

УДК 342.951:351

DOI: 10.36550/2522-9230-2020-1-9-78-84

Курінний Євген Володимирович

доктор юридичних наук, професор

професор кафедри адміністративного та господарського права

Запорізького національного університету

e-mail: AnastasiaEland@gmail.com

http://orcid.org/0000-0002-3069-3405

ОСОБЛИВОСТІ ЗАКОНОДАВЧОЇ РЕГЛАМЕНТАЦІЇ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ МИТНИХ ПРАВИЛ В УКРАЇНІ

У даній статті, розглядаються питання, що стосуються основних особливостей законодавчої регламентації адміністративної відповідальності за порушення митних правил.

Зокрема наголошується, що успішна протидія порушенням митних правил базується щонайменше на трьох складових – досконалому правому інструментарії, що регламентує дану діяльність, кваліфікованому персоналу наділеному відповідними повноваженнями, який вмiє та бажає їх реалізувати на благо інтересів держави, а також сприятливих соціальних обставинах, що формуються на відповідних суспільних потребах і запитах, які лежать в основі вказаних інтересів.

Зазначається, що поняття адміністративного проступку та порушення митних правил співвідносяться між собою як основне та похідне, тобто у ролі першого виступають положення ст. 9 КУпАП, а у ролі похідного відповідно зміст ст. 458 Митного кодексу України, у якому деталізується відповідні об'єкти адміністративно-правової охорони.

Під час розгляду особливостей законодавчого закріплення адміністративної відповідальності за порушення митних правил, звертається увага на відсутність у чинному МКУ низки важливих положень закріплених у другому розділі КУпАП „Адміністративні правопорушення і адміністративна відповідальність”, а саме стосовно вчинення адміністративного правопорушення навмисно (ст. 10 КУпАП), вчинення адміністративного правопорушення з необережності (ст. 11 КУпАП), відповідальності посадових осіб (ст. 14 КУпАП), відповідальності іноземців та осіб без громадянства (ст. 16 КУпАП), обставин, що виключають адміністративну відповідальність (ст. 17 КУпАП), загальні правила накладання стягнення за адміністративне правопорушення (ст. 33 КпАП), обставини, що пом'якшують відповідальність за адміністративне правопорушення (ст. 34 КУпАП), обставини, що обтяжують відповідальність за адміністративне правопорушення (ст. 35 КУпАП), накладання адміністративних стягнень при вчиненні кількох адміністративних правопорушень (ст. 36 КУпАП), строк, після закінчення якого особа вважається такою, що не була піддана адміністративному стягненню (ст. 39 КУпАП) та ін. Також, звертається увага на те, що ст. 24 КУпАП передбачено десять видів адміністративних стягнень, а у ст. 461 МКУ за порушення митних правил передбачено лише три види стягнень: попередження, штраф та конфіскація товарів, транспортних засобів комерційного призначення - безпосередніх предметів порушення митних правил.

На основі проведеного аналізу двох попередніх та чинного МКУ виокремлено два основних формати нормативно-правового забезпечення адміністративної відповідальності за вчинення митних проступків – змішаний (на основі положень МКУ та КУпАП) та окремих (тільки МКУ).

Констатується, що головною особливістю теперішньої законодавчої регламентації адміністративної відповідальності за порушення митних правил є її фактичне функціонування у межах так званого змішаного формату, у структурі якого домінують відповідні норми МКУ, а затребуване практикою використання окремих положень КУпАП (насамперед загального характеру) не має чітко визначених нормативно-правових підстав. Оптимальним варіантом вдосконалення згаданої регламентації вважається її подальший розвиток у межах наведеної вище змішаної моделі, для чого необхідно зафіксувати у загальних положеннях МКУ можливість застосування засадничих правил КУпАП та провести уніфікацію ключових матеріальних та процесуальних адміністративно-правових норм цих двох законодавчих актів.

Ключові слова: адміністративна відповідальність, порушення митних правил, адміністративний проступок, адміністративні стягнення, формат законодавчої регламентації адміністративної відповідальності.

Kurinyy Ye. FEATURES OF LEGISLATIVE REGULATION OF ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY FOR VIOLATION OF CUSTOMS RULES IN UKRAINE

In this article, the issues concerning the main features of the legislative regulation of administrative liability for violation of customs rules are considered.

In particular, it is emphasized that successful counteraction to violations of customs rules is based on at least three components - perfect legal tools governing this activity, qualified staff with appropriate powers, who are able and willing to implement them for the benefit of the state, as well as favorable social circumstances, relevant societal needs and demands that underlie these interests.

It is noted that the concepts of administrative misconduct and violation of customs rules are correlated as the main and derivative, ie the provisions of Art. 9 of the Code of Administrative Offenses, and as a derivative, respectively, the content of Art. 458 of the Customs Code of Ukraine, which details the relevant objects of administrative and legal protection.

When considering the peculiarities of legislative enshrinement of administrative liability for violation of customs rules, attention is drawn to the absence in the current ICU of a number of important provisions enshrined in the second section of the Code of Administrative Offenses "Administrative Offenses and Administrative Liability", namely the intentional commission of an administrative offense, committing an administrative offense of negligence (Article 11 of the Code of Administrative

Offenses), liability of officials (Article 14 of the Code of Administrative Offenses), liability of foreigners and stateless persons (Article 16 of the Code of Administrative Offenses), circumstances precluding administrative liability (Article 17 of the Code of Administrative Offenses), general rules for imposing a penalty for an administrative offense (Article 33 of the Code of Administrative Offenses), mitigating circumstances for an administrative offense (Article 34 of the Code of Administrative Offenses), circumstances aggravating liability for an administrative offense (Article 35 of the Code of Administrative Offenses), imposing administrative penalties several administrative rights violations (Art. 36 of the Code of Administrative Offenses), the period after which the person is considered to have not been subjected to an administrative penalty (Article 39 of the Code of Administrative Offenses), etc. Also, attention is drawn to the fact that Art. 24 of the Code of Administrative Offenses forgave ten types of administrative penalties, and in Art. 461 of the ICU provides for only three types of penalties for violation of customs rules: warning, fine and confiscation of goods, commercial vehicles - the direct objects of violation of customs rules.

Based on the analysis of the two previous and current ICUs, two main formats of regulatory and legal support for administrative liability for customs offenses are identified - mixed (based on the provisions of the ICU and the Code of Administrative Offenses) and separate (only the ICU).

It is stated that the main feature of the current legislative regulation of administrative liability for violation of customs rules is its actual functioning within the so-called mixed format, the structure of which is dominated by the relevant rules of the ICU, and required by the practice of using certain provisions of the Code of Administrative Offenses. -legal grounds. The best option to improve the above regulations is its further development within the above mixed model, for which it is necessary to fix in the general provisions of the ICU the possibility of applying the basic rules of the Code of Administrative Offenses and unify key substantive and procedural administrative and legal norms of these two laws.

Key words: administrative responsibility, violation of customs rules, administrative misdemeanor, administrative penalties, format of legislative regulation of administrative responsibility.

Постановка проблеми. Робота митних органів має велике значення для реалізації державних фіскальних функцій пов'язаних зі зовнішньоекономічною діяльністю різноманітних суб'єктів господарювання починаючи від репрезентантів малого і середнього бізнесу та завершуючи потужними приватними або державними компаніями, які реалізують конкретні міжнародні торговельні угоди.

Важливість суспільних відносин, що виникають під час реалізації численних митних правил та процедур, підтверджується їх регламентацією окремим законодавчим актом – Митним кодексом України (далі МКУ) від 13 березня 2012 року. Зокрема у положеннях ст.5 цього Кодексу зазначається, що державна митна політика – це система принципів та напрямів діяльності держави у сфері захисту митних інтересів та забезпечення митної безпеки України, регулювання зовнішньої торгівлі, захисту внутрішнього ринку, розвитку економіки України та її інтеграції до світової економіки. Державна митна політика є складовою частиною державної економічної політики. А у ст. 6 МКУ наголошується, що митні інтереси України – це національні інтереси України, забезпечення та реалізація яких досягається шляхом здійснення митної справи. Митна безпека – це стан захищеності митних інтересів України.

Державна митна політика будь-якої держави (Україна не є винятком) повинна базуватися на основі митних інтересів, які у свою чергу мають бути похідним від змісту відповідних об'єктивно існуючих суспільних потреб. Навіть часткове ігнорування цього простого на перший погляд правила, призводить до окремих порушень митних правил, а системне – відповідно до відчутних (системних) збоїв роботи митних механізмів, що неминуче негативно позначається на забезпеченні митної безпеки та національної безпеки України вцілому.

Для недопущення подібних негативних наслідків, порушення митних правил не повинні носити системного, масового характеру, їх потрібно не тільки вчасно виявляти, а й належним чином необхідно реагувати на відповідно до чинного законодавства. Тобто у повній мірі застосовувати заходи адміністративного примусу та адміністративної відповідальності, що передбачені у главах 67-73 МКУ.

І така робота здійснюється, зокрема за повідомленням пресслужби тодішньої Державної фіскальної служби України упродовж 2018 року митниці виявлено 48,9 тис. порушень митних правил із вартістю правопорушень митних правил на суму 3,4 млрд грн. У порівнянні з 2017 роком, кількість складених протоколів за порушення митних правил збільшилась на 51%, а вартість предметів правопорушень – в 2 рази. Найпоширенішими є випадки незаконного переміщення через митний кордон промислових товарів, за вказаний період за скоєння таких порушень було вилучено товарів на суму 568,6 млн. грн. [1].

У той же час, як свідчать результати розслідування німецьких журналістів оприлюднених у серпні 2018 року, внаслідок браку належного митного контролю та корупції на митниці, Україна щороку втрачає близько 5 млрд. доларів [2].

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблематика порушень митних правил була й залишається актуальною як для представників митних органів, які стикаються з ними під час своєї практичної діяльності, так й для широкого загалу українських науковців – насамперед, фахівців з адміністративного та митного права. Науково-теоретичною основою для досліджень цього важливого напрямку слугують праці таких відомих учених як: В.Б. Авер'янов, Ю.П. Битяк, І.П. Голосніченко, В.М.Гаращук, Є.В. Додін, Р.А.Калужний, С.В. Ківалов, М.О. Кравець, Т.О. Коломосць, В.К. Колпаков, А.Т.Комзюк, В.Я. Настюк, Д.М.Лук'янець, Д.В. Примаченко, В.В. Прокопенко, О.І.Харитовнова, Н.В.Хорощак, та ін.

Однак, й у теперішніх умовах затребуваності подальших соціально-економічних трансформацій та запровадження цивілізованих правил ринкових відносин, не зникають з суспільного порядку денного

України питання вдосконалення нормативно-правового забезпечення митної діяльності (зокрема її адміністративно-охоронної складової), чим і зумовлена тема й мета нашого дослідження.

Мета статті – визначити особливості законодавчої регламентації адміністративної відповідальності за порушення митних правил.

Виклад основного матеріалу дослідження. Необхідного зазначити, що успішна протидія порушенням митних правил базується щонайменше на трьох складових – досконалому правому інструментарії, що регламентує дану діяльність, кваліфікованому персоналу, наділеному відповідними повноваженнями, який вміє та бажає їх реалізовувати на благо інтересів держави, а також сприятливих соціальних обставинах, що формуються на відповідних суспільних потребах і запитах, які лежать в основі вказаних інтересів.

Розглядаючи перший блок наведених умов, який безпосередньо стосується предмету нашого дослідження, насамперед слід звернути увагу на особливостях адміністративно-деліктного законодавства у сфері митної діяльності, яке має певні відмінності від положень загальної, матеріальної та процедурної частин чинного Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі КУпАП).

Так, згідно ст. 458 МКУ порушення митних правил є адміністративним правопорушенням, яке являє собою протиправні, винні (умисні або з необережності) дії чи бездіяльність, що посягають на встановлений цим Кодексом та іншими актами законодавства України 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 цим Кодексом передбачена адміністративна відповідальність.

Адміністративна відповідальність за правопорушення, передбачені цим Кодексом, настає у разі, якщо ці правопорушення не тягнуть за собою кримінальну відповідальність. У той же час, у ст. 9 КУпАП під адміністративним правопорушенням (проступком) визнається 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. Адміністративна відповідальність за правопорушення, передбачені цим Кодексом, настає, якщо за своїм характером ці порушення не тягнуть за собою відповідно до закону кримінальної відповідальності. Як бачимо, у ст. 9 КУпАП, законодавець урівняв поняття “проступку” і “правопорушення” як підстави адміністративної відповідальності, хоча раніше вважалося, що адміністративне правопорушення посягає на правові норми, які регулюють організаційно-управлінську діяльність, а адміністративний проступок – на загальнообов'язкові правила, за порушення (невиконання) яких настає адміністративна відповідальність [3, с.432].

Порівняння наведених вище визначень, дозволяє говорити про їх значну спорідненість та взаємозв'язок. Поняття адміністративного проступку та порушення митних правил співвідносяться між собою як основне та похідне, тобто у ролі першого виступають положення ст. 9 КУпАП, а у ролі похідного відповідно зміст ст. 458 МКУ, у якому деталізуються об'єкти адміністративно-правової охорони, а саме суспільні відносини, що стосуються порядку 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 чинним законодавством. Зважаючи на значущість митних правовідносин для економічної сфери України, така докладність у визначенні об'єктів адміністративно-правової охорони у митній сфері виглядає цілком виправданою.

Адміністративним правопорушенням (проступком) та похідним від них митним порушенням, властиві загальні ознаки правопорушень – суспільна небезпека (антигромадська спрямованість або суспільна шкідливість), протиправність (подібні діяння завжди посягають на загальнообов'язкові правила, встановлені тим чи іншим нормативно-правовим актом), винуватість (такі діяння, як прояв волі і свідомості особи, повинні бути завжди винним, тобто вчинено умисно або з необережності) та караність (подібні протиправні, винні діяння будуть визнані адміністративними проступками тільки тоді, коли за їх вчинення законодавством передбачено адміністративну відповідальність) [4, с.35].

Однією з головних ознак митних порушень є те, що вони посягають на особливу групу важливих видових об'єктів фіскальної сфери (зовнішньоекономічної діяльності), які знаходяться під адміністративно-правовою охороною держави. Ця особливість автоматично впливає на специфічні характеристики трьох інших елементів складів митних порушень – об'єктивної сторони, суб'єкта та суб'єктивної сторони, що у свою чергу обумовлює наявність інших відмінностей відповідних положень МКУ від КУпАП (насамперед це стосуються видів адміністративних стягнень, що застосовуються та юрисдикційних процедур).

Наступним питанням на яке хотілося б звернути увагу, це доцільність використання такого словосполучення як “порушення митних правил”. Зважаючи на зафіксоване вище співвідношення між адміністративним правопорушенням та порушенням митних правил, останнє є різновидом першого, але існуюча різниця між словами порушення та правопорушення, дозволяє стверджувати щонайменше про юридичну невдалість та недоречність застосування терміну “порушення митних правил”. У цьому випадку під відповідні порушення можуть підпадати як недотримання вимог митного законодавства (десятькв норм,

правил, положень чинного МКУ, що регулюють митні правовідносини), склади адміністративних правопорушень у сфері митної діяльності, які містить згаданий кодекс, або злочини, скоєння яких безпосередньо пов'язане з митною сферою (статті 201 та 201-1 Кримінального кодексу України). Тобто слово “порушення” має занадто широке значення, що фактично є не припустимим під час формування та використання того чи іншого юридичного терміну (у нашому випадку назви адміністративних правопорушень у митній сфері).

На нашу думку, термін “порушення митних правил” краще замінити на “митний проступок”. По-перше, використовуючи слово проступок ми звужуємо конкретні порушення до реальних меж протиправного діяння. По-друге, митний проступок – вказує на сферу де він скоюється – тобто сферу митної діяльності. По-третє, за цим варіантом чітко прослідковується існуючий органічний зв'язок між існуючими різноманітними адміністративними проступками та похідність митного проступку від адміністративного правопорушення. Окреслена проблема потребує подальшого дослідження та обґрунтування, однак запропонований підхід (принцип) щодо єдності різнородових адміністративних правопорушень має суттєві наукові перспективи, зокрема за його допомогою цілком реально наблизитися до розв'язання існуючої проблеми відмінності між так званими фінансовими санкціями та адміністративними правопорушеннями.

Окрім наведених вище аспектів, також заслуговує на увагу відсутність у чинному МКУ низки важливих положень закріплених у другому розділі КУпАП „Адміністративні правопорушення і адміністративна відповідальність”, а саме стосовно вчинення адміністративного правопорушення навмисно (ст. 10 КУпАП), вчинення адміністративного правопорушення з необережності (ст. 11 КУпАП), відповідальності неповнолітніх (ст. 13 КУпАП), відповідальності посадових осіб (ст. 14 КУпАП), відповідальності іноземців та осіб без громадянства (ст. 16 КУпАП), обставин, що виключають адміністративну відповідальність (ст. 17 КУпАП).

У той же час у ст. 460 „Особливості відповідальності за деякі види порушень митних правил” МКУ говориться про окремі обставини, що фактично виключають настання адміністративної відповідальності за порушення певних митних правил. Так, у ч. 1 даної статті зафіксовано, що вчинення порушень митних правил, передбачених частиною третьою статті 469, статтею 470, частиною третьою статті 478, статтею 481 цього Кодексу, внаслідок аварії, дії обставин непереборної сили або протиправних дій третіх осіб, що підтверджується відповідними документами, а також допущення у митній декларації помилок, які не призвели до неправомірного звільнення від сплати митних платежів або зменшення їх розміру, до незабезпечення дотримання заходів тарифного та/або нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, якщо такі помилки не допускаються систематично (стаття 268 цього Кодексу), не тягне за собою адміністративної відповідальності, передбаченої цим Кодексом.

А у ч.2. ст. 460 МКУ зазначено, що перевізники несуть відповідальність за переміщення або дії, спрямовані на переміщення товарів через митний кордон України з приховуванням від митного контролю шляхом подання митному органу як підстави для переміщення цих товарів документів, що містять неправдиві відомості (стаття 483 цього Кодексу), виключно у разі якщо ці відомості стосуються кількості вантажних місць, їх маркування та номерів, а перевізниками не вжито заходів до перевірки правдивості зазначених відомостей або у разі неможливості такої перевірки не внесено відповідного запису до міжнародної автомобільної накладної (CMR).

Наступна особливість законодавчої регламентації адміністративної відповідальності за порушення митних правил, стосується різновидів адміністративних стягнень, що застосовуються за скоєння цих порушень. Так, ст. 24 КУпАП закріплює десять видів адміністративних стягнень: попередження; штраф; оплатне вилучення предмета, який став зняряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення; конфіскація: предмета, який став зняряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення; грошей, одержаних внаслідок вчинення адміністративного правопорушення; позбавлення спеціального права, наданого даному громадянину, позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю; громадські роботи; виправні роботи; суспільно корисні роботи; адміністративний арешт; арешт з утриманням на гауптвахті.

На відміну від КпАП, у ст. 461 МКУ за порушення митних правил передбачено лише три види стягнень: попередження, штраф та конфіскація товарів, транспортних засобів комерційного призначення - безпосередніх предметів порушення митних правил, товарів, транспортних засобів із спеціально виготовленими сховищами (тайниками), що використовувалися для приховування товарів - безпосередніх предметів порушення митних правил від митного контролю (крім транспортних засобів комерційного призначення, які використовуються виключно для перевезення пасажирів і товарів через митний кордон України за визначеними маршрутами та рейсами, що здійснюються відповідно до розкладу руху на підставі міжнародних договорів, укладених відповідно до закону), а також транспортних засобів, що використовувалися для переміщення товарів - безпосередніх предметів порушення митних правил через митний кордон України поза місцем розташування митного органу.

Згідно до ст. 462 МКУ попередження та штраф можуть застосовуватися тільки як основні адміністративні стягнення за порушення митних правил; конфіскація товарів, транспортних засобів, зазначених у п. 3 ст. 461 МКУ, може застосовуватися як основне і як додаткове адміністративне стягнення.

Для порівняння у ст. 25 КУпАП передбачено, що оплатне вилучення, конфіскація предметів та

позбавлення права керування транспортними засобами можуть застосовуватися як основні, так і додаткові адміністративні стягнення; позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю – тільки як додаткове; інші адміністративні стягнення, зазначені в ч. 1 ст. 24 КУпАП, можуть застосовуватися тільки як основні.

Також, суттєві відмінності існують стосовно строків накладання адміністративних стягнень. Зокрема, у ст. 467 МКУ зафіксовано, що адміністративне стягнення за порушення митних правил може бути накладено не пізніше ніж через шість місяців з дня виявлення правопорушення, строк накладання адміністративних стягнень у справах про порушення митних правил зупиняється на час розгляду таких справ судом. А положеннями ст. 38 КУпАП передбачено, що адміністративне стягнення може бути накладено не пізніше як через два місяці з дня вчинення правопорушення, а при триваючому правопорушенні – не пізніше як через два місяці з дня його виявлення, за винятком випадків, коли справи про адміністративні правопорушення відповідно до цього Кодексу підвідомчі суду (судді), у цих випадках стягнення може бути накладено не пізніше як через три місяці з дня вчинення правопорушення, а при триваючому правопорушенні – не пізніше як через три місяці з дня його виявлення. Спеціальний шестимісячний термін накладання відповідних стягнень зафіксовано у ч.3 та ч.4 зазначеної статті, а саме – з моменту виявлення адміністративних правопорушень у сфері закупівлі, корупції, фінансування партій.

Під час стислого аналізу змісту чинних положень щодо порушення митних правил та відповідальності за них, цілком доречно звернути увагу на відсутність у чинному МКУ низки важливих норм, що безпосередньо стосуються організації порядку накладання адміністративних стягнень. Насамперед, це загальні правила накладання стягнення за адміністративне правопорушення (ст. 33 КУпАП), обставини, що пом'якшують відповідальність за адміністративне правопорушення (ст. 34 КУпАП), обставини, що обтяжують відповідальність за адміністративне правопорушення (ст. 35 КУпАП), накладання адміністративних стягнень при вчиненні кількох адміністративних правопорушень (ст. 36 КУпАП), строк, після закінчення якого особа вважається такою, що не була піддана адміністративному стягненню (ст. 39 КУпАП).

Окрім наявних відмінностей між змістом загальних положень про адміністративні правопорушення та адміністративну відповідальність КУпАП та загальними положеннями щодо порушень митних правил та відповідальності за них у МКУ, існують й інші помітні розбіжності. Наприклад, це: виміри розміру штрафу, якщо у КУпАП це неоподаткований мінімум доходів громадян (виняток ст. 135 КУпАП “Безквитковий проїзд”), то в МКУ це як неоподаткований мінімум доходів громадян так й відсотки вартості товару (ст. ст. 472, 482, 483, 484, 485); закріплені у МКУ порядок провадження у справах про порушення митних правил, адміністративне затримання (ст. 507); процесуальні дії у справі про порушення митних правил та порядок їх проведення (ст.ст. 508-528); оскарження постанов у справах про порушення митних правил (ст.ст. 529-533); виконання постанов митних органів про накладання адміністративних стягнень за порушення митних правил (ст.ст.534-542).

Подібні відмінності, насамперед пов'язані з особливостями та вузькоцільовою спрямованістю роботи митних структур, і переважно є виправданими як з позицій теорії так й практики функціонування відповідних підрозділів Державної митної служби України.

За формальними ознаками, законодавче закріплення адміністративної відповідальності за порушення митних правил після набуття Україною незалежності, фактично мало два формати – змішаний та окремий. Змішаний, застосовувався під час дії МКУ від 12 грудня 1991 року. Окремий – розпочався після прийняття 11 липня 2002 року чергового МКУ, та продовжився з часу набуття чинності теперішнім МКУ від 13 березня 2012 року.

Про існування змішаного порядку законодавчої регламентації адміністративної відповідальності за порушення митних правил свідчать щонайменше два факти. Це ст.121 МКУ від 12 грудня 1991 року, у якій зазначалося, що провадження у справах про порушення митних правил здійснюється відповідно до цього Кодексу, а в частині, що не регулюється ним відповідно до законодавства України про адміністративні правопорушення. Окрім того, до 17 травня 2001 року, були чинними три статті КУпАП, що передбачали адміністративну відповідальність за порушення митних правил (ст. 208 “Порушення митних правил”, ст. 208-1 “Порушення встановленого порядку вивезення за межі республіки товарів народного споживання та інших матеріальних цінностей” та ст. 209 КпАП “Контрабанда”), що також є підтвердженням зафіксованої вище тези.

Відповідні норми другого та третього (чинного зараз) МКУ де-юре визначають окремий порядок законодавчого регулювання відносин за порушення митних правил (відповідно ст. 320 та ч.1 ст. 459), але де-факто як у другому так й третьому (чинному зараз) МКУ діяли та діють норми у яких є посилання на окремі положення КУпАП. Так, у ст. 487 МКУ від 13.03.2012 р. закріплена норма про те, що провадження у справах про порушення митних правил здійснюється відповідно до цього Кодексу, а в частині, що не регулюється ним, - відповідно до законодавства України про адміністративні правопорушення. Також, ч. 5 ст. 529 цього ж МКУ передбачає, що порядок оскарження постанови суду (судді) у справі про порушення митних правил визначається КУпАП та іншими законами України.

Такий стан речей дозволяє стверджувати про певну умовність чинного зараз окремого формату законодавчої регламентації відповідної адміністративної відповідальності. У зв'язку з чим, цілком доречним

виглядає заміна ч.1 ст. 459 діючого МКУ наступною редакцією: “Адміністративна відповідальність за порушення митних правил (вчинення митних проступків) регламентується цим Кодексом, а у частині відсутніх у ньому окремих положень – КУпАП”. Тобто цим кроком ми чітко закріплюємо де-факто існуючий зараз змішаний формат законодавчого регулювання відносин адміністративної відповідальності за скоєння митних проступків.

Однак, цьому заходу має передувати науково обґрунтоване та послідовне реформування діючого КУпАП шляхом підготовки його нової редакції або взагалі відповідного нового законодавчого акту, з більш досконалими, уніфікованими нормами, адаптованими під запити та виклики сьогодення. Насамперед, це стосується змісту так званих загальних положень – визначення адміністративного проступку, його суб’єктів (доповнення їх переліку юридичними особами, що вже передбачалося ч.2 ст.103 МКУ від 12.12. 1991 р.), обставин, що пом’якшують або обтяжують адміністративну відповідальність, тощо).

Також, не потрібно забувати й про помірковане вдосконалення відповідних норм МКУ. Наприклад, критичного перегляду потребують норми, що містяться у ч.1 та ч.3 ст. 529 МКУ, якими передбачено оскарження постанов митних структур до місцевого загального суду як адміністративного суду в порядку, передбаченому Кодексом адміністративного судочинства України (далі КАСУ) та у ч. 6 ст. 530 МКУ, де проголошується, що перевірка законності та обґрунтованості постанови у справі про порушення митних правил судом здійснюється у порядку, встановленому КАСУ. Враховуючи неделіктність підстав звернення до адміністративних судів та фактичну правову алогічність зазначених положень МКУ, вони мають бути змінені, бо суперечать відповідним положенням КУпАП.

Окрім змішаного та окремого форматів законодавчої регламентації адміністративної відповідальності за порушення митних правил, серед вчених-адміністративістів є прихильники й фактично загального формату даної регламентації. Так, М.О.Кравець висловлюються за необхідність включення норм, що передбачають вказану відповідальність до єдиного нормативно-правового акту, покликаного передбачити адміністративну відповідальність за вчинення будь-яких адміністративних правопорушень [5, с.17]. На мій погляд, такий крок є недоречним, насамперед з позицій практичного застосування адміністративного деліктного законодавства (враховуючи його обсяги, різноманіття та специфіку родових та видових об’єктів відповідної правової охорони).

Висновки. Отже, головною особливістю сучасної законодавчої регламентації адміністративної відповідальності за порушення митних правил є її фактичне функціонування у межах так званого змішаного формату, у структурі якого домінують відповідні норми МКУ, а затребуване практикою використання окремих положень КУпАП (насамперед загального характеру) не має чітко визначених нормативно-правових підстав. Оптимальним варіантом вдосконалення згаданої регламентації вважається її подальший розвиток у межах наведеної вище змішаної моделі, для чого необхідно зафіксувати у загальних положеннях МКУ можливість застосування засадничих правил КУпАП та провести уніфікацію ключових матеріальних та процесуальних адміністративно-правових норм цих двох законодавчих актів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ:

1. Протягом 2018 року митницями виявлено 48,9 порушень митних правил на 3,4 млрд грн. URL: <https://sfs.gov.ua/media-tsentr/novini/365795.html>
2. Масштаби корупції на українській митниці шокували німецьких журналістів. URL: <https://www.dw.com/uk/masshtaby-koruptsii-na-ukrainskii-mitnytsi-shokuvaly-nimetskykh-zhurnalistiv/a-44967713>.
- 3.Адміністративне право України. Академічний курс: Підруч.: У двох томах: Том 1. Загальна частина / Ред. колегія: В.Б. Авер’янов (голова). К.: Видавництво «Юридична думка», 2004. 584 с.
- 4.Гончарук С.Т. Адміністративна відповідальність за законодавством України: навчальний посібник. Київ: Вид-во Укр.акедем.вн-х справ, 1995.75 с.
- 5.Кравець М.О. Адміністративно-правова кваліфікація порушень митних правил: автореф. дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2012, 19 с.

REFERENCES:

1. During 2018, customs revealed 48.9 violations of customs rules by UAH 3.4 billion. Retrieved from: <https://sfs.gov.ua/media-tsentr/novini/365795.html> [in Ukrainian].
2. The scale of corruption at Ukrainian customs shocked German journalists. Retrieved from: <https://www.dw.com/uk/masshtaby-koruptsii-na-ukrainskii-mytnytsi-shokuvaly-nimetskykh-zhurnalistiv/a-44967713> [in Ukrainian].
- 3.Averianov, V.B. (Ed.). (2004). Administrative law of Ukraine. Academic course: Textbook: In two volumes: Volume 1. General part. K.: Vydavnytstvo «Iurydychna dumka» [in Ukrainian].
- 4.Honcharuk, S.T. (1995). Administrative liability under the legislation of Ukraine: a textbook. Kyiv: Vyd-vo Ukr.akadem.vn-kh sprav [in Ukrainian].
- 5.Kravets, M.O. (2012). *Administrative and legal qualification of violations of customs rules*. Extended abstract of candidate’s thesis. Kyiv: Mizhrehionalna upravlinnia personalom [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції: 5.06.2020