

УДК 004:339.543

А. М. Чвалюк

**ТЕХНІЧНО-ПРАВОВІ СПОСОБИ
ПОПЕРЕДЖЕННЯ ТА ВИЯВЛЕННЯ
ПРАВОПОРУШЕНЬ, ПОВ'ЯЗАНИХ З
ТРАНЗИТНИМ ПЕРЕМІЩЕННЯМ ТОВАРІВ**

Статтю присвячено розгляду проблемних питань оперативного контролю за переміщенням товарів та транспортних засобів комерційного призначення в митному режимі «Транзит». З'ясовано, що профілактика порушень митних правил при транзитному переміщенні товарів, виявлення фактів уже скоєних порушень і встановлення належного рівня відповідальності за їх учинення потребують переосмислення з урахуванням сучасного рівня розвитку науково-технічного прогресу. Запропоновано авторські шляхи покращання ситуації в досліджуваній сфері.

Ключові слова: *товари, транспортні засоби, митний режим, транзит, порушення митних правил, електронні пломби.*

Постановка проблеми. Прискорення науково-технічного прогресу сприяє появі нових товарів з різноманітними споживчими властивостями й багатогранними варіантами їх застосування для задоволення суспільних потреб. Належна ідентифікація та класифікація цих товарів, а також захист внутрішнього ринку від неконтрольованого імпорту є складовою частиною державної митної політики. Організовані злочинні групи, які протистоять митним органам України, добре оснащені технічно й постійно удосконалюють способи здійснення митних злочинів, що вимагає від держави створення більш дієвих механізмів і методик ідентифікації товарів. Тому пошук нових способів боротьби з «потопленням» транзитних вантажів і транспортних засобів комерційного призначення набуває все більшого значення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження теоретичного підґрунтя транзитних перевезень завжди було популярним серед вітчизняних учених. Слід виділити праці таких фахівців (з різних галузей науки), як Ф. Л. Жорін, І. Н. Звягіна, Л. М. Любохинець, В. С. Мальнов, А. М. Пасічник, Л. М. Письмаченко. Однак їх праці торкалися здебільшого проблем підвищення ефективності інфраструктури та пошуку шляхів розвитку транзитного потенціалу різних видів транспорту.

Таким чином, поза увагою науковців залишилися питання винайдення реальних способів протидії правопорушенням, що вчиняються під час транзитного переміщення товарів, приведення розміру санкцій за їх учинення до рівня понесених державою, від недоотриманих митних платежів, збитків тощо.

Формування цілей. Метою цієї статті є виявлення не врегульованих питань: оперативного контролю за переміщенням товарів та транспортних засобів комерційного призначення в митному режимі «Транзит»; профілактики порушень митних правил при транзитному переміщенні; виявлення фактів правопорушень і встановлення належного рівня відповідальності за їх учинення.

Виклад основного матеріалу. Україна – транзитна держава, яка має реальні перспективи щодо посилення своєї ролі як транзитної держави. Цьому сприяють об'єктивні фактори – геополітичне становище нашої країни й наявність у ній потужного транспортного комплексу. Проте перспективи інтеграції нашої країни у світове господарство й посилення транзитних функцій держави вимагають високої якості, регулярності та надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів [1, с. 224]. Відповідно до ст. 90 Митного кодексу України (далі – МК України) транзит – це митний режим, відповідно до якого товари та/або транспортні засоби комерційного призначення переміщуються під митним контролем між двома органами доходів і зборів України або в межах зони діяльності одного органу доходів і зборів без будь-якого використання цих товарів, без сплати митних платежів та без застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності [2]. Ще Катерина II підкреслювала вигідність транзиту для розвитку транспортної системи держави [3, с. 75]. З роками необхідність у належному врегулюванні цієї сфери правовідносин тільки збільшилась.

Зважаючи на зростання організованої злочинності, недобросовісність підприємців, масове «потоплення» вантажів на території України без сплати відповідних податків, Держмитслужба з 1995 р. вжила додаткові заходи щодо посилення контролю за транзитом: митна варта, попереднє декларування, фінансові гарантії (застави). Президент України 14 червня 1995 року видав Указ № 614 «Про заходи щодо забезпечення контролю за переміщенням транзитом товарів через територію України» (дійв до 19.02.2013 р. – Ч.А.). Поряд з іншими організаційними заходами введено в дію електронну пошту, супутниковий зв'язок між митницями. Щодо документального оформлення то ВМД почали заповнювати в 3-х примірниках: 1-й відправляється поштою в митницю призначення; 2-й залишається в митниці в'їзду; 3-й видається на руки водієві (особі, відповідальній за вантаж) [4, с. 79]. Однак цих заходів виявилось недостатньо [5; 6; 7]. Неврегульованими залишилися питання оперативного контролю за порядком слідування транзитних вантажів та транспортних засобів, які їх перевозять через територію країни, а також недоотримання державою митних платежів у випадку ненадходження вантажів (фінансова гарантія на які не надавалася) до митного органу призначення.

Загальні правила транзитного переміщення товарів і транспортних засобів через територію держави, шляхи та напрямки транзиту визначено на законодавчому рівні [2; 8]. Вагому роль відіграють також нормативні акти Міністерства Фінансів України [9] та накази (інструкції) Державної фіскальної служби. Однак, незважаючи на детальну нормативну регламентацію особливостей транзитного переміщення вантажів деякі моменти правостворювачами було упущено.

Дія поміщення товарів та/або транспортних засобів комерційного призначення в митний режим транзиту особа, на яку покладається дотримання вимог митного режиму, повинна ... у випадках, установлених МК України, забезпечити виконання зобов'язання зі сплати митних платежів відповідно до розділу X цього Кодексу (п. 3. ч. 4 ст. 92 МК України). З першого

погляду позиція законодавця викладена чітко й прозоро, однак закон містить певну лазівку для зловживань. «Фінансова гарантія як забезпечення сплати митних платежів не надається, якщо сума митних платежів, що підлягають сплаті, не перевищує суму, еквівалентну 1000 євро» (ч. 6 ст. 307 МК України). Таким чином, малогабаритні вантажі (зокрема з підакцизними товарами) та недорогі транспортні засоби (мотоцикли, мопеди тощо) перебувають на межі правового поля, чим і користуються контрабандисти.

Злочинна схема напрацьована роками й неодноразово висвітлювалася в судовій практиці: особа, на яку покладається дотримання вимог митного режиму транзиту ввозить на митну територію України відповідний товар, який не прибуває у визначений строк до митного органу призначення, а реалізується разом з транспортним засобом, який використовувався для перевезення (як у цілому вигляді, так і як за частини). Сама ж особа, у приватному порядку, залишає територію України, або зостається на ній нелегалом. У результаті держава не отримує митні платежі, установлені законом за імпорт значених товарів, правопорушник залишається непокараним і може повернути вищенаведену схему ще не один раз.

На сьогодні потенційному перевізникові-порушникові, який не доставив товар до митниці призначення, або термін доставки щодо конкретного переміщення ще не закінчився, нічого не заважає безперешкодно покинути територію нашої держави й тим самим уникнути відповідальності. Ще одним варіантом такого уникнення стало перевезення чергового експортного вантажу на виїзд із України за експортною вантажною митною декларацією. Деякі вчені [10, с. 115] вже наголошували, що внесення в Єдину автоматизовану інформаційну систему (далі - ЄАІС) даних про конкретного перевізника та використовуваного ним транспортного засобу, дозволить реагувати на випадки порушень митного законодавства, посилить рівень відповідальності перевізників та посадових осіб митних органів, мінімізує наявність людського фактора, сприятиме підвищенню якості чинних технологій митного контролю. Їх пропозиції було почуто, і зараз, згідно з Наказом Міністерства Фінансів України «Про затвердження Порядку виконання митних формальностей при здійсненні транзитних переміщень» від 09.10.2012 № 1066 [9] посадова особа митниці відправлення заносить до ЄАІС відомості про: транспортний засіб комерційного призначення (відповідно до реєстраційних документів на транспортний засіб зазначаються назва та/або реєстраційний номер); перевізника (найменування, адреса) та відомості про особу, що приймає задекларовані товари до перевезення (прізвище та ініціали, серія та номер паспорта, громадянство). У разі залізничних перевезень зазначається назва залізниці, що приймає товари до перевезення та інші відомості.

Однак контроль у режимі реального часу все ще не можливий.

Зазначимо, що митні органи проводять заходи тарифного та нетарифного регулювання після фактичної доставки товарів до митниць призначення. Тобто ефективний контроль за доставкою транзитних товарів - обов'язкова передумова митного оформлення, стягнення та перерахування

до державного бюджету митних платежів, а отже, важливий об'єкт державного регулювання [11, с. 48]. Таким чином, у випадку «потоплення» транзиту, правопорушник завдає шкоди не тільки економічним інтересам держави, а й заважає нормальній реалізації комплексу заходів обмежено-заборонного порядку, що перешкоджають проникненню іноземних товарів на внутрішній ринок країни, і має понести за це належну відповідальність.

Стаття 11 Закону України «Про транзит вантажів» регламентує, що особи, винні в порушенні законодавства про транзит вантажів, несуть дисциплінарну, адміністративну, цивільно-правову або кримінальну відповідальність згідно із законами України [8]. Однак фактично, цивільну відповідальність несуть тільки перевізники за недотримання строків доставки транзитних товарів [12], кримінальна – застосовується за порушення транзитного перевезення наркотичних речовин їх аналогів та прекурсорів, та лікарських засобів [13], а санкції дисциплінарної відповідальності їй близько не відповідають рівню нанесеної державі шкоди. З адміністративною відповідальністю також не все так однозначно. Кодекс України про адміністративні правопорушення [14] установлює відповідальність за транзитне переміщення рослин, без проведення фітосанітарного контролю та порушення правил транзитного переміщення осіб, залишаючи переміщення товарів та транспортних засобів без уваги.

Частина 4 ст. 470 МК України покладає на особу, яка затримала строк доставки товарів та транспортних засобів до митного органу призначення на строк більш ніж 10 діб або втратила їх, обов'язок сплатити фінансові санкції у розмірі п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (тобто 8500 грн. – Ч.А.), тоді як можливі збитки державного бюджету у вигляді не отриманих митних платежів, встановлених законом за імпорт зазначених товарів можуть сягати 1000 євро (28956 грн. – за курсом НБУ на 08.10.2016 р.). Це наводить нас на думку щодо необхідності посилення відповідальності за «потоплення» транзиту та розробки нових заходів попередження та виявлення правопорушень, пов'язаних з транзитним переміщенням товарів, зокрема технічних. Тип паче сучасний рівень науково-технічного прогресу дозволяє це зробити.

Для покращання рівня виконання планових показників надходжень до Державного бюджету України від митних платежів, забезпечення фінансової безпеки держави та вдосконалення чинних механізмів контролю доставки товарів до митниць призначення, пропонуємо розробити й упровадити в роботу митниць багаторазові електронні пломби, які містять убудований GPS-модуль і в автоматичному режимі, через супутник, передають до ЄАІС органу доходів і зборів інформацію про маршрут переміщення вантажу (транспортного засобу), а також сигнал про пошкодження пломби. Керуючись цією інформацією, оператор (спеціально призначений співробітник органу доходів і зборів) зможе оперативно дізнатися про порушення заявленого маршруту, термінів транзиту та місце, де відбулося несанкціоноване зняття пломби (перевантаження, перепакування подрібнення товарної партії тощо). Таким чином, дані ЄАІС будуть сигналізувати про факт порушення декларантом режиму «Транзит» і

дозволять швидше й простіше знайти «потоплений» вантаж, зібрати доказову базу й притягнути винних до відповідальності. Вищевказані пломби будуть кріпитися на вантаж (транспортний засіб) при в'їзді на територію України й зніматися вже іншою митницею на виїзді. Їх вартість, на випадок їх навмисного (необережного) псування декларантом, може входити у вартість митного оформлення на в'їзді в країну й відшкодовуватися при виїзді.

За основу при розробці такої пломби можна взяти систему електронного контролю для домашнього арешту, яка набуває в Україні все більшої популярності. Слід тільки знайти спосіб зменшити розмір браслету та вирішити питання з більш смним джерелом живлення (або підключення його до електросистеми транспортного засобу). Розробка ж відповідного програмного забезпечення взагалі не має створити складнощів. Кошти, витрачені на розробку й упровадження цього обладнання швидко окупляться за рахунок штрафів і збільшення митних зборів з тих товарів, які раніше декларувалися як транзитні й губилися після в'їзду в країну.

Паралельно слід унести зміни в назву статті 326 МК України, виклавши її таким чином:

«Стаття 326. Забезпечення ідентифікації та відстеження переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення, приміщень та інших місць під час здійснення митного контролю».

Текст статті змін не потребує, тому що законодавець прозорливо передбачив можливість «використовувати для забезпечення ідентифікації ... маркування, у тому числі у вигляді мікро- або інших електронних пристроїв» (ч. 3 ст. 326 МК України).

Висновки. На підставі проведеного дослідження, можна зробити такі теоретичні та практичні висновки:

1. Суто правових заходів боротьби з порушеннями правил транзитного переміщення товарів та транспортних засобів комерційного призначення територією України вже не достатньо. Для підтвердження факту порушення декларантом режиму «Транзит», оперативного пошуку «потопленого» вантажу, збору доказової бази й притягнення винних осіб до відповідальності слід активно використовувати сучасні досягнення радіоелектроніки. Зокрема, пропонуємо розробити й упровадити в роботу митниць багаторазові електронні пломби, які містять убудований GPS-модуль і в автоматичному режимі, через супутник, передають до ЄАІС органу доходів і зборів, інформацію про маршрут переміщення вантажу (транспортного засобу), а також сигнал про пошкодження пломби.

2. Слід унести зміни в назву статті 326 МК України, виклавши її таким чином: «Стаття 326. Забезпечення ідентифікації та відстеження переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення, приміщень та інших місць під час здійснення митного контролю».

3. Також потрібно привести рівень фінансових санкцій, що покладаються на особу, яка втратила транзитні товари до рівня збитків

державного бюджету у вигляді не отриманих митних платежів, установлених законом за імпорт зазначених товарів.

4. Перспективними в подальшому є наукові дослідження питань, що стосуються способів зменшення розміру електронної пломби, підвищення ємності джерела її живлення та сертифікації цього нового виду митного забезпечення.

Використані джерела:

1. Любохинець Л. М. Розвиток транзитних перевезень в Україні / Л. М. Любохинець // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури : зб. наук. пр. – 2010. – № 28. – С. 219-227.

2. Митний кодекс України від 13 березня 2012 рік № 4495-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2012. – № 44-45, № 46-47, № 48. – Ст. 552.

3. Чвалюк А. М. Митне право : курс лекцій / А. М. Чвалюк. – Донецьк : ДонУЕП, 2010. – 148 с.

4. Жорін Ф. Л. Правові засади митної справи України : навч. посіб. : за заг. ред. Ф. Л. Жоріна / Ф. Л. Жорін, І. Н. Звягіна. – К. : Магістр–XXI сторіччя, 2005. – 379 с.

5. Вирок Ужгородського міськрайонного суду Закарпатської області від 02 листопада 2010 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/51702731>.

6. Постанова Ізмаїльського міськрайонного суду Одеської області від 22 квітня 2010 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/9220070>.

7. Постанова Деснянського районного суду м. Чернігова від 29 червня 2010 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/10274086>.

8. Про транзит вантажів : Закон України від 20 жовтня 1999 рік № 1172-XIV // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 51. – Ст. 446.

9. Про затвердження Порядку виконання митних формальностей при здійсненні транзитних переміщень : Наказ Міністерства Фінансів України від 09.10.2012 рік № 1066 // Офіційний вісник України. – 2012. – № 99. – Ст. 4027.

10. Пасічник А. М. Удосконалення системи економічної безпеки держави при транзитному переміщенні товарів / А. М. Пасічник, В. С. Мальнов // Вісник Академії митної служби України. Сер. : Економіка. – 2009. – № 1. – С. 113-117.

11. Письмаченко Л. М. Розвиток транзитного потенціалу та митний контроль за переміщенням вантажів територією України: сучасний стан, проблеми, перспективи / Л. М. Письмаченко // Вісник Академії митної служби України. Сер. : Економіка. – 2010. – № 1. – С. 46-54.

12. Цивільний кодекс України від 16 січня 2013 рік № 435-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – №№ 40-44. – Ст. 356.

13. Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2001 рік № 2341-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 25-26. – Ст. 131.

14. Кодекс України про адміністративні правопорушення: від 7 грудня 1984 рік № 8073-X // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – № 51. – С. 1122.

Стаття надійшла до редакції 01.11.2016

Чвалюк А. Н. Технично-правовые способы предупреждения и выявления правонарушений, связанных с транзитным перемещением товаров

Статья посвящена рассмотрению проблемных вопросов оперативного контроля за перемещением товаров и транспортных средств коммерческого назначения в таможенном режиме «Транзит». Установлено, что профилактика нарушений таможенных правил при транзитном перемещении товаров, выявление фактов уже совершенных нарушений и установление надлежащего уровня ответственности за их совершение требуют переосмысления с учетом современного уровня развития научно-технического прогресса. Предложены авторские пути улучшения ситуации в исследуемой сфере.

Ключевые слова: *товары, транспортные средства, таможенный режим, транзит, нарушение таможенных правил, электронные пломбы.*

Chvaliuk A. M. Technical and Legal Means to Prevent and Detect Offenses Related to Transit Movement of Goods

This paper is focused on the issues of operational control over the movement of goods and transportation means of commercial purpose in the customs regime of "Transit". It has been found out that prevention of violations of customs regulations while the transit movement of goods, detecting the facts of the committed violations and establishment of an adequate level of responsibility for their commission, require rethinking, taking into account the current level of the development of scientific and technological progress. The ways of improving the situation in the studied area have been suggested.

Considering the fact that the financial guarantee as ensuring the payment of customs duties is not granted, if the amount of payable customs duties shall not exceed an amount equivalent to 1,000 euros, small cargo (including excise goods) and inexpensive transportation means (motorcycles, mopeds, etc.) are in the risk group and may be the object to smuggling. It has been found out that sanctions of civil, criminal and administrative liability are not able to block the entire range of legal relations with transit movement of goods and transportation means. Herewith financial sanctions imposed on a person, who has detained the term of delivery of goods and transportation means to the customs office of destination for a period of over 10 days or lost them, do not match the size of possible losses of the state budget in the form of uncollected customs duties established by the law for imports of these goods. Therefore, it has been concluded on the need to strengthen the liability for the loss of transit and the development of new measures to prevent and detection of offenses related to transit movement of goods, including technological ones.

The author has offered to elaborate and implement reusable electronic seals into customs activities that contain a built-in GPS-module and automatically via satellite broadcast information about the route of goods' movement (transportation mean) to the Single Automated Information System of the agency of revenue and charges, as well as broadcast a signal on the seal's damage. The author has also suggested to amend the title of the Article 326 of the Customs Code of Ukraine stating it as follows: "Providing Identification and Tracking the Movements of Goods, Transportation Means of Commercial Purpose, Premises and Other Places during the Customs Control".

Key words: *goods, transportation means, customs regulations, transit, violations of customs regulations, electronic seals.*