспорту засобу, який переміщується через митний кордон України, буде застосування саме такого визначення як «використання».

Отже, «використання» автомобільного транспортного засобу — це технологічні та / або технічні процеси експлуатації моторних транспортних засобів з їх енергетичними ресурсами (автомобільним бензином, дизельним паливом, мастильними матеріалами тощо), потужностями, пристроями, обладнанням, устаткуванням та комплектуючими до них.

Тобто, використання автомобільного транспортного засобу з його обладнанням, устаткуванням, комплектуючими регламентовано технічними інструкціями, паспортами до цього моторного транспортного засобу (наприклад: автобурові (вантажні автомобілі, обладнані вишкою в комплекті з краном, лебідками та іншими пристроями та устаткуванням для буріння; автомобілі вантажні аварійні, що являють собою автомобільні шасі з підлогою або без неї та обладнані підймальними пристроями, такими як неповоротні крани, блоки чи лебідки, і призначені для підймання і буксирування транспортних засобів в аварійному стані (товарна позиція 8705 згідно з УКТ ЗЕД [1, с. 2337–2338])).

При цьому, під «призначення» автомобільного транспортного засобу слід вважати відповідні конкретні цілі та / або роботи (операційні дії) для виконання яких застосовується / використовується моторний транспортний засіб.

До цілей, за якими використовуються ті чи інші автомобільні транспортні засоби, можливо привести трактори, що використовуються у сільськогосподарських, садівничих (у виноградниках та садових розплідниках) та лісівницьких цілях (транспортні засоби цього типу характеризуються обмеженою максимальною швидкістю (зазвичай не більш як 25 км/год на автомагістралі (товарна позиція 8701 згідно з УКТ ЗЕД [1, с. 2326])).

Види автомобільних транспортних засобів, які застосовуються для тих чи інших робіт (операційних дій), говорять самі за себе: лімузини; таксі; спортивні та гоночні автомобілі; автомобілі швидкої допомоги, тюремні фургони; катафалки; бойові самохідні бронемашини з моторним приводом; туристські автофургони; самоскиди; снігомобілі; багатоцільові транспортні засоби (типу «фургон» або типу «пікап»); самозавантажні транспортні засоби; спеціальні автомобілі для перевезення гравців у гольф; транспортні засоби вантажні, самохідні, не обладнані підймачами або навантажувальними пристроями, які використовуються на заводах, складах, у портах чи аеропортах для перевезення вантажів на короткі відстані, а також тягачі, використовувані на залізничних платформах тощо (товарні позиції 8702–8710 згідно з УКТ ЗЕД [1; с. 2327–2352])).

Виходячи з цього, під «комерційним» використанням автомобільного транспорту, що прямує через митний кордон України, можливо вважати платне перевезення осіб або промислове чи комерційне безоплатне перевезення вантажів. В той же час, під особистим («некомерційним») використанням автомобільного транспорту, що прямує через митний кордон України, можливо

вважати перевезення виключно для особистих, приватних потреб, за винятком будь-якого комерційного використання, тобто таке перевезення здійснюється на безоплатній, безкоштовній основі.

Аналізуючи практичні дослідження митної та транспортної логістики, експеди-торського обслуговування, можливо визначити переваги та недоліки використання автомобільних транспортних засобів для цілей комерційного призначення. Так, перевагами при використанні автомобільного транспорту для комерційних цілей з перевезення вантажних відправлень є: висока маневреність, гнучкість, динамічність, висока швидкість доставки, висока схоронність вантажу, розгалужена інфра-структурна складова автомобільного господарства (автошляхи, сервісні зони (стан-ції технічного обслуговування) тощо), що надає можливість використовувати різноманітні маршрути та схеми доставки вантажів та доставити вантаж від відправ-ника вантажу до отримувача вантажу без перевантажень. При цьому автотранспорт є більш дешевшим аналогом в питаннях його технічної експлуатації з-поміж інших видів транспорту, що суттєво впливає на попит його використання при доставці вантажу подрібненими або малими партіями «від дверей до дверей» (наприклад, значна економічність при перевезенні товарно-штучних вантажів на невеликій відстані (до 200 км.)). Серед переваг також ритмічність у перевезенні вантажів без необхід-ності їх накопичення на територіях складської інфраструктури та широка можливість вибору найбільш підходящого автотранспортного перевізника. Однак, існують і певні недоліки при використанні автомобільного транспорту для комерційних цілей з перевезення вантажних відправлень: низька ефективність та обмеженість у використанні на великих відстанях при переміщенні значних партій вантажів; залеж-ність від погодних та дорожніх умов; висока собівартість перевезень на великій відстані; неможливість довгострокового очікування розвантаження; залежність від дорожніх шляхів сполучення; можливість викрадення вантажу та угону авто-мобільного транспорту [8, с. 26; 9, с. 232].

Необхідно зазначити, що в деяких країнах термін «conveyance» («тран-спортний засіб») використовується у тому же значенні, що й «транспортний засіб комерційного користування» [10, № 126 у таблиці п. 2 с. 42].

Що стосується особистого («некомерційного») використання автомобільних транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України, то воно пов'язано з певними недоліками та прогалинами у законодавстві України. Так, відповідно до Цивільного кодексу України (далі — ЦК України) правом власності є право особи на річ (майно), яке вона здійснює відповідно до закону за своєю волею, незалежно від волі інших осіб [11, ч. 1 ст. 316]. Отже, право власності — це одне із речових прав. Воно визначається у всьому світі. Власникові належать права володіння, користування та розпорядження своїм майном [11, ч. 1 ст. 317]. Володіння — означає мати фізичний доступ до майна; користування — це можливість використовувати властивості майна для своїх потреб чи потреб інших осіб, присвоювати плоди та доходи, що їх приносить майно; розпорядження — це можливість укладання щодо майна будь-яких правочинів у межах, визначених законодавством України [12, с. 423]. Однак, якщо сконцентруватися на майні, яким являється автомобільний транспортний засіб, наприклад, особистого (некомерційного) використання, то можливо зазначити, що такий автомобільний транспортний засіб може бути у володінні особи, яка не є його власником (тобто,

у особи, яка не має право власності на цей автомобільний транспорт). Отже, у цієї особи будуть спостерігатися не усі, так би мовити, три складові права власності (не враховуючи тільки управління майном у підприємницькій діяльності), а наприклад, одна — користування. В митній галузі це спричиняє значні незручності щодо питань застосування до таких власників автомобільного транспортного засобу більш суворих видів санкцій за порушення ними, митних правил, передбачених законодавством України з питань державної митної справи. Наприклад, конфіскація предмета порушення митних правил, яким буде являтися автомобільний транспортний засіб, може застосовуватися тільки до власника цього транспортного засобу, а не до особи, яка користується цим автомобільним транспортним засобом за договором найму (оренди) цього транспортного засобу. Також, відповідно до ч. 4 ст. 799 ЦК України [11], договір найму (оренди) транспортного засобу, за яким юридична особа орендує цей транспортний засіб у фізичної особи, повинен нотаріально посвідчуватися. Однак, на практиці зазначенні суб'єкти договірних правовідносин не дотримуються норм, що визначені вищенаведеною статтею ЦК України. Тобто, сторони договору найму (оренди) автомобільного транспортного засобу (однією із сторін якого є фізична особа-власник автомобільного транспортного засобу, а іншою — представник юридичної особи) проставляють, зазвичай, тільки свої підписи під цим договором. Крім того, сторони такого договору використовують, як правило, печатку юридичної особи (її відбиток при такому «засвідченні» договору), яка, нібито, сторонами угоди вважається достатньою при погодженні договору найму (оренди) автомобільного транспортного засобу, однією із сторін якого є фізична особа-власник автомобільного транспортного засобу. Якщо ж у подальшому такий автомобільний транспортний засіб перетинає митний кордон України через пункти пропуску, які розташовані на державному кордоні України — виникають певні непорозуміння. Так, у посадових осіб фіскальних органів виникають певні (обґрунтовані) сумніви стосовно можливої нікчемності цієї угоди. Наприклад, чи за власним бажанням або чи без стороннього тиску було передано власником (фізичною особою) свого автомобільного транспортного засобу у користування представнику юридичної особи? Оскільки договір найму (оренди) за такою «спрощеною» формою надає змогу вивести з митної території України будь-який автомобільний транспортний засіб.

На наш погляд, роз'яснення цього питання полягає у необхідності отримання від Державної фіскальної служби України обґрунтованої інформації стосовно аналогічної ситуації, яка склалась навколо автомобільних транспортних засобів, що ввозяться на митну територію України як резидентами, так і нерезидентами за схожими (іноземними) договорами найму (оренди) таких транспортних засобів, однією із сторін якого є фізична особа-власник автомобільного транспортного засобу. Оскільки законодавчі норми іноземних країн можуть суттєво відрізнятися від законодавчих норм України щодо підходу в питаннях нотаріального засвідчення вказаного договору найму (оренди) автомобільного транспортного засобу, однією із сторін якого є фізична особа — власник автомобільного транспортного засобу. Це надасть змоги визначитись чи можливо застосовувати до зазначених договорів аналогію права, а саме: застосовувати норми законодавства України до автомобільних транспортних засобів, які ввозяться на митну територію України та зареєстровані в уповноважених органах іноземних держав.

У разі не вирішення зазначеного питання зберігається можливість непоодиноких випадків ввезення автомобільних транспортних засобів за вищенаведеними договорами на митну територію України з метою їхнього розкомплектування для подальшої реалізації без сплати митних платежів, що передбачені законодавством України з питань державної митної справи.

Також згідно ч. 1 ст. 105 МК України, у митний режим тимчасового ввезення з умовним повним звільненням від оподаткування митними платежами поміщуються виключно товари, транспортні засоби комерційного призначення, зазначені у ст. 189 МК України та в додатках В. 1–В. 9, С, D до Стамбульської конвенції 1990 р., на умовах, визначених цими додатками, а також повітряні судна, які ввозяться на митну територію України українськими авіакомпаніями за договорами оперативного лізингу [2].

Слід зазначити, що положеннями МК України не передбачено поміщення у митний режим тимчасового ввезення транспортних засобів особистого (некомерційного) використання, але таке право надається міжнародними актами, а саме: Стамбульською конвенцією 1990 р. У разі тимчасового ввезення товарів на умовах Стамбульської конвенції 1990 р. гарантування їх перебування у митному режимі тимчасового ввезення здійснюється відповідно до положень зазначеної Конвенції.

Ст. 2 Стамбульської конвенції визначає, що відповідно до положень цієї Конвенції, кожна із Договірних Сторін зобов'язується надавати згоду на тимчасове ввезення товарів (у тому числі транспортних засобів), зазначених у додатках до цієї Конвенції [7, ч. 1 ст. 2 гл. II]. Не впливаючи на положення дод. «Е», режим тимчасового ввезення надається з загальним умовним звільненням від ввізного мита та податків та без застосування ввізних обмежень чи заборон економічного характеру [7, ч. 2 ст. 2, гл. II]. Правом на тимчасове ввезення, відповідно до ст. 2 Конвенції, користуються транспортні засоби комерційного чи приватного використання [7, п. а ст. 2, гл. II дод. «С»].

Для цілей Стамбульської конвенції, додатки, чинні стосовно Договірної Сторони, становлять невід'ємну частину цієї Конвенції; стосовно такої Договірної Сторони будь-яке посилання на Конвенцію включає в себе також і посилання на такі додатки [7, ч. 1 ст. 28, гл. V].

Під терміном «приватне використання» розуміється перевезення особою виключно для особистих потреб, за винятком будь-якого комерційного використання («комерційне використання» — платне перевезення осіб або промислове чи комерційне платне або безоплатне перевезення вантажів) [7, пп.: с, в ст. 1 гл. I дод. «С»]. Згідно з пунктом «і» ст. 1 Конвенції, термін «особа» означає як фізичну, так і юридичну особу, якщо інше не передбачено контекстом [7].

Також з дод. «Е» та «С» виходить, що пільги, які надаються дод. «С», зокрема, режимом тимчасового ввезення із загальним умовним звільненням від сплати ввізного мита та податків і без застосування ввізних обмежень чи заборон економічного характеру, поширюються лише у таких випадках:

- а) транспортні засоби комерційного використання повинні бути зареєстрованими на території, яка не є територією тимчасового ввезення, на ім'я особи, яка зареєстрована або постійно проживає за межами території тимчасового ввезення, і ввозитись та використовуватись особами, які здійснюють свою діяльність з такої території;
- б) транспортні засоби приватного використання повинні бути зареєстро-

ваними на території, яка не є територією тимчасового ввезення, на ім'я особи, яка зареєстрована або постійно проживає за межами території тимчасового ввезення, і ввозиться та використовується особами, які постійно проживають на такій території [7, ст. 5, гл. III дод. «С»].

Відповідно до вищенаведеного повстає запитання, а чи можливо застосувати норми ст.ст. 103, 105 МК України [2] до автомобільного транспортного засобу, що надходить на митну територію України резидентами або нерезидентами для особистого (некомерційного) використання, а якщо так, то яким є строк такого тимчасового ввезення?

Висновки. Транспорт, у тому числі і автомобільний — це кровоносна система будь-якої економіки світу. Спираючись на законодавство України з питань державної митної справи, можливо відзначити гнучкий алгоритм в'їзду на митну територію нашої держави через її митний кордон автомобільних транспортних засобів комерційного та особистого (некомерційного) використання (Табл. 2).

ЛІТЕРАТУРА:

1. Про затвердження Пояснень до Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності та втрату чинності деяких наказів Держмитслужби: наказ Державної митної служби України від 30.12.2010 р. № 1561.
2. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III // Офіційний вісник України. — 2001. — № 17. — Ст. 719.
3. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. — 1994. — № 51. — Ст. 446.
4. Митний кодекс України: Закон України від 13.03.2012 р. № 4495-VI // Урядовий кур'єр. — 2012. — № 86. — С. 9—26 (зі змінами).
5. Про приєднання України до Міжнародної конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур у змінній редакції згідно з Додатком I до Протоколу про внесення змін до Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур: Закон України від 05.10.2006 р. № 227-V (зі змінами) // Офіційний вісник України. — 2011. — № 18. — Ст. 727.
6. Про приєднання України до Конвенції про тимчасове ввезення: Закон України від 24.03.2004 р. № 1661-IV // [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://zakon1.rada.gov.ua/signal/995_472b.pdf - CPD
7. Конвенція про тимчасове ввезення (офіційний переклад укр./рос.) // [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995_472&p=1307562821131749
8. Таможенные аспекты логистики: Практические рекомендации по организации работы грузового таможенного комплекса с использованием механизма «единого окна» / Баязитов Л.Р., Егоров А.Б., Платонов О.И., Шейко А.П. — Киев: АЛЛЕГО-ПЛАСКЕ. — 2009. — 568 с.
9. Экспедиторское обслуживание / В.В. Третьяков. — Самара: ЗАО ПЛАСКЕ. — 2014. — 496 с.
10. Глоссарий международных таможенных терминов // [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://wcoomdpublishings.org/downloadable/download/sample/sampleid/5/>. Rue du marche 30
11. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р. № 435-IV // Офіційний вісник України. — 2003. — № 11. — Ст. 461.
12. Науково-практичний коментар до цивільного законодавства України: у 2-х т. / Відп. ред. В.Г. Ротань. — Т. 1.— 2-ге вид. — Х. : Фактор, 2010. — 800 с.

