

**PECULIARITIES OF THE COMMON TRANSIT PROCEDURE
AND THE PREREQUISITES FOR ITS APPLICATION,
TAKING INTO ACCOUNT THE NORMS
OF INTERNATIONAL LEGISLATION**

**ОСОБЛИВОСТІ ПРОЦЕДУРИ СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ
ТА ПЕРЕДУМОВИ ЇЇ ЗАСТОСУВАННЯ З УРАХУВАННЯМ
НОРМ МІЖНАРОДНОГО ЗАКОНОДАВСТВА**

Tetyana Ruda¹

DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-278-4-10>

Abstract. The article is devoted to the study of the peculiarities of the implementation of the common transit procedure and the prerequisites for its application, taking into account the norms of international legislation, and determining the prospects for the application of such an approach in Ukraine. International experience on the topic of research was analyzed as a separate question. *The purpose* of the paper is studies of the main aspects of the international regulatory settlement of the application of the common transit procedure. *Research methodology.* To achieve the goal, the following methods were used: induction and deduction, theoretical generalization, abstraction, dialectical cognition – when studying scientific sources and researching theoretical aspects of the implementation of the common transit procedure, determining the categorical apparatus of the investigated issues; abstract-logical – for summarizing theoretical propositions, forming conclusions and proposals on the topic of research. *Results of the research.* The essence and features of the application of transit systems in the EU have been determined. In particular, the characteristics of common and union transit are given. The normative legal framework that regulates issues related to the use of

¹ Candidate of Science (Economics), Senior Researcher,
Department of the Development of Customs Affairs
Scientific and Research Institute of Financial Policy,
State Tax University, Ukraine;

Associate Professor of the Department of Economic theory, Entrepreneurship and Trade,
Khmelnitskyi National University, Ukraine

these transit systems is outlined. The advantages of countries joining the Convention on the common transit procedure are given, as well as the conditions for applying the common transit procedure are outlined. The peculiarities of the common transit procedure have been analyzed. Duties of transit subjects are outlined. The essence, contents and functionality of the electronic transit system (NCTS) are disclosed. The characteristics of the application programs developed by the EU for their implementation in countries that are not members of the EU, but are on the way to joining the Convention on the common transit procedure, are described. The process of customs information exchange, which provides NCTS and security aspects of its preservation within the system, is analyzed. The advantages of the practical implementation of the electronic transit system for Ukraine are outlined. *Scientific novelty of the research results.* The study of the theoretical aspects of the common transit procedure and the implementation of the electronic transit system (NCTS) and the activities of domestic customs authorities have been further developed. *Practical significance of research results.* The main provisions of this study can be used in the process of developing proposals regarding the conceptual directions of reforming customs procedures in Ukraine.

1. Вступ

Розгортання повномасштабних військових дій на території України, обумовлених агресією росії актуалізувало нагальність вирішення проблем, пов'язаних із посиленням безпеки держави. Така кричуща агресія надала ще більшої пріоритетності питанню набуття Україною членства в ЄС. У зв'язку з цим, першочерговості набувають аспекти, пов'язані з активізацією євроінтеграційних перетворень в контексті наближення нашої держави до європейських стандартів.

У першу чергу, це стосується митного регулювання зовнішньоекономічної діяльності (далі – ЗЕД), що дасть змогу отримати додаткові безпекові гарантії та спростити митне оформлення й переміщення товарів та транспортних засобів через митний кордон України. На сьогодні саме державна митна справа є тією складовою держави, яка безперечно впливає на економічну безпеку країни, оскільки, врегулює питання товарообігу, обміну митною інформацією й спрямована на недопущення порушення митного законодавства.

Враховуючи те, що Україна набула статусу країни-кандидата на членство в ЄС, продовження реформування митної сфери є одним із пріоритетних напрямів. При цьому, ключовим питанням на шляху до євроінтеграції є забезпечення здійснення спільного транзиту та перетворення вітчизняної митниці на максимально зручний сервіс для учасників ЗЕД.

Окрім того, спільний митний транзит на сьогодні є одним із кроків на шляху, до імплементації новітніх інформаційних технологій з метою спрощення митних процедур та налагодження інформаційного обміну між країнами-учасницями Конвенції в межах здійснення митної процедури спільного транзиту. Саме завдяки системі спільного транзиту учасники ЗЕД можуть переміщувати свої товари на одному транспортному засобі, маючи лише одну транзитну декларацію та гарантію, що створює додаткові передумови для розвитку зовнішньоекономічних зв'язків та формування ефективного сприятливого бізнес-середовища.

Таким чином, зазначені аспекти актуалізують доцільність дослідження обраної тематики.

2. Передумови розвитку спільного транзиту в ЄС

Розвиток системи транзиту в ЄС розпочався після завершення Другої світової війни. В першу чергу, це було обумовлено активізацією товарообігу в Європі. Стрімке зростання зовнішньої торгівлі вимагало спрощення митних процедур для учасників міжнародних відносин.

Потреба в особливій транзитній системі для ЄС стала очевидною у 1968 році внаслідок впровадження Єдиного митного тарифу. У цьому ж році було запроваджено систему транзиту Співтовариства. Вона спростила переміщення товарів Співтовариства та несоюзних товарів. Було вперше застосовано позначки «Т 1» для товарів, що не є товарами Співтовариства і «Т 2» для союзних товарів.

Угоди 1972 року із країнами-членами ЄАВТ Швейцарією та Австрією було замінено двома Конвенціями, укладеними між ЄС та всіма країнами-членами ЄАВТ. Ці Конвенції сприяли імпорту, експорту та переміщенню товарів на територію ЄС, з неї та між ЄС і країнами-членами ЄАВТ, а також окремими країнами-членами ЄАВТ. Одна із Конвенцій запровадила процедуру спільного транзиту, а друга передбачала спрощення імпорту, експорту та транзиту шляхом впро-

вадження Єдиного адміністративного документа (ЄАД). Так відбулась трансформація європейської транзитної системи за рахунок впровадження спільного транзиту.

У європейській законодавчій базі митний транзит трактується як митна процедура, що використовується для переміщення товарів між двома пунктами митної території, через іншу митну територію або між двома чи більше різними митними територіями [1]. Використання митної процедури транзиту дозволяє тимчасово призупинити дію мит, податків та економічних заходів, які застосовуються при імпорті. Таким чином, це дозволяє здійснювати митне оформлення в пункті призначення, а не в пункті в'їзду на митну територію.

3. Особливості та нормативно-правове регулювання союзного та спільного транзиту в ЄС

Відповідно до митного законодавства в ЄС застосовують різні транзитні системи: союзний транзит (*Union transit*), в межах якого здійснюється внутрішній та зовнішній транзит; спільний транзит (*Common transit*); інші транзитні системи (процедура МДП, процедура з використанням книжки А.Т.А., процедура з використанням Рейнського маніфесту, процедура переміщення для НАТО, процедура поштових відправлень) [2].

В узагальненому вигляді порівняльну характеристику спільного та союзного транзиту наведено у табл. 1.

Варто відмітити, що порядок здійснення спільного та союзного транзиту є схожими. Відмінність полягає у тому, що союзний транзит в першу чергу спрямований на реалізацію цієї митної процедури між країнами-членами ЄС, а спільний – зорієнтований на спрощення транзиту між країнами-членами ЄС та тими учасниками, які не входять до його складу, проте, у митній діяльності послуговуються нормами Конвенції про процедуру спільного транзиту. При цьому, основні аспекти здійснення союзного транзиту регламентуються нормами Закону про порядок митного транзиту в Союзі, викладених у Митному кодексі ЄС (Регламент (ЄС) № 952/2013) із змінами [3]. Питання ж застосування спільного транзиту визначаються положеннями Конвенції про процедуру спільного транзиту від 20 травня 1987 року (ССТР) (далі – Конвенція) [4].

Порівняльна характеристика спільного та союзного транзиту

Характеристики транзитної процедури	Спільний транзит	Союзний транзит
Географічне охоплення	Європейський союз та три країни-члени ЄАВТ (Швейцарія, Норвегія, Ісландія), Туреччина, Республіка Північна Македонія, Сербія, Князівство Ліхтенштейн	Країни ЄС, Андора, Сан-Марино.
Законодавче регулювання	Конвенція про процедуру спільного транзиту від 20 травня 1987 р.	Митний кодекс ЄС (Регламент (ЄС) № 952/2013) та Делегований Регламент (ЄС) № 2015/2446), Делегований регламент про перехідні заходи (Регламент (ЄС) № 2016/341 та Імплементативний Регламент (Регламент (ЄС) № 2015/2447)
Обов'язковість застосування процедури	Не є обов'язковою до застосування всіма учасниками ЗЕД при здійсненні процедури транзиту	Обов'язкова до застосування всіма учасниками ЗЕД при здійсненні процедури транзиту, окрім учасників спільного транзиту
Опис процедури	Процедура передбачає тимчасове звільнення від митних зборів, акцизів, ПДВ та інших платежів від вартості товарів під час їх переміщення з митниці відправлення до митниці призначення. Управління процедурою здійснюють митні адміністрації Договірних сторін через мережу митних органів	Транзитна процедура застосовується до переміщення несоюзних товарів, а в певних випадках – до товарів ЄС між двома пунктами в межах Союзу. Управління процедурою здійснюють митні адміністрації держав-членів ЄС через мережу митних органів
<i>Початок транзитної процедури</i>	На митниці відправлення країни, яка виступає договірною стороною відповідно до Конвенції про спільний транзит.	Митна територія ЄС, у випадку, коли товари переміщуються за межі союзної країни в ході здійснення митної процедури транзиту.

(Продовження таблиці 1)

Характеристики транзитної процедури	Спільний транзит	Союзний транзит
<i>Завершення транзитної процедури</i>	Коли товари та ТСД пред'являються митниці призначення відповідно до положень про транзит та відбувається обмін електронними повідомленнями в NCTS між митницею призначення та митницею відправлення. Після отримання електронного повідомлення або копії транзитної декларації митниця відправлення закриває транзитну процедуру та припиняє відповідальність суб'єкта процедури, якщо не виявлено істотних розбіжностей.	Коли товар вивозиться із території країни, що залучена до здійснення транзитної процедури (митниці відправлення) на територію країни, де розташована митниця призначення й відбувається обмін електронними повідомленнями в NCTS між митницею призначення та митницею відправлення. Після отримання електронного повідомлення або копії транзитної декларації митниця відправлення закриває транзитну процедуру та припиняє відповідальність суб'єкта процедури, якщо не виявлено істотних розбіжностей.
Суб'єкт процедури	Під час оформлення транзитної декларації на митниці відправлення, суб'єкт ініціює поміщення товарів під процедуру транзиту. Після поміщення товарів під процедуру транзиту він несе відповідальність за пред'явлення товарів у непошкодженому вигляді, з цілісними пломбами разом із транзитною декларацією на митниці призначення у встановленні строки з дотриманням митних положень здійснення процедури та за сплату митного боргу, який може підлягати сплаті у разі виникнення порушень. Окрім того, суб'єкт повинен надати гарантію покриття суми можливої заборгованості. Гарантією може виступати грошовий внесок або зобов'язання, надане фінансовою установою, яка виступає гарантом.	
Різновиди процедури	«Т1» (зовнішня транзитна процедура) застосовується до несоюзних товарів, при цьому призупиняються заходи, що зазвичай застосовуються до них під час імпорту.	

(Закінчення таблиці 1)

Характеристики транзитної процедури	Спільний транзит	Союзний транзит
	«Т2» (внутрішня транзитна процедура) застосовується до товарів, що переміщуються із Союзу в країну спільного транзиту на умовах імпорту.	«Т2» застосовується до союзних товарів, які переміщуються із однієї точки в іншу в межах митної території ЄС, які при цьому проходять через територію або країну за межами митної території ЄС без зміни їх митного статусу.
Спрощення	За умови надання дозволу відповідним митним органом транзитну процедуру може бути спрощено.	
ІТ-інструменти	NCTS	NCTS

Джерело: узагальнено автором на основі [1]

Ще одним нормативним документом, що розкриває питання здійснення транзиту в ЄС є Посібник (інструкція) з транзиту [5]. Окрім того, у практичній діяльності досить часто застосовується й судова практика, яка ґрунтується на винесених рішеннях з питань здійснення митної справи, прийнятих Європейським судом.

Так, Посібник з транзиту є найбільш вичерпним джерелом інформації про ЄС та загальну транзитну процедуру. Окрім того, цей документ є своєрідним інструментом для кращого розуміння того, як працює транзитна процедура та окреслює обов'язки й права усіх учасників митних правовідносин в межах митної процедури транзиту. Окрім того, варто зазначити, що Посібник спрямований на забезпечення гармонізованого застосування положень про транзит і рівного ставлення до всіх учасників митних правовідносин. Він включає дев'ять основних частин, а саме: частина I. Загальне введення; частина II. Статус товару; частина III. Гарантії; частина IV: Стандартна транзитна процедура NCTS (нова комп'ютеризована транзитна система); частина V: Процедура забезпечення безперервності бізнесу; частина VI: Спрощення; частина VII: Завершення транзитної операції, процедура запиту; частина VIII: Борги та стягнення; частина IX. Процедура МДП [2]. Додатки до Посібника, які містять зразки супровід-

них документів та додаткову інформацію щодо здійснення транзитних процедур опубліковані в багатомовному форматі та є загальними для всіх мовних версій зведеного посібника з транзиту.

Так, відповідно до визначення, наведеного у Посібнику під *спільним транзитом* розуміють митну процедуру для переміщення товарів між країнами-членами ЄС і країнами спільного транзиту, а також з метою здійснення процедури загального транзиту [2]. При цьому, союзний транзит трактується як митна процедура, яка дозволяє переміщувати товари з однієї країни в іншу в межах ЄС [2].

Процедура союзнного транзиту використовується для митних транзитних операцій між державами-членами ЄС (а також Андоррою та Сан-Маріно) і загалом застосовується для переміщення товарів в країни, які не належать до ЄС й підлягають сплаті митних платежів та інших зборів при імпорті, а також товари ЄС, які між пунктом відправлення та пунктом призначення у ЄС мають пройти через територію третьої країни.

Процедура ж спільного транзиту використовується для переміщення вантажів між державами-членами ЄС, країнами ЄАВТ (Ісландією, Норвегією, Ліхтенштейном та Швейцарією), Туреччиною (з 1 грудня 2012 року), Республікою Північна Македонія (з 1 липня 2015 року), Сербія (з 1 лютого 2016 року) і Великобританія (з 1 січня 2021 року). Процедура заснована на положеннях від 20 травня 1987 року [4].

Варто зазначити, що Конвенція є основою для транзитного переміщення товарів між країнами-учасницями. Її норми дозволяють забезпечувати належний контроль за транзитними товарами, сприяють запобіганню шахрайству із супровідними документами. Зокрема, використання однієї транзитної декларації для доставки вантажів з однієї країни в іншу, згідно із процедурою спільного транзиту, зменшує вартість митних процедур та час, необхідний для їх проходження, а тому, сприяє скороченню черги на кордоні, що означає швидший потік товарів. При цьому, процедура спільного транзиту, передбачена Конвенцією, заміняє собою національні транзитні процедури, які до того застосовувалися кожною з країн-членів при транзиті товарів на територію іншої держави, що доєдналась до Конвенції. Конвенція та її додатки детально регулюють правила, документи, форми, гарантії, порядок обміну інформацією, та інші формальності, що застосову-

ються під час спільного транзиту. Таким чином, після приєднання країни до Конвенції встановлюються єдині з 35-ма країнами-учасниками правила регулювання транзитних операцій (транзиту) між країнами-учасниками, що визначені Конвенцією.

Норми Конвенції також регламентують права та обов'язки осіб, які беруть участь у транзитному переміщенні, висвітлюють питання митного статусу товарів, роботи з претензіями та штрафами тощо. Правила і процедури, що встановлені Конвенцією, максимально наближені до положень Митного кодексу ЄС.

Варто зазначити, що особливістю режиму спільного транзиту є обов'язкове гарантування та пломбування усіх переміщень товарів. Пломби накладаються на увесь транспорт; вони мають захисну функцію і визнаються як на території ЄС, так і в інших країнах-учасниках Конвенції. У свою чергу, це дає змогу підвищити безпеку перевезень. При цьому, учасники ЗЕД можуть застосовувати не лише індивідуальну, але й загальну фінансову гарантію.

Окрім того, Конвенція передбачає застосування низки спеціальних транзитних спрощень, зокрема: загальної фінансової гарантії, у тому числі із зменшенням розміру забезпечення базової суми до 100% (тобто, звільнення від гарантії); самостійне накладання пломб на вантажі; можливість відправлення або отримання товарів без їх пред'явлення митниці («авторизований вантажовідправник», «авторизований вантажоодержувач») [2].

Учасники ЗЕД мають можливість отримати дозволи на застосування декількох спрощень одночасно. До того ж, спрощення, які притаманні спільному транзиту можуть отримати країни, які ще не доєдналися до Конвенції, проте, мають таку стратегічну прерогативу та напрацьовані й імplementовані практичні заходи у цьому напрямі.

Аналізуючи норми Посібника з транзиту [5], варто зазначити, що процедура *спільного транзиту* передбачає припинення нарахування митних та акцизних платежів, ПДВ та інших зборів при переміщенні товарів від митниці відправлення до митниці призначення.

Ця митна процедура може використовуватись з метою полегшення переміщення товарів від однієї договірної сторони до іншої, проте, немає зобов'язання щодо використання саме цього виду транзитної процедури. Керівництво процедурою здійснюють митні управління, різні

договірні сторони через мережу митних установ, а саме: митниці відправлення; транзитні митниці; митниці призначення; митниці гарантії.

В узагальненому вигляді, відповідно до Посібника з транзиту [5], процедура спільного транзиту передбачає наступний порядок дій. Вона розпочинається на митниці відправлення та завершується тоді, коли товар та необхідні супровідні документи будуть надані митниці призначення відповідно до загальних правил транзиту. Процедура передбачає обмін повідомленнями з комп'ютерної системи NCTS, між митницею призначення та митницею відправлення. У процедурі забезпечення безперервності діяльності один примірник транзитної декларації у паперовій формі повертається від митниці призначення до митниці відправлення (або до центрального офісу в країні відправлення) [6]. Коли отримано підтвердження через NCTS або паперову копію транзитної декларації, митниця відправлення виписує порядок транзиту та відповідальність суб'єкта транзитної процедури, якщо не було виявлено та зазначено суттєвих розбіжностей.

Процедура спільного транзиту ініціюється тоді, коли суб'єкт оформляє транзитну декларацію в митниці відправлення з переліком товарів, що підлягають поміщенню під процедуру транзиту. У цьому випадку він стає «ініціатором процедури». Після того, як товар випущено для транзиту, суб'єкт зобов'язаний надати його у цілісному вигляді (з неушкодженими пломбами), разом з транзитною декларацією, на митницю призначення у встановлений термін. Митниця призначення застосовує митні правила, в межах здійснення загального порядку транзиту та для сплати митного боргу, який буде стягнуто у випадку виявлення відповідних порушень [7].

Суб'єкт процедури повинен надати гарантію на покриття розміру можливої заборгованості (якщо він не звільнений від цього законом або за відповідним дозволом). Це може бути грошовий депозит або зобов'язання від фінансової установи, яка виступає в якості гаранта.

Окрім того, варто зазначити, що правила здійснення процедури спільного транзиту є фактично ідентичні тим, що застосовуються для союзного транзиту й обумовлює схожість обов'язків суб'єктів транзиту.

Також статтею 234 Митного кодексу ЄС визначено, що товари, які транспортуються через територію країни або території за межами митної території ЄС можуть переміщуватись за процедурою зовнішнього

союзного транзиту [3]. При цьому, процедура зовнішнього транзиту ЄС застосовується у випадку, якщо виконується одна з наступних умов: (а) це передбачено міжнародною угодою; (б) перевезення через цю країну або територію здійснюється за єдиним транспортним документом, складеним на митній території Союзу.

Статтю 4 розділу II Митного кодексу ЄС визначено, що для виконання митних формальностей в межах здійснення процедури спільного транзиту використовується електронна транзитна система (NCTS) [3]. При цьому, NCTS забезпечує взаємозв'язок між митними службами в країнах-учасниках Конвенції, дозволяючи обмінюватися митними даними. Приєднання до Конвенції створює передумови для обміну митною інформацією не лише між митними установами всіх держав-членів ЄС та Європейської асоціації вільної торгівлі, а також іншими державними установами, які займаються митним оформленням та контролем за переміщенням товарів, процесів, що, у свою чергу, дозволяє митним органам контролювати товари на кожному етапі перевезення.

4. Характеристика та функціональне призначення NCTS при здійсненні спільного транзиту

NCTS є поширеним ІТ-інструментом в ЄС, що застосовується для управління та контролю транзитною системою. Його головні цілі полягають у тому, щоб зробити транзитні процедури швидшими, більш ефективними і безпечними, одночасно запобігаючи та виявляючи шахрайство. Як правило, NCTS є обов'язковою для застосування країнами-учасниками ЄС при здійсненні митних процедур, що стосуються зовнішнього та внутрішнього транзиту.

Як зазначається у Appendix 4, NCTS розроблено відповідно до функціональної та технічної документації, напрацьованої Європейською Комісією [5].

Функціональна складова NCTS складається з таких компонентів:

- MCC (Minimal Common Core) – модульна програма, яка забезпечує базову функціональність, необхідну для обробки транзитної процедури;
- GMS (Guarantee Management System) – модульна програма, яка забезпечує комп'ютеризовану реєстрацію та контроль гарантій у рамках транзитної процедури;

– ECN (вузол EDI/CSI) – програма, яка працює як вузол між модулями NCTS (MCC і GMS), зовнішніми системами та шлюзом CCN/CSI [8].

Програмне забезпечення NCTS також включає три елементи – MCC, GMS та ECN. MCC та GMS мають тривірневу архітектуру: програмне забезпечення клієнта, серверне програмне забезпечення та бази даних, які є роздільними. ECN виконує функції вузла та забезпечує обмін даними між компонентами NCTS – MCC та GMS, а також зовнішніми системами, з якими пов'язаний NCTS. ECN має двірневу архітектуру – серверне програмне забезпечення та бази даних. Клієнтське програмне забезпечення MCC та GMS використовується працівниками митниці для своїх робочих потреб. Сервери додатків MCC, GMS та ECN працюють за допомогою операційної системи AIX. Використовується система керування базами даних випуску Oracle Enterprise Edition 10G. Клієнтське програмне забезпечення MCC та GMS працює в середовищі Windows XP або Windows 7. Обмін даними між компонентами NCTS забезпечується програмним забезпеченням BEA Tuxedo [8].

Варто зазначити, що NCTS є дорогавартісною та технічно складною системою, тому для країн, які планують доєднатись до Конвенції, як правило, пропонується застосовувати прикладні програми, розроблені ЄС, зокрема, Minimal Common Core (MCC) та EDIFACT CCN/CSI (ECN), які, як уже зазначалось, є складовими NCTS.

Окрім того, NCTS забезпечує обмін даними з кількома зовнішніми інформаційними системами, зокрема, системою Служби державних доходів:

– EKS (Система експортного контролю) – дані транзитної декларації та реєстру продавців;

– CMIS (Центральна митна інформаційна система) – реплікує всі створені, виправлені та скасовані дані транзитних декларацій та книжки МДП, що стосуються процедури транзиту;

– ITVS (Інтегрована система управління тарифами) – дані товарних класифікаторів;

– IRIS (Integrated Risk Information System) – дані оцінки ризиків [8].

ІТ-система NCTS заснована на обміні електронними повідомленнями між економічними операторами, національними та міжнародними митними установами та ЄС. Для обміну інформацією на

національному та міжнародному рівнях необхідно дотримуватись як процедурних, так і технічних інструкцій.

Основними елементами та повідомленнями в роботі NCTS є наступні:

– транзитна декларація, яка подається в електронному вигляді повідомлення «Дані митної декларації окремого типу» (IE015);

– основний довідковий номер (MRN), який є унікальним реєстраційним номером, що присвоюється декларації компетентним органом і друкується на декларації для її ідентифікації;

– декларація, що друкується митницею відправлення або суб'єктами ЗЕД, після випуску товарів для транзиту та супроводжує товари від пункту відправлення до пункту призначення;

– повідомлення «Очікується відмітка про прибуття – (AAR)» (IE001), яке надсилається митницею відправлення до заявленої митниці призначення, зазначеної у декларації;

– повідомлення «Очікується відмітка про транзит – ATR» (IE050) відправляється митницею відправлення до задекларованої митниці (митниць) транзиту для повідомлення про запланований перетин товарами кордону;

– повідомлення «Повідомлення про перетин кордону – (NCF)» (IE118), яке надсилається фактичною митницею транзиту до митниці відправлення, якій повідомляється про проходження товарів.

– повідомлення «Повідомлення про доставку товарів – AA» (IE006) надсилається митницею призначення до митниці відправлення після прибуття товарів;

– повідомлення «Результати контролю у місці призначення» (IE018) надсилається митницею призначення до митниці відправлення після перевірки товарів, що переміщувались.

Статтею 6 Розділу II Митного кодексу ЄС визначаються безпекові аспекти застосування електронної транзитної системи, зокрема, договірні сторони встановлюють умови для виконання формальностей за допомогою методів електронної обробки даних, які включають, серед іншого, заходи щодо перевірки джерела даних та захисту їх від випадкового або незаконного знищення, крадіжки, зміни чи несанкціонованого доступу [3].

Задля безпечного інформаційного обміну, уся митна інформація та видалення даних фіксуються. При цьому, зазначаються причини зміни

чи видалення, точний час зміни або вилучення інформації та особи, яка здійснювала такі дії. Митна інформація зберігається в системі принаймні три календарні роки. Цей термін може бути подовжений за вимогою країн-учасниць транзитних процедур. При цьому, компетентні організації регулярно контролюють безпеку даних. Будь-які залучені компетентні органи інформують один одного про всі підозрілі дії чи порушення безпеки, що виникають. Окрім того, договірні сторони мають право використовувати персональні дані, обмін якими здійснюється у рамках застосування Конвенції, виключно для цілей процедури спільного транзиту або в межах тимчасового зберігання після завершення процедури спільного транзиту. У випадку ж виникнення судових прецедентів компетентні органи в межах чинного законодавства можуть отримати доступ до митної інформації в межах конкретної процедури спільного транзиту.

5. Закордонний досвід впровадження процедури спільного транзиту

З практичного погляду корисним та доцільним є аналіз міжнародного досвіду реалізації процедури спільного транзиту. Проаналізуємо його на прикладі *Латвії*. Рішення Латвії про вступ до ЄС суттєво вплинуло на діяльність митних органів країни. Такий крок в першу чергу передбачав гармонізацію національного митного законодавства із міжнародним та імплементацію відповідних європейських стандартів у діяльність митниць. Після входження в ЄС інформаційні системи латвійського Головного митного управління було переорієнтовано на опрацювання цифрової інформації ЄС та гармонізовано із NCTS. До приєднання Латвії до Конвенції в середньому впродовж місяця митницею могло бути опрацьовано 30000 декларацій. Більша їх частка була у паперовому вигляді й не застосовувались митні спрощення.

1 травня 2004 року латвійськими митними органами розпочалось застосування ІТ систем з метою спрощення митних процедур декларування, що суттєво полегшило роботу митних та торгівельних організацій і позитивно вплинуло на товарообіг, дозволило спростити митні формальності, зменшити кількість документів, які подавались митним органам, сприяло скороченню фінансових витрат та часу на здійснення митних процедур.

Модуль підприємця, передбачений оновленою інформаційною системою, дозволив подавати декларації в електронному вигляді. Окрім того, введено систему електронного підпису документів, що підвищило рівень безпеки системи.

Після 1 травня 2004 року значно змінився статус послуг, що надаються митницями. Кількість міжнародних транзитних декларацій обмежено приблизно до 3000 в місяць. З'явилась можливість використання залізничними структурами системи NCTS в контексті системи реєстрації переміщення вантажів. За таких умов кількість транзитних декларацій збільшено приблизно до 50 000 в місяць.

В процесі експлуатації системи NCTS виявлено наступні переваги: підвищення ефективності транзитних процедур; розширення можливостей щодо попередження та виявлення порушників митного законодавства; пришвидшення та підвищення рівня безпеки угод, що реалізуються в межах процедури спільного транзиту; спрощення управління та адміністрування транзитної системи. Починаючи із 31 березня 2004 року усі транзитні операції проходять електронну реєстрацію в системі NCTS.

Суб'єкт ЗЕД, наділений правами для застосування спрощеної транзитної процедури повинен забезпечити технічні можливості для приєднання до системи NCTS. Він також повинен мати можливість надавати для розгляду транзитні декларації за допомогою електронних засобів зв'язку та роздруковувати транзитну декларацію необхідної форми.

Підприємець, що застосовує звичайну процедуру транзиту (неавторизований підприємець) також може отримати дозвіл на приєднання до використання системи NCTS і вносити інформацію щодо транзитної операції в систему. Проте, суб'єкт ЗЕД не буде мати можливості роздрукувати TAD, а в разі потреби, повинен звертатись до митних органів аби отримати дозвіл на друк документів із системи. В іншому випадку, суб'єкт ЗЕД може подати документи в паперовому вигляді митниці, посадові особи якої самостійно введуть необхідну інформацію в NCTS та TAD, виданий системою NCTS. Варто зазначити, що після приєднання Латвії до Конвенції, паперовий документообіг мінімізовано. Окрім того, Головним митним управлінням Латвії надано дозвіл суб'єктам ЗЕД, використовувати Модуль підприємця для подання декларацій, обміну інформацією та отримання відповідей. Номер покликання на переміщення (MRN) і Номер покликання на

місцевість (LRN) є основними ключами, що застосовуються для відправлення/отримання інформації. Забезпечуючи доступ через мережу, Модуль підприємця дає можливості суб'єкту ЗЕД: отримувати ключову інформацію про транзитні декларації; автономно завантажувати файли транзитних декларацій; переглядати в режимі онлайн звіти NCTS; використовувати мережевий інтерфейс для подання запитів та отримання відповідей від NCTS.

Що стосується досвіду *Великобританії*, то варто зазначити, що у практичній діяльності використовується «мінімальне спільне ядро» (MCC), розроблене ЄС, що є складовою частиною NCTS. MCC надає послуги щодо збору та обміну даними, а також надсилання повідомлень в європейську мережу, яка нараховує понад 3000 транзитних офісів у всій Європі. MCC базується виключно на повідомленнях – трейдер подає декларацію, а далі не має взаємодії з системою. З допомогою NCTS Великобританія, в середньому, опрацьовує понад 600 000 операцій на місяць. Варто зазначити, що у Великобританії NCTS не підключена до інших митних систем (наприклад, CHIEF) – тому, при здійсненні транзитних переміщень оформляється окрема митна декларація в NCTS.

Досліджуючи досвід *Туреччини*, варто зазначити, що Рішенням № 2/2012 від 19 січня 2012 р. Спільних комітетів ЄС-ЄАВТ про спільну транзитну процедуру та про спрощення формальностей у торгівлі товарами, Туреччині запропоновано приєднатися до Конвенції про процедуру спільного транзиту та Конвенція про спрощення формальностей у торгівлі товарами.

Фактичне приєднання Туреччини до Конвенції відбулось 1 грудня 2012 року. Від цієї дати всі спільні транзитні операції між існуючими договірними сторонами (ЄС, країни ЄАВТ, Хорватією) та Туреччиною почали реалізовуватись в межах норм Конвенції. Такий крок сприяв впровадженню істотних спрощень для економічних операторів, які займаються торгівлею між договірними сторонами.

Митні експерти відзначили, що система спільного транзиту дала турецькому бізнесу спрощення при перетині кордону та дозволила зменшити витрати часу на здійснення митних процедур. Застосування NCTS суттєво зменшило навантаження на пункти пропуску. Завдяки цій системі учасники ЗЕД змогли підвищити свою конкурентоспроможність та зменшити логістичні витрати [8].

В Туреччині питання спільного транзиту регламентуються статтями Митного кодексу Туреччини (статті 84-92), статтями про митні правила Туреччини (стаття 212-244), Конвенцією про процедуру спільного транзиту, Циркуляром № 2012/4 та Комюніке № 3, 4, 5, 6 і 8.

Запровадження спільного транзиту супроводжувалось імплементацією інформаційної системи NCTS, яка забезпечує більш сучасне та ефективне управління, ніж паперова система. NCTS використовується Туреччиною з 2012 року, а іншими договірними сторонами – починаючи з 2005 року.

Серед основних переваг процедури спільного транзиту в Туреччині виділяють: прискорення перебігу та спрощення митних процедур; заміна паперового документообігу електронним (крім резервної процедури); чіткий механізм гарантування перевезень в межах спільного транзиту; спрощення перетину кордону з країнами, що виступають Договірними Сторонами; у випадку використання загальної гарантії, забезпечення її швидкого повернення.

Окрім того, після звернення власника процедури або вантажоодержувача, відповідно до обставин, компетентні органи можуть дозволити такі спрощення: використання загальної гарантії або відмови від гарантії; використання пломб спеціального типу; статус авторизованого вантажовідправника; статус авторизованого вантажоодержувача; специфічні процедури для певних видів транспорту (товари, що перевозяться залізницею та повітряним транспортом). При цьому, суб'єктом або власником процедури є особа, яка складає спільну транзитну декларацію або від імені якої подається декларація на спільний транзит.

Ще однією новацією, запровадженою у практичну діяльність митниць в контексті реалізації процедури спільного транзиту є використання загальної гарантії. Загальна гарантія охоплює декілька операцій. Орієнтовна сума загальної гарантії повинна відповідати сумі заборгованості, яка може виникнути у зв'язку із діями в межах спільного транзиту, щодо якої надається гарантія, у період між поміщенням товарів під процедуру спільного транзиту та моментом, коли ця процедура завершена. Митниця гарантії встановлює контрольну суму спільно з суб'єктом процедури. Суб'єкт процедури може використовувати загальну гарантію або звільнення від гарантії. Гарантійний документ зберігається в митниці гарантії, яка є Генеральним митним управлінням Туреччини.

При використанні інтернет-з'єднання з будь-якого комп'ютера з підключенням до Інтернету транзитна декларація подається в електронному вигляді. Для подачі транзитних декларацій не обов'язково приходити до митниці. Транзитний супровідний документ – це документ, який базується на даних транзитної декларації. Після завершення митної процедури та перед відправленням товарів працівник митниці відправлення друкує Транзитний супровідний документ. Штрих-код і реєстраційний номер під назвою MRN розташовані у верхньому правому куті цього документа [9].

6. Висновки

Таким чином, узагальнюючи отримані результати, варто зазначити, що ЄС сформував цілісну транзитну систему, яка здатна забезпечити високу ефективність здійснення зовнішньоекономічної діяльності за рахунок врахування специфіки кожної транзитної процедури.

Так, за результатами дослідження доцільно відмітити, що митним законодавством ЄС регламентовано застосування різних транзитних систем, зокрема: союзного транзиту (*Union transit*), в межах якого здійснюється внутрішній та зовнішній транзит; спільного транзиту (*Common transit*) та інших транзитних систем (процедури МДП, процедури з використанням книжки А.Т.А., процедури з використанням Рейнського маніфесту, процедури переміщення для НАТО, процедури поштових відправлень).

Порівняльна характеристика союзного та спільного транзиту дозволяє зробити висновки про те, що порядок їх реалізації є схожим. Відмінність полягає у тому, що союзний транзит в першу чергу спрямований на застосування цієї митної процедури стосовно країн-членів ЄС, а спільний – зорієнтований на спрощення транзиту між країнами-членами ЄС та тими учасниками, які не входять до його складу, проте, у митній діяльності керуються положеннями Конвенції про процедуру спільного транзиту.

Окрім того, імплементація спільного транзиту передбачає налагодження інформаційної взаємодії між учасниками митних правовідносин за рахунок використання електронної транзитної системи (NCTS). Ця система є своєрідним ІТ-інструментом в ЄС, що передбачає спрощення митних процедур в контексті скорочення їх тривалості

та підвищення рівня ефективності, безпечності, з одночасним упередженням та виявленням шахрайських намірів.

Як показує здійснений аналіз міжнародного досліджу, інтеграція у цю систему дозволяє створити передумови для забезпечення належного контролю за рухом транзитних товарів, сприяє протидії порушенням митного законодавства, а також дозволяє створити єдиний митний інформаційний простір та спростити митні процедури. Тому, на сьогодні питання імплементації у вітчизняну митну практику положень Конвенції є надзвичайно актуальним та нагальним. В першу чергу, це дозволить вітчизняним митним органам швидше інтегруватись та адаптуватись до європейської практики здійснення процедури спільного транзиту, що безумовно сприятиме підвищенню рівня митної безпеки країни.

Список літератури:

1. Гладка Н. Правове регулювання митного режиму транзиту в контексті реформування національної митної системи. *Правова позиція*. 2020. № 1 (26). С. 26–29.
2. Сидорович О., Герчаківський С. Інформаційне забезпечення митної справи України в контексті цифрової стратегії розвитку суспільства. *Світ фінансів*. 2021. Вип. 1. С. 210–225.
3. Алишаускас В. Транзит без препятствий: как упростить торговлю Украины и ЕС. *Європейська правда*. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/rus/experts/2021/06/30/7124859/> (дата звернення: 23.02.2022).
4. Union and Common Transit. *European Commission*. URL: https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures-import-and-export/what-customs-transit/union-and-common-transit_en (дата звернення: 22.02.2022).
5. TRANSIT MANUAL. *European Commission*. URL: https://ec.europa.eu/taxation_customs/system/files/2021-06/transit_manual_june_2020_en.pdf (дата звернення: 22.02.2022).
6. Regulation (EU) No 952/2013 of the European Parliament and of the Council of 9 October 2013 laying down the Union Customs Code. *EUR-Lex*. URL: https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures-import-and-export/what-customs-transit/union-and-common-transit_en (дата звернення: 23.02.2022).
7. Consolidated text: Convention on a Common transit procedure. *EUR-Lex*. URL: https://ec.europa.eu.translate.google.com/translate/gooq/taxation_customs/business/customs-procedures-import-and-export/what-customs-transit/union-and-common-transit_en?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=uk&_x_tr_hl=uk&_x_tr_pto=sc (дата звернення: 21.02.2022).
8. To the Regulations of the Open Tender «Improvement, Maintenance and Designer Supervision of the New Computerised Transit Control System (NCTS)». *State Revenue Service*. URL: https://www.vid.gov.lv/sites/default/files/iepirkumi/regulations_ncts_160.pdf (дата звернення: 22.02.2022).