

**НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
«ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

**НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «
ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

Кваліфікаційна наукова праця
на правах рукопису

БРАЧУК Анастасія Олегівна

УДК 351.713:339.54

ДИСЕРТАЦІЯ

**РЕАЛІЗАЦІЯ ПРИНЦИПУ СПРИЯННЯ ТОРГІВЛІ
У МИТНОМУ ЗАКОНОДАВСТВІ**

12.00.07 – адміністративне право і процес;
фінансове право інформаційне право
081 – право

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук.

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

_____ А.О. Брачук

Науковий керівник

КОРМИЧ Борис Анатолійович

доктор юридичних наук, професор

Одеса – 2019

АНОТАЦІЯ

Брачук А.О. Реалізація принципу сприяння торгівлі у митному законодавстві. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю – 12.00.07 «адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право». – Національний університет «Одеська юридична академія», Одеса, 2019.

Дисертація є одним із перших досліджень, якого присвячено формуванню цілісної адміністративно-правової концепції реалізації принципу сприяння торгівлі у митному законодавстві. Цей принцип засновано на визнанні необхідності усунення перешкод для міжнародних переміщень товарів, які не пов'язані з тарифним та нетарифним регулюванням. У вузькому розумінні заходи із сприяння торгівлі стосуються формальностей при переміщенні товарів та транспортних засобів через митний кордон, у широкому – регуляторного середовища для міжнародної торгівлі та міжнародного транспорту. Головним критерієм ефективності здійснення заходів щодо сприяння торгівлі є зниження прямих та непрямих торговельних операційних витрат імпортерів та експортерів, пов'язаних з виконанням відповідних формальностей та забезпеченням дотримання законодавства у сфері зовнішньої торгівлі.

Охарактеризовано динаміку розвитку правил та стандартів сприяння торгівлі. Серед основних етапів цього процесу можна виокремити: 1) проголошення необхідності скасування надмірних, непотрібних та довільних митних формальностей (Міжнародна конвенція щодо спрощення митних формальностей 1923 р.); 2) встановлення вимог щодо єдиного та недискримінаційного застосування митного законодавства (ГАТТ – 1947); 3) правове визначення категорії «сприяння торгівлі» (Рекомендація № 4 ООН СЕФАКТ, 1974 р.); 4) встановлення стандартів сприяння торгівлі як норм «м'якого права» (нова редакція Міжнародної конвенції щодо спрощення та гармонізації митних процедур, 1999 р.); 5) встановлення зобов'язань країн-

членів СОТ щодо реалізації заходів із сприяння торгівлі (Угода про спрощення процедур торгівлі 2013 р.).

Розглянуто особливості правового регулювання стандартів сприяння торгівлі, їх зв'язок з процесами глобалізації та європеїзації адміністративного права, поширенням загальноприйнятих принципів належного урядування.

Зобов'язання щодо реалізації заходів із сприяння торгівлі мають три чітко окреслені рівні регулювання: а) глобальний (СОТ, ВМО, ООН тощо), який охоплює універсальні стандарти; б) регіональний (регіональні угоди щодо вільної торгівлі), що містить додаткові вимоги для відповідних зон вільної торгівлі; в) двосторонній (двосторонні угоди, співробітництво митних органів суміжних країн), на якому визначається організація руху товарів та транспортних засобів через міждержавні кордони.

Норми та принципи щодо сприяння торгівлі базуються на загальних тенденціях глобалізації як в економічному аспекті, так і в аспекті формування глобальних норм та стандартів щодо здійснення публічного адміністрування. Увага до цієї сфери обумовлена успіхом процесу лібералізації тарифних та нетарифних бар'єрів, що зробило витрати імпортерів та експортерів на виконання митних формальностей порівняними з витратами на справляння митних платежів. Важливим аспектом є залучення таких недержавних суб'єктів, як Міжнародна організація стандартизації (ISO) та Міжнародна електротехнічна комісія (ІЕС) до нормотворення у цій сфері.

Запропоновано класифікацію зобов'язань щодо сприяння торгівлі у рамках СОТ на таких підставах, як: спосіб встановлення, ступінь деталізації, строки та порядок імплементації, що дозволяє підвищити ефективність планування практичних заходів щодо їх реалізації.

Відповідно до способу встановлення зобов'язання щодо сприяння торгівлі в рамках СОТ складаються з трьох груп норм: а) зобов'язання відповідно до базової угоди ГАТТ (ст.ст. V, VIII та X ГАТТ); б) зобов'язання, що містяться у частині I УСПТ (ст.ст. 1 – 12), якими уточнюються та

покращуються базові норми; 36 окремих заходів із сприяння торгівлі щодо яких здійснюються повідомлення згідно з правилами імплементації УСПТ.

Оскільки норми УСПТ є розвитком раніше сформульованих положень щодо сприяння торгівлі, важливе значення має їх класифікація у залежності від ступеня уточнення, на підставі чого виокремлюються: існуючі зобов'язання (відтворюють норми ГАТТ); посилені зобов'язання (розширюють та деталізують вимоги норм ГАТТ); нові зобов'язання (яких не існувало раніше у нормах ГАТТ).

У залежності від строків та порядку імплементації такі зобов'язання нормами ст. 14 УСПТ поділяються на: категорію «А», що впроваджується з моменту набрання чинності УСПТ; категорію «В», що впроваджується на дату після завершення перехідного періоду; категорію «С», що вимагає набуття імплементаційної здатності шляхом надання підтримки та допомоги у розвиткові потенціалу.

Визначено структуру правових засобів сприяння торгівлі, встановлених УСПТ, яка складається із загальних вимог щодо принципів здійснення митних процедур, інструментальних зобов'язань щодо змісту та способів виконання митних процедур, рекомендаційних норм щодо порядку імплементації відповідних заходів.

Процес виконання зобов'язань щодо сприяння торгівлі відповідно до УСПТ визначено декількома характеристиками: а) вимоги УСПТ у першу чергу стосуються кінцевих результатів, які мають бути досягнутими в результаті реалізації заходів із сприяння торгівлі та мають вираження у наданні суб'єктам зовнішньої торгівлі конкретних можливостей; б) УСПТ не містить жорстких правил щодо шляхів та способів виконання окремих зобов'язань, залишаючи кожній державі широку дискрецію у цьому питанні; в) реалізація зобов'язань у рамках УСПТ містить реформування законодавства, розвиток інфраструктури та матеріального забезпечення, розвиток людського потенціалу суб'єктів владних повноважень, залучення іноземної технічної допомоги; г) правові аспекти реалізації заходів із

сприяння торгівлі охоплюють не лише митну справу, але й інші сфери публічного адміністрування (регулювання транспорту, банківської сфери, електронного документообігу тощо).

Розглянуто особливості правового статусу Національних комітетів щодо спрощення процедур торгівлі (НКСПТ), які є важливим елементом реалізації зобов'язань УСПТ. НКСПТ має утворюватися рішенням компетентного органу державної влади та об'єднувати представників трьох категорій суб'єктів: а) органів виконавчої влади, що здійснюють контрольну або регуляторну діяльність у сфері зовнішньої торгівлі, транспорту, фінансів та інфраструктури; б) підприємств імпортерів та експортерів та їх асоціацій; в) суб'єктів, що надають послуги у сфері ЗЕД (логістика, фінансові послуги, інформаційне забезпечення, торгово-промислові палати, митні брокери, академічні інституції тощо). Функціями НКСПТ є: координація, стратегічне планування, методичне забезпечення, міжнародне співробітництво з питань сприяння торгівлі. Формами діяльності НКСПТ є: на стратегічному рівні – розробка та імплементація плану із сприяння торгівлі, на оперативному рівні – підготовка звітів, рекомендацій, сприяння нормотворчому процесові; на технічному – управління проектами та технічні пропозиції.

Сформульовано базові елементи концепції «Єдиного вікна для зовнішньої торгівлі» як головного інструменту інтеграції виконання митних та прикордонних формальностей. Ця концепція передбачає високий рівень гармонізації, коли формування універсальних підходів до технічних рішень щодо обміну інформацією ведуть до формування міжнародних стандартів митних процедур. Такі стандарти містять надання суб'єктам ЗЕД можливостей: одночасного подання документів та відомостей усім відповідним суб'єктам владних повноважень, отримання результатів їх перевірки, виключення повторного витребування раніше поданих відомостей. «Єдине вікно» є засобом автоматизації митних та прикордонних формальностей та інструментом адміністрування обміну інформацією для

суб'єктів владних повноважень та недержавних суб'єктів. Такий обмін базується на використанні стандартизованих наборів даних.

Діюча в Україні система «Єдине вікно для міжнародної торгівлі» передбачає її використання трьома групами суб'єктів: а) декларанти, їх представники, інші заінтересовані особи; б) митні органи; в) інші державні органи, установи та організації, уповноважені на здійснення дозвільних або контрольних функцій щодо переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України. Кожна із груп суб'єктів має специфічні права та обов'язки щодо використання системи, які, зокрема, відрізняються: переліком документів та відомостей, яких вони мають право вносити до системи; правами доступу до інформації, що міститься у системі; функціями системи, які можуть використовуватися.

Українська система «Єдине вікно для міжнародної торгівлі» надає можливість вчинення низки юридично значущих дій в електронній формі: забезпечення здійснення заходів офіційного контролю та закріплення їх результатів; інформування підприємств щодо проходження видів контролю та про необхідність здійснення додаткових видів контролю; ініціювання підприємством проведення процедур державного контролю; внесення рішення контролюючого органу за результатами проведення процедур державного контролю.

До питань, які підлягають вирішенню для забезпечення повноцінного функціонування системи «Єдине вікно для міжнародної торгівлі», зокрема належать: а) повна стандартизація інформації, відповідно до Моделі даних ВМО (процес обробки інформації, стандартизовані дані та коди, гармонізовані набори даних, стандарти повідомлень UN/EDIFACT та XML); б) забезпечення конкуренції між розробниками програмного забезпечення шляхом оприлюднення стандартів та правил сертифікації клієнтських програм; в) створення механізмів контролю за забезпеченням відповідності функцій системи та порядку їх автоматичної реалізації вимогам

законодавства. Виходячи із цих завдань щодо Митного кодексу України сформульовано пропозиції змін.

Ключові слова: сприяння торгівлі, митні процедури, прикордонні формальності, митне право, «Єдине вікно», ефективне управління, Світова організація торгівлі, міжнародні стандарти.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА:

Публікації у фахових виданнях:

1. Брачук А.О. Зміст та реалізація принципу сприяння законної торгівлі в митному законодавстві. *Юридична наука*. № 12 (54). 2015. С. 166–173.
2. Брачук А.О. Категорія «митні процедури» в українському законодавстві: поняття та типологія. *Актуальні проблеми політики*. 2016. Вип. 58. С. 241–250.
3. Брачук А.О. Особливості забезпечення митної безпеки та митних інтересів в умовах спрощення митних процедур. *Lex Portus*. № 1(3)'2017. С. 156–167.
4. Брачук А. Концепт «сприяння торгівлі» у митному законодавстві. *Evropský politický a právní diskurz*. 2017. Vol. 4. Issue 6. P. 205–211.
5. Брачук А.О. Міжнародні стандарти системи «єдине вікно» для зовнішньої торгівлі. *Lex Portus*. 2018. № 1. С. 93–104.
6. Брачук, А.О. Правила СОТ щодо сприяння торгівлі: базові елементи концепції. *Lex Portus*. 2018. № 4. С. 5–16.

Публікації апробаційного характеру:

7. Брачук А.О. Формування концепції сприяння законній торгівлі у міжнародних договорах з митних питань. *Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку держави та права в умовах євроінтеграції*: матеріали

Міжнар. наук.-практит. конф. (м. Одеса, 20 трав. 2016 р.): у 2 т. Т. 1 Одеса : Юрид. л-ра, 2016. С. 444–446.

8. Брачук А.О. Нормативне тлумачення поняття «митні процедури». *Верховенство права очима правників-початківців: матеріали Всеукр. наук. конф. студентів та аспірантів*, (м. Одеса, 3 груд. 2016 р.), Одеса: Юрид. л-ра, 2016. С. 229–230.

9. Брачук А.О. Митна безпека та митні інтереси в умовах спрощення митних процедур. *Традиції та новації юридичної науки: минуле, сучасність, майбутнє: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф.* (м. Одеса, 19 трав. 2017 р.): у 2х т. Т. 1. Одеса : Видав. дім «Гельветика», 2017. С. 492–494.

10. Брачук А.О. Досвід США у запровадженні системи «Єдине вікно». *Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку України в умовах європейської інтеграції: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф.* (м. Одеса, 18 трав. 2018 р.) У 2-х т. Т. 1. Відп. ред. Г.О. Ульянова. Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2018. С. 439–442.

11. Брачук А.О. Система «Єдине вікно» та її вплив на публічне адміністрування зовнішньої торгівлі. *Вітчизняна юридична наука в умовах сучасності: матеріали міжнар. наук.-практ. конф.* (м. Харків, 15–16 берез. 2019 р.). Харків: ГО «Асоціація аспірантів-юристів», 2019. С. 29–32.

SUMMARY

Brachuk A.O. Implementation of the principle of trade facilitation in customs legislation – Manuscript.

The dissertation for the degree of PhD in law on the specialization – 12.00.07 «Administrative law and process; financial right; information law» – National University «Odessa Law Academy», Odessa, 2019.

The present dissertation is one of the first researches that is focused on the formation of a solid administrative and legal concept for the implementation of the principle of trade facilitation in customs legislation.

This principle is based on the recognition of the need to remove barriers to international trade in goods that are not related to tariff and non-tariff regulation. In a narrow sense, trade facilitation measures cover formalities concerning moving goods and vehicles across customs frontiers, and in a broad sense, they deal with the regulatory environment for international trade and international transport. The main criterion of the trade facilitation measures effectiveness is the reduction of direct and indirect transaction operating costs of importers and exporters related to the performance of relevant formalities and enforcement of foreign trade legislation.

The dynamics of the development of rules and standards of trade facilitation is characterized. The next main stages of this process can be identified: 1) the declaration of the need to abolish excessive, unnecessary and arbitrary customs formalities (International Convention on the simplification of customs formalities 1923); 2) the establishment of requirements for the uniform and non-discriminatory application of customs legislation (GATT – 1947); 3) the legal definition of the category «trade facilitation» (UN / CEFAC Recommendation No. 4, 1974); 4) drafting standards for trade facilitation as «soft law» norms (new revision of the International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures, 1999); 5) the establishment of the obligations of WTO member countries on the implementation of trade facilitation measures (The Agreement on Trade Facilitation, 2013).

The peculiarities of the legal regulation of trade facilitation standards and their relationship with the processes of globalization and Europeanization of administrative law, the spread of generally accepted principles of effective management are considered.

The obligations to implement trade facilitation measures have three clearly defined levels of regulation: a) the global level (WTO, UN), which covers universal standards; b) the regional level (regional free trade agreements) containing additional requirements for respective free trade zones; c) the bilateral level (bilateral agreements, cooperation of customs authorities of neighboring

countries), which determines the organization of the movement of goods and vehicles across interstate borders.

The rules and principles for trade facilitation are based on the general trends of globalization both in the economic aspect and in the aspect of the formation of global norms and standards for the implementation of public administration. Attention to this area has arisen due to the success of the liberalization of tariff and non-tariff barriers, which has made the expenses of importers and exporters on customs formalities comparable to the costs of customs duties. The important aspect is the participation of non-state actors, such as the International Organization for Standardization (ISO) and the International Electrotechnical Commission (IEC) in the rule making in this area.

The discussed classification of obligations on trade facilitation within the WTO is based on such principles as: the method of establishment, the level of detailing, terms and implementation procedure. This allows to increase the efficiency of planning the practical implementation of relevant measures.

In accordance with the method of establishing the WTO obligations on trade facilitation consist of three groups of norms: a) obligations in accordance with the GATT basic agreement (Articles V, VIII and X of GATT); b) the obligations contained in Part I of the TFA (Articles 1 to 12), which clarify and improve the basic norms; 36 individual trade facilitation measures which shall be notified in accordance with the TFA rules for the implementation.

Since the TFA rules are the development of the previously formulated provisions on trade facilitation, their classification is important depending on the degree of clarification, which includes: existing obligations (reproduct of the GATT rules); reinforced obligations (expand and detail the requirements of the GATT standards); new obligations (which did not exist previously in the GATT standards).

Depending on the terms and procedure for implementation, the Art. 14 TFA are divides all obligations into: category «A» that have been implemented since the TFA have entered into force; category "B" that have to be implemented on the date after the end of the transition period; category «C» which covers obligations, which

implementation demands international support and assistance in capacity development.

The structure of legal means of trade facilitation established by the TFA WTO consists of general requirements regarding the principles of customs procedures, instrumental obligations on the content or methods of customs procedures, and recommendations on how to implement the relevant measures.

The implementation process of TFA trade facilitation obligations is determined by several characteristics: a) the TFA requirements are primarily related to the final results that must be achieved due to the implementation of trade facilitation measures, primary in the forms of provision of specific opportunities for traders; b) TFA does not contain strict rules regarding the ways and means of individual obligations' implementation, leaving each state with wide discretion in this matter; c) the implementation of obligations under the TFA includes reforming legislation, developing infrastructure and material support, developing the human potential of authorities, attracting foreign technical assistance; d) the legal aspects of the implementation of trade facilitation measures cover not only customs, but also other areas of public administration (regulation of transport, banking, electronic document management, etc.).

The features of the legal status of the National Trade Facilitation Committees (NTFC), which are an important element in the implementation of the TFA obligations, are considered. NTFC should be created by a decision of the competent state authority and include representatives of three categories of actors: a) administrative authorities entitled to perform control or regulatory functions in the field of foreign trade, transport, finance and infrastructure; b) importers and exporters and their associations; c) subjects providing services in the field of foreign trade (logistics, financial services, information support, chambers of commerce, customs brokers, academic institutions). The NTFC functions are: coordination, strategic planning, methodological support, international cooperation on trade issues. The forms of the NTFC activities are: at a strategic level - development and implementation of a trade facilitation plan, at the operational

level - preparation of reports, recommendations, assistance to the rule-making process; on the technical level - project management and technical proposals.

The basic elements of the «Single Window for Foreign Trade» concept are formulated, which is the main tool to integrate customs and border formalities. This concept provides a high level of harmonization when the formation of universal approaches to technical solutions for the exchange of information leads to the formation of international standards for customs procedures. Such standards include the provision of opportunities for traders: the simultaneous submission of documents and information to all relevant authorities, obtaining the results of the verification, the elimination of the reclamation of previously submitted information. The Single Window is a means of automating customs and border formalities and a tool for administering information exchange for authorities and non-state actors. This exchange is based on the use of standardized data sets.

The «Single Window for International Trade» system, which is established in Ukraine provides services for three groups of users: a) declarants, their representatives, other interested parties; b) customs authorities; c) other state bodies, institutions and organizations entitled to perform permissive or control functions regarding the movement of goods, commercial vehicles across the customs border of Ukraine. Each group of subjects has specific rights and obligations to use the system, which, in particular, differ with respect to: the list of documents and information that they have the right to enter into the system; access rights to the information contained in the system; system functions that can be used.

The «Single Window for International Trade» system provides a number of legally significant actions to be performed in electronic form: granting the implementation of official control measures and consolidating its results; informing traders about passing types of control and about the need for additional types of control to be performed; initiation by a trader of conducting state control procedures; filing a decision of the regulatory body based on the results of state control procedures.

Issues to be resolved to ensure the full functioning of the «Single Window for International Trade» system include, but are not limited to: a) full standardization of information in accordance with the WCO Data Model (information processing, standardized data and codes, harmonized data sets, message standards UN / EDIFACT and XML); b) ensuring competition between software developers through promulgating standards and rules for certification of client programs; c) the creation of control mechanisms to grant compliance of the system functions and the procedure for their automatic implementation with the requirements of the law. Based on these tasks, proposals for amendments to the Customs Code of Ukraine are formulated.

Keywords: trade facilitation, customs procedures, border formalities, customs law, «Single Window», good governance, World Trade Organization, international standards.

LIST OF APPLICANT'S PUBLICATIONS:

Publications in professional editions:

1. Brachuk A.O. Zmist ta realizatsiia pryntsypu spryiannia zakonnoi torhivli v mytnomu zakonodavstvi. [Content and implementation of the principle of promoting legal trade in customs legislation]. Yurydychna nauka [Legal Science]. 2015. № 12 (54). P. 166–173.
2. Brachuk A.O. Katehoriia «mytni protsedury» v ukrainskomu zakonodavstvi: poniattia ta typolohiia. [Category «customs procedures» in Ukrainian legislation: concept and typology] Aktualni problemy polityky. [Actual problems of Policy. 2016. Vol. 58. P. 241–250.
3. Brachuk A.O. Osoblyvosti zabezpechennia mytnoi bezpeky ta mytnykh interesiv v umovakh sproshchennia mytnykh protsedur. [Features of Ensuring the Customs Security and Customs Interests in Terms of Simplification of Customs Procedures]. *Lexportus*. 2017. No. 1(3). P. 156–167.
4. Brachuk A. Kontsept «spriiannia torhivli» u mytnomu zakonodavstvi. [The Trade Facilitation Concept in the Customs Legislation]

Evropský politický a právní diskurz. 2017. Vol. 4. Issue 6. P. 205–211.

5. Brachuk, A.O. Mizhnarodni standarty systemy «iedyne vikno» dlia zovnishnoi torhivli [The international standards of single window system for the foreign trade]. Lex Portus. 2018. No. 1. P. 93–104.

6. Brachuk, A.O. Pravyla SOT shchodo spryiannia torhivli: bazovi elementy kontseptsii [The WTO rules on trade facilitation: basic elements of the concept]. Lex Portus. 2018. No. 4. P. 5–16.

Publications of approbatory nature:

7. Brachuk A.O. Formuvannia kontseptsii spryiannia zakonnoi torhivli u mizhnarodnykh dohovorakh z mytnykh pytan. [Formation of the concept of promoting legal trade in international treaties on customs issues]. Pravovi ta instytutsiini mekhanizmy zabezpechennia rozvytku derzhavy ta prava v umovakh yevrointehratsii [Legal and Institutional Mechanisms for Ensuring the Development of the State and the Law in the Conditions of European Integration]:proceedings of international conference (Odesa, 20 May 2016 y.). Vol. 1. Odesa : Yurydychna literatura, 2016. P. 444–446.

8. Brachuk A.O. Normatyvne tlumachennia poniattia «mytni protsedury» [Normative interpretation of the concept of «customs procedures»]. Verkhovenstvo prava ochyma pravnykiv-pochatktivsiv [The rule of law through the eyes of beginning lawyers]: proceedings of international conference.(Odesa, 3 December 2016 y.). Odesa: Yurydychna literatura, 2016. P. 229–230.

9. Brachuk A.O. Mytna bezpeka ta mytni interesy v umovakh sproshchennia mytnykh protsedur[Customs security and customs interests in the context of simplification of customs procedures]. Tradytsii ta novatsii yurydychnoi nauky: mynule, suchasnist, maibutnie [Legal science traditions and innovations: past, present, future]: proceedings of international conference. (Odesa, 19 May 2017). Vol. 1. Odesa: Vydavnychiy dim «Helvetyka», 2017. P. 492–494.

10. Brachuk A.O. Dosvid SShA u zaprovadzhenni systemy «Iedyne vikno». [US experience in implementing the Single Window system]. *Pravovi ta*

instytutsiini mekhanizmy zabezpechennia rozvytku Ukrainy v umovakh yevropeiskoi intehratsii [Legal and institutional mechanisms for ensuring the development of Ukraine in the context of European integration]: proceedings of international conference. (Odesa, 18 May 2018). Vol. 1. Odesa: Vydavnychiy dim «Helvetyka», 2018. P. 439–442.

11. Brachuk A.O. Systema «Iedyne vikno» ta yii vplyv na publichne administruvannia zovnishnoi torhivli. [The Single Window system and its impact on the public administration of foreign trade]. *Vitchyzniana yurydychna nauka v umovakh suchasnosti* [Domestic law science in the present]: proceedings of international conference (Kharkiv, 15–16 March 2019 r.). Kharkiv: HO «Asotsiatsiia aspirantiv-yurystiv», 2019. P. 29–32.

ЗМІСТ

Стор.

ВСТУП	17
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ КОНЦЕПЦІЇ СПРИЯННЯ ТОРГІВЛІ У МИТНІЙ СПРАВІ	25
1.1. Формування поняття «сприяння торгівлі» у міжнародному праві	25
1.2. Базові підходи до правового аналізу концепції сприяння торгівлі	37
1.3. Розвиток поглядів на спрощення та гармонізацію митних процедур у вітчизняній правовій науці	56
РОЗДІЛ 2. ПРАВОВІ ОСНОВИ РЕАЛІЗАЦІЇ ЗАХОДІВ ІЗ СПРИЯННЯ ТОРГІВЛІ	73
2.1. Система заходів щодо сприяння торгівлі та їх правове регулювання	73
2.2. Типологія форм та методів сприяння торгівлі у митному законодавстві	93
2.3. Забезпечення митної безпеки та митних інтересів в умовах спрощення митних процедур	111
РОЗДІЛ 3. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ «ЄДИНОГО ВІКНА ДЛЯ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ»	125
3.1. Основні підходи до визначення концепції «Єдиного вікна»	125
3.2. Типологія організації функціонування та правової регламентації «Єдиного вікна» – зарубіжний досвід	136
3.3. Правове регулювання системи «Єдине вікно для міжнародної торгівлі» в Україні	151
ВИСНОВКИ	164
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	172
ДОДАТОК	191

ВСТУП

Актуальність теми. Заходи щодо сприяння торгівлі є невід’ємним елементом правового регулювання сучасних митних та прикордонних формальностей. Трансформація митного законодавства з урахуванням принципів сприяння торгівлі надає суб’єктам господарювання ряд важливих переваг, зокрема щодо зменшення їх операційних витрат на виконання формальностей, пов’язаних із ввезенням, або вивезенням товарів на митну територію країни, прискорення зовнішньоекономічних операцій, забезпечення прозорості у відносинах із суб’єктами владних повноважень, що залучені до контролю, та регулювання руху товарів і транспортних засобів через митні кордони. У той же час для держави такі заходи забезпечують дотримання належного балансу між спрощеннями та інструментарієм гарантування безпеки та дотримання митного законодавства на основі сучасних методів та способів контролю імпорту, експорту та транзиту. На теперішній час сприяння торгівлі постійно знаходиться на порядку денному ключових міжнародних організацій у питаннях митного співробітництва – Всесвітньої митної організації (далі – ВМО) та Світової організації торгівлі (далі – СОТ). Після ратифікації Україною Угоди щодо спрощення процедур торгівлі (далі – УСПТ) імплементація таких зобов’язань є обов’язковою та має відбуватися у встановленому обсязі та у визначені строки. Крім того, певні положення щодо реалізації заходів із сприяння торгівлі є частиною Угоди про асоціацію України та Європейським Союзом. Важливим фактором є те, що міжнародні зобов’язання щодо сприяння торгівлі, з одного боку, передбачають глибоке реформування принципів та процедур діяльності національних суб’єктів владних повноважень, а з іншого – залишають державі значний обсяг дискреції щодо шляхів та способів імплементації таких зобов’язань. Таким чином, вивчення цієї проблематики має велике значення для науки та практики адміністративного права, адже дозволяє визначити сучасні тенденції розвитку митних процедур під впливом глобальних та регіональних норм і стандартів та запропонувати дієві заходи

щодо реформування таких процедур з метою реалізації міжнародних зобов'язань країни.

Окремі адміністративно-правові аспекти заходів із спрощення торгівлі уже ставали предметом наукових розвідок вітчизняних вчених. Але, як правило, зазначена проблематика розглядалася або фрагментарно, з точки зору окремих цілей сприяння торгівлі (спрощення, стандартизація, гармонізація), або в рамках більш широких питань митного контролю, митного оформлення, застосування окремих митних режимів тощо. У той же час спеціальні дослідження, спрямовані на комплексний аналіз реалізації заходів із сприяння торгівлі, нині є відсутніми.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.

Дисертаційне дослідження виконано в рамках науково-дослідної теми кафедри морського та митного права «Митне, морське та інформаційне право: євроінтеграційний вимір», що пов'язана з планом наукових досліджень Національного університету «Одеська юридична академія» на 2016–2020 роки «Стратегія інтеграційного розвитку України: правовий та культурний вимір» (державний реєстраційний номер 0116U001842).

Мета і задачі дослідження. Мета дисертаційного дослідження полягає у розробці цілісної адміністративно-правової концепції реалізації принципу сприяння торгівлі у митному законодавстві.

Реалізація поставленої мети зумовила постановку та вирішення таких задач:

визначити динаміку формування категорії «сприяння торгівлі» у міжнародному та національному праві;

охарактеризувати сучасні методологічні підходи до аналізу концепції сприяння торгівлі;

з'ясувати та систематизувати погляди вітчизняної науки адміністративного права на проблематику спрощення митних процедур;

встановити базові підходи до класифікації заходів із сприяння торгівлі та основні джерела їх правового регулювання;

надати правову характеристику форм та способів запровадження принципу сприяння торгівлі в національному митному законодавстві;

надати правову характеристику способам забезпечення належного балансу між спрощенням митних процедур і гарантуванням митної безпеки та митних інтересів держави;

визначити функції «Єдиного вікна для міжнародної торгівлі» як ключової інформаційно-комунікаційної технології спрощення та інтеграції митних та прикордонних формальностей;

охарактеризувати типологію форм та способів організації та правового регулювання «Єдиного вікна» на основі зарубіжного та національного досвіду;

надати пропозиції щодо удосконалення національного митного законодавства з метою найбільш повної реалізації принципу сприяння торгівлі.

Об'єктом дослідження є правові відносини, що виникають у рамках забезпечення сприяння торгівлі під час виконання митних процедур.

Предметом дослідження є правове регулювання заходів із сприяння торгівлі у сфері державної митної справи.

Методи дослідження. Дисертаційне дослідження виконано з використанням комплексу загально-наукових та спеціальних наукових методів. В основу методології дослідження покладено діалектичний метод пізнання, який дозволив дослідити принцип сприяння торгівлі та основні заходи щодо його реалізації у митному законодавстві у їх єдності та взаємозв'язку [п. 1.1, р. 2]. Історико-правовий метод використано для дослідження процесу формування концепції сприяння торгівлі та розвитку правового регулювання використання інформаційно-комунікаційних технологій для спрощення митних процедур [п.п. 1.1, 3.1]. Логіко-семантичний метод забезпечив формування категоріального апарату дослідження [п. 1.1]. Компаративний метод використано при аналізові поглядів вітчизняної науки адміністративного права на спрощення митних

процедур [п. 1.3], дослідженні зарубіжного досвіду правового регулювання системи «Єдине вікно» [п. 3.2]. Завдяки структурно-функціональному методу охарактеризовано систему заходів сприяння торгівлі та відповідну систему правових джерел, що їх регулює [п. 2.1], визначено базові елементи системи «Єдине вікно для міжнародної торгівлі» [п. 3.1]. Метод аналізу допоміг при визначенні основних елементів сучасної правової концепції сприяння торгівлі [п. 1.2], наданні характеристики форм та засобів реалізації такої концепції в національному митному законодавстві [п. 2.2], визначенні специфіки розвитку вітчизняного правового регулювання системи «Єдине вікно» [п. 3.3]. Метод синтезу використано при формуванні пропозицій щодо удосконалення правових засобів забезпечення балансу між сприянням торгівлі та безпекою [п. 2.3] та розвитку правового регулювання системи «Єдине вікно для міжнародної торгівлі» в Україні [п. 3.3].

Теоретичною основою дисертаційного дослідження є положення і теоретичні висновки, які містяться у наукових працях таких вітчизняних науковців у галузі адміністративного та митного права, міжнародного права, як: І.Г. Бережнюк, О.П. Борисенко, С.В. Ківалов, Б.А. Кормич, З.Ю. Кунєва, А.В. Макаренко, Р.С. Мельник, В.П. Науменко, П.В. Пашко, С.Б. Перепьолкін, Н.Б. Писаренко, С.А. Трофімов, О.П. Федотов, М.Г. Шульга, та зарубіжних: К.Г. Борисов, С. Болхофер, Д. Віддоусон, Х-М. Вольффанг, Т. Газзіні, А. Граінжер, А. Еліасон, Л. Кастеллані, Е. Кафеєро, С. Мілнер, Дж. Уілсон та інших.

Нормативно-правовою базою роботи є міжнародно-правові акти з питань митного співробітництва та спрощення торгівлі, митне законодавство Європейського Союзу, законодавство України з питань державної митної справи та митне законодавство інших зарубіжних країн, яке встановлює правила здійснення митних процедур з метою реалізації заходів спрощення торгівлі.

Емпіричну основу дисертації становлять дані щодо практичного застосування заходів спрощення торгівлі та їх впливу на здійснення зовнішньоекономічної діяльності.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у тому, що дисертація є першим у вітчизняній правовій науці дослідженням, в якому з позицій адміністративного права сформульовано цілісну концепцію реалізації принципу сприяння торгівлі у митному законодавстві.

У результаті здійсненого дисертаційного дослідження одержано результати, яким притаманні риси наукової новизни:

уперше:

охарактеризовано динаміку розвитку правил та стандартів щодо сприяння торгівлі, що пройшов декілька основних етапів (відмежування митних формальностей від заходів регулювання зовнішньої торгівлі, запровадження у митне регулювання сучасних стандартів адміністративних процедур, визнання заходів сприяння торгівлі як самостійної категорії, встановлення рекомендаційних стандартів сприяння торгівлі, встановлення зобов'язань щодо імплементації заходів сприяння торгівлі);

запропоновано класифікацію зобов'язань щодо сприяння торгівлі в рамках СОТ, яка базується на таких підставах, як: спосіб встановлення, ступінь деталізації, строки та порядок імплементації, та дозволяє підвищити ефективність планування практичної реалізації відповідних заходів;

визначено структуру правових засобів із сприяння торгівлі, встановлених УСПТ, що складається із загальних вимог щодо принципів здійснення митних процедур, інструментальних зобов'язань щодо змісту або способів виконання митних процедур та рекомендаційних норм щодо порядку імплементації відповідних засобів;

сформульовано базові елементи концепції «Єдиного вікна для міжнародної торгівлі» як головного інструменту інтеграції засобів сприяння торгівлі, враховуючи способи організації відповідної системи, вимоги до правового регулювання, способи взаємодії відповідних суб'єктів владних

повноважень та недержавних суб'єктів, види юридично значущих дій, що виконуються за допомогою системи;

удосконалено:

погляди на основні характеристики правового статусу Національного комітету із спрощення процедур торгівлі, форми та методів здійснення публічно-приватного партнерства в рамках його діяльності;

підходи щодо систематизації джерел міжнародних норм та стандартів стосовно сприяння торгівлі та особливостей їх застосування на національному рівні;

положення щодо системи та змісту проведення консультацій між державними та недержавними суб'єктами щодо імплементації зобов'язань стосовно спрощення процедур торгівлі;

набули подальшого розвитку:

ідеї щодо впливу процесів глобалізації та європеїзації адміністративного права на формування концепції сприяння торгівлі;

положення щодо застосування принципу «мовчазної згоди» як засобу забезпечення спрощення митних та інших прикордонних формальностей;

погляди на поширення ідей та принципів належного урядування через імплементацію стандартів СОТ щодо порядку застосування митного законодавства;

запропоновано:

внесення змін до ст.ст. 31 та 33-1 Митного кодексу України (далі – МКУ) з метою забезпечення відповідності системи «Єдине вікно для міжнародної торгівлі» сучасним міжнародним стандартам, гарантування ефективного контролю з боку Міністерства фінансів України за функціонуванням цієї системи, та її інтеграції з іншими інформаційними системами суб'єктів владних повноважень, узгодження потреб усіх залучених суб'єктів владних повноважень при формуванні гармонізованих наборів даних, забезпечення конкуренції розробників програмного забезпечення тощо.

Практичне значення одержаних результатів визначено тим, що висновки і пропозиції, які містяться у дисертації, можуть бути використаними у:

науково-дослідній роботі – для подальших наукових розробок питань спрощення, гармонізації та стандартизації митних процедур відповідно до міжнародних зобов'язань;

правотворчості – для надання пропозицій щодо удосконалення чинного законодавства, що регулює порядок виконання митних та прикордонних формальностей;

правозастосовній діяльності – для удосконалення практичної діяльності митних органів під час митного оформлення товарів та транспортних засобів комерційного призначення, підтримання функціонування системи «Єдине вікно для зовнішньої торгівлі»;

навчальному процесі – для підготовки підручників, навчальних посібників, навчально-методичних видань, конспектів лекцій, навчальних програм із навчальних дисциплін «Морське та митне право», «Митне право», «Проблеми адміністративного права», «Правове забезпечення фіскальної політики в Україні».

Апробація результатів дослідження. Положення і висновки дисертаційного дослідження доповідалися і обговорювалися на засіданнях кафедри морського та митного права Національного університету «Одеська юридична академія». Положення, висновки та пропозиції, що містяться у дисертаційному дослідженні, доповідалися на: Міжнародній науково-практичній конференції «Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку держави та права в умовах євроінтеграції» (м. Одеса, 20 травня 2016 р.), Всеукраїнській науковій конференції «Верховенство права очима правників-початківців» (м. Одеса, 3 грудня 2016 р.), Міжнародній науково-практичній конференції «Традиції та новації юридичної науки: минуле, сучасність, майбутнє» (до 20-річчя НУ ОЮА та 180-річчя Одеської школи права) (м. Одеса, 19 травня 2017 р.), Міжнародній науково-практичній

конференції «Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку України в умовах європейської інтеграції» (м. Одеса, 18 травня 2018 р.), Міжнародній науково-практичній конференції «Вітчизняна юридична наука в умовах сучасності» (м. Харків, 15–16 березня 2019 р.).

Публікації. Основні положення і результати дисертації знайшли відображення в 11 наукових публікаціях, 5 із яких опубліковано у наукових фахових виданнях, що входять до затвердженого переліку, 1 – у зарубіжному науковому виданні, 5 – у тезах доповідей на міжнародних і всеукраїнських науково-практичних конференціях.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ КОНЦЕПЦІЇ СПРИЯННЯ ТОРГІВЛІ У МИТНІЙ СПРАВІ

1.1. Формування поняття «сприяння торгівлі» у міжнародному праві

Незважаючи на те, що термін «сприяння торгівлі» (trade facilitation) вже досить давно використовується як у практиці міжнародного співробітництва, так і в науковій літературі, однак єдиного його визначення ще й досі не сформульовано. Більше того, цей термін є динамічним, поступово охоплюючи усе нові та нові сфери, пов'язані з регулюванням міжнародної торгівлі, що створює додаткові проблеми щодо точного окреслення його обсягу. Разом із тим, визначення змісту терміну «сприяння торгівлі» є важливим із точки зору формування системного підходу реалізації заходів, передбачених міжнародними зобов'язаннями у цій сфері. При цьому розглядати необхідно саме динаміку розвитку відповідної термінології, її зв'язки з конкретними завданнями, що вирішувалися на тому або іншому етапові розвитку, та специфіку конкретних міжнародних інституцій, що виробляли стандарти у сфері сприяння торгівлі.

Проблематика сприяння торгівлі достатньо широко представлена у західній науковій та науково-практичній літературі, зокрема, використано наукові розвідки Дж. Вілсона, К. Манн, Р. Помфрета, Т. Отцукі, П. Соурдіна. В українській правовій науці ці питання розглядалися більш фрагментарно, з акцентом на окремих елементах сприяння торгівлі: спрощення митних процедур, управління ризиками, система «Єдине вікно». Так, можна виокремити роботи В.П. Науменко, П.В. Пашка, Б.А. Кормича та ін. Отже, насамперед, необхідно сформулювати комплексну характеристику терміна «сприяння торгівлі», яка дозволила б охарактеризувати весь обсяг заходів, що реалізуються в її рамках.

Наявність різних підходів до визначення обсягу поняття «сприяння торгівлі» та його зміна у часі підкреслюється у роботах різних авторів. Наприклад, у виданні Світового Банку «Досягнення потенційних переваг від сприяння торгівлі: глобальна перспектива» Дж. Вілсон (J. Wilson), К. Манн (C. Mann), Т. Отсукі (T. Otsuki) указують застосування поняття «сприяння торгівлі» як у вузькому, так і у широкому сенсі. «У вузькому сенсі зусилля із сприяння торгівлі просто спрямовані на логістику руху товарів через порти або більш ефективний документообіг, пов'язаний із транскордонною торгівлею» [166], у цьому разі сприяння торгівлі не виходить за рамки питання інфраструктури та процедури виконання митних формальностей, що забезпечують пропуск товарів на митну територію.

Разом із тим, останнім часом спостерігається розширення тлумачення терміна «сприяння торгівлі». Зокрема, це визначення було розширено за рахунок включення таких аспектів, як «середовище, в якому здійснюються торговельні транзакції, прозорість та професіоналізм митного та регулятивного середовища, а також гармонізація стандартів та відповідність міжнародним та регіональним правилам. Усе це змістило фокус зусиль щодо сприяння торгівлі в середину державних кордонів на внутрішні політики та інституційні структури... До того ж, швидка інтеграція мережевих інформаційних технологій у торгівлю означає, що сучасні визначення сприяння торгівлі повинні охоплювати і технологічний концепт» [166]. Як видно, більш широке тлумачення терміна «сприяння торгівлі» охоплює не лише правила щодо переміщення товарів через митний кордон, але й особливості застосування таких правил митною адміністрацією та іншими суб'єктами владних повноважень, що здійснюють регуляторну політику у сфері зовнішньої торгівлі. Окремої уваги приділено використанню сучасних інформаційно-комунікаційних технологій, що дозволяють створити безпаперове середовище і мають позитивний вплив як на швидкість, так і на прозорість та неупередженість виконання формальностей, пов'язаних із ввезенням та вивезенням товарів.

У цьому аспекті слід згадати, що Словник міжнародних митних термінів ВМО, відтворюючи поняття митних формальностей, що міститься у Розділі 2 Генерального додатку Конвенції щодо спрощення та гармонізації митних процедур «операції, які повинні бути виконані відповідними особами та митницею з метою дотримання митного законодавства», окремо зазначає, що «ці формальності можуть включати такі, що відносяться до фітосанітарних, ветеринарних, імміграційних, валютних та ліцензійних правил» [119]. Таке розширювальне тлумачення митних формальностей фактично охоплює як виконання дій щодо дотримання митного законодавства, так і виконання вимог усіх інших нормативно-правових актів, контроль за дотриманням яких здійснюється під час переміщення товарів через митний та державний кордон. Відповідно визнається важливість усього регулятивного середовища у цілому для цілей спрощення формальностей та процедур, пов'язаних здійсненням міжнародної торгівлі товарами та функціонуванням міжнародного транспорту.

Слід зазначити, що перші кроки у напрямку, який наприкінці ХХ ст. отримав назву «сприяння торгівлі» було зроблено достатньо давно. Зокрема, у цьому аспекті слід виокремити Міжнародну конвенцію щодо спрощення митних формальностей (International Convention Relating To The Simplification Of Customs Formalities), підписану в Женеві в 1923 р. під егідою Ліги Націй. Конвенція 1923 р. містила цілий ряд положень, які на теперішній час належать до заходів зі сприяння торгівлі.

Зокрема, згідно зі ст. 1 Конвенції 1923 р. країни-учасниці погоджувалися з тим, що їх комерційні відносини не мають бути ускладненими «надмірними, непотрібними або довільними митними або іншими подібними формальностями». З огляду на таку згоду, країни-учасниці брали на себе зобов'язання переглянути «положення, що стосуються митних або інших подібних формальностей, яких передбачено їхніми законами або правилами, положеннями або інструкціями, виданими їх адміністративними органами, з метою їх спрощення та адаптації, час від часу, до потреб

зовнішньої торгівлі та уникнення перешкод такій торгівлі, крім тих, що є абсолютно необхідними для захисту основних інтересів держави» [125].

Як видно, поміж іншим, ця норма визначала певні критерії, відповідно до яких митні формальності оцінювалися з точки зору ускладнення або перешкоджання міжнародній торгівлі.

По-перше, це такі критерії, як «надмірність» та «непотрібність». При цьому надмірність та непотрібність митних формальностей визначалися з точки зору «захисту основних інтересів держави». Отже, виходячи з логіки Конвенції 1923 р., якщо формальності безпосередньо не впливали на рівень захисту відповідних інтересів, то подібні формальності підпадали під категорію тих, що підлягали спрощенню.

По-друге, це критерій «відповідності» митних формальностей потребам зовнішньої торгівлі, або принаймні відсутності перешкод торгівлі з боку таких формальностей. В іншому випадку митні формальності підлягали адаптації до потреб вільного здійснення зовнішньоторговельних операцій.

Ще одним критерієм була «довільність» митних формальностей. При цьому уникнення подібної «довільності» трактується у двох аспектах. З одного боку, як впливає із змісту ст. 1 Конвенції 1923 р., усі формальності мали бути прямо передбаченими національними законами та інструкціями адміністративних органів, тобто реалізовувався принцип дій суб'єктів владних повноважень виключно у рамках повноважень та у спосіб, передбачені законом, з іншого – ст. 2 Конвенції 1923 р. встановлювала «принцип справедливого ставлення по відношенню до митних або подібних правил або процедур, формальностей щодо надання ліцензій, методів верифікації або аналізу тощо». Таким чином, у цьому аспекті відсутність довільності можна розглядати як однаковий спосіб застосування митного законодавства щодо будь-якого суб'єкта зовнішньої торгівлі.

Розуміння самого змісту терміна «спрощення формальностей», пов'язаних з імпортом або експортом, значною мірою деталізувалися у таких нормах вищезазначеної Конвенції. Наприклад, виходячи із зобов'язань щодо

ліцензування імпорту або експорту (ст. 3), можна визначити такі способи спрощення відповідних формальностей:

негайне, прозоре та у максимально визначене повідомлення громадськості умов виконання формальностей;

максимальна простота та стабільність методів виконання формальностей;

мінімальна затримка у виконанні формальностей тощо.

Слід зазначити, що реалізації повною мірою ідей, закладених у Конвенції 1923 р., завадила економічна криза 1929–1934 рр., яка спричинила значне зростання рівня тарифних та нетарифних бар'єрів, відсунувши питання перешкод торгівлі з боку особливостей національних митних формальностей на другий план. І це не дивно, адже саме витрати на здійснення імпорту або експорту обумовлюють рівень складності доступу товарів на іноземні ринки.

У своїй книзі «Сприяння торгівлі: визначення, вимірювання, пояснення та зниження вартості міжнародної торгівлі» П. Соурдін (P. Sourdin) та Р. Помфрет (R. Pomfret) визначають сприяння торгівлі як «зниження торговельних витрат», зазначаючи при цьому, що «торговельні витрати належать до різниці між витратами на внутрішню та зовнішню торгівлю, іншими, ніж витрати, що належать до традиційних засобів зовнішньоторговельної політики, таких як імпортні мита». Відповідно, за такого підходу «торговельні витрати містять витрати на транспортування та витрати на розмитнення, але існує сіра зона стосовно того, чи повинні витрати після кордону включатися при розрахунку торговельних витрат» [148, с. 3].

Як видно, сам термін «сприяння торгівлі» чітко прив'язується до міжнародної торгівлі, і має описувати заходи, спрямовані на зменшення витрат, обумовлених саме міжнародним характером такої торгівлі. При цьому, він чітко розмежовується з питаннями лібералізації торгівлі, які охоплюють застосування тарифних та нетарифних бар'єрів. Власне кажучи,

увага до питання сприяння міжнародній торгівлі багато в чому обумовлена як раз успішним просуванням у галузі лібералізації торгівлі, якого було досягнуто в другій половині ХХ ст.

І дійсно, адже за умови встановлення у 30–40 рр. ХХ ст. середньої ставки ввізного мита у митних тарифах провідних країн на рівні 35 – 48% [35, 4], витрати, наприклад, на подання митних декларацій або простої транспортних засобів під час здійснення митного контролю вдавалися абсолютно незначними, порівняно з обсягами митних платежів. Тож і не вважалися істотною перешкодою для міжнародної торгівлі.

Завдяки ж переговорним процесам у рамках ГАТТ – СОТ теперішній рівень митного оподаткування для найбільш розвинутих країн становить приблизно 3–5 %. До цього слід додати численні регіональні угоди щодо вільної торгівлі, такі як НАФТА або ЕФТА, двосторонні угоди про вільну торгівлю тощо. Таким чином, поступово, із процесом лібералізації світової торгівлі, витрати, пов'язані із доставлянням товарів на митну територію та здійсненням відповідних формальностей починали займати усе більш помітну частку у загальних видатках на здійснення зовнішньоторговельних операцій.

Не дивно, що саме ті міжнародні організації, які свого часу були рушійними силами у процесах лібералізації світової торгівлі – СОТ, ВМО та відповідні агенції ООН (у першу чергу, Конференція ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД) та Європейська економічна комісія ООН (ЄЕК ООН) почали приділяти окрему увагу питанням сприяння міжнародній торгівлі через зменшення витрат на виконання формальностей, пов'язаних з експортом або імпортом.

Слід зазначити, що однією з перших до питань сприяння торгівлі звернулася саме ЄЕК ООН. Принаймні процес формування її рекомендацій щодо цієї проблематики розпочався ще 1961 р. та містить такі основні етапи:

1961 р. – створення Четвертої Робочої групи ЕЕК ООН щодо сприяння процедурам міжнародної торгівлі (UNECE Working Party on Facilitation of

International Trade Procedures – WP4) (нині Центр ООН із сприяння торгівлі та електронній комерції);

1974 р. – видання Рекомендації № 4 «Національні органи сприяння торгівлі» з фокусом на процедурах та стандартизації документів;

1999 р. – перегляд Рекомендації № 4 «Національні органи сприяння торгівлі» (ECE/TRADE/242) із збільшенням уваги до системи стандартів електронного обміну даними UN/EDIFACT;

2000 р. – видання настанов до Рекомендації № 4 щодо створення ефективного середовища для торгівлі та транспорту у взаємодії з ЮНКТАД, утворення Національних комітетів із сприяння торгівлі та транспорту [99].

Своє бачення питань сприяння торгівлі ЄЕК ООН висловила в Рекомендації № 4 під назвою «Національні органи щодо сприяння торгівлі» (перша редакція від 1974 р., друга редакція від 2001 р.), в якій (п. 14) зазначається, що «Сприяння торгівлі охоплює формальності, процедури, документи та операції, які стосуються міжнародних торговельних транзакцій. Її цілями є спрощення, гармонізація та стандартизація для того, щоб транзакції стали легшими, швидшими та більш економічними, ніж раніше» [134]. При цьому наводилося і тлумачення усіх трьох складових сприяння торгівлі, згідно з яким:

спрощення – це процес ліквідації усіх непотрібних елементів та дублювання формальностей, процесів та процедур (п. 15);

гармонізація визначається як вирівнювання національних формальностей, процедур, операцій та документів з міжнародними конвенціями, стандартами та практиками (п. 17);

стандартизація у сприянні торгівлі, це – процес розвитку узгоджених на міжнародному рівні форматів для практик і процедур, документів та інформації (п. 19).

Таким чином, поняття «сприяння торгівлі» охоплює одночасно і внутрішньодержавні і зовнішні функції, що здійснюються урядом. Причому, виключно на внутрішньому, односторонньому рівні може здійснюватися

лише спрощення формальностей, процедур та процесів, оскільки воно полягає у ревізії їх кількості та змісту з метою пошуку та ліквідації зайвих елементів. У той же час гармонізація та стандартизація не можуть бути реалізованими у відриві від міжнародного співробітництва держави, оскільки потребують узгодження між якомога більшою кількістю держав загальних принципів та правил побудови національного законодавства, у першу чергу в галузі адміністративного права.

Крім того, у цій Рекомендації визначаються два основні фактори, через які особливості національних формальностей можуть негативно впливати на міжнародну торгівлю (п. 10). Першим таким фактором є витрати, пов'язані із виконанням формальностей при перетині товарами митних кордонів, другим – невизначеність обумовлена різницею в офіційних правилах та практиках різних держав. При цьому, слід розуміти, що відповідні формальності створюються державами для контролю за рухом товарів через митні кордони, і з точки зору самих торговельних або транспортних операцій є лише додатковими витратами часу та коштів. Саме цей фактор і спонукав авторів зазначеної Рекомендації обстоювати необхідність консультацій та вивчення впливу встановлених державами формальностей на міжнародну торгівлю.

Що стосується СОТ, то в рамках цієї організації питання сприяння торгівлі почали активно розглядатися із середини 90-х рр. ХХ ст. Зокрема, питання сприяння торгівлі було порушено уже на першій Міністерській Конференції СОТ у 1996 р. [142] і стало однією із центральних тем обговорення на Дохійському раунді переговорів СОТ, одним із результатів якого, власне і стало підписання Угоди про спрощення процедур торгівлі СОТ (УСПТ), яка в оригіналі має назву саме Угоди про сприяння торгівлі – (Trade Facilitation Agreement) [96]. Але нині офіційний український переклад Угоди використовує термін «спрощення процедур» [72], тож слід дотримуватися такої її назви. Причому, як не дивно, у самій УСПТ дефініція «сприяння торгівлі» не наводиться, скоріше її зміст розкривається через комплекс заходів, передбачених її нормами. У той же час у Спільній заяві за

результатами Четвертого глобального перегляду допомоги торгівлі від 8 липня 2013 р., що проводився за 27 членів СОТ та міжнародних організацій, визначалися три ключові результати реалізації завдань УСПТ, до яких належать: скорочення часу на розмитнення, збільшення обсягів податкових надходжень та спрощення процедур для трейдерів [127].

Що ж стосується ВМО, то питання сприяння торгівлі поставлено на порядок денний цієї організації під час роботи над новою редакцією Міжнародної конвенції щодо спрощення гармонізації митних процедур (Конвенція Кіото), що відбувалася в рамках Постійного технічного комітету ВМО протягом 1995 – 1999 рр.

Переглянута Конвенція Кіото, у своїй Преамбулі [124] містить три базові принципи, які відображають підхід до сприяння торгівлі, адаптований у рамках ВМО.

По-перше, основною перешкодою розвитку міжнародної торгівлі та інших видів міжнародного обміну визнано «розбіжності у митних правилах і процедурах», а способом вирішення цієї проблеми називається усунення таких розбіжностей.

По-друге, визначено три головних інструменти усунення розбіжностей у митних правилах та процедурах, до яких належать: 1) спрощення митних правил та процедур; 2) гармонізація митних правил та процедур; 3) стимулювання міжнародного співробітництва між митними адміністраціями.

По-третє, наголошено на тому, що «переваги від спрощення умов міжнародної торгівлі можуть бути досягнутими без шкоди для відповідних стандартів митного контролю». Саме досягнення спрощень без зниження того рівня безпеки та забезпечення дотримання митного законодавства, які досягаються завдяки застосуванню заходів митного контролю, можна назвати особливістю підходів ВМО до проблем сприяння торгівлі.

Така автентична інтерпретація ВМО питання сприяння торгівлі, базується на ідеї формування належного балансу між «підвищенням безпеки

міжнародного торговельного ланцюга постачання та більшим сприянням законній торгівлі» [140], що знайшло своє відображення у чотирьох редакціях (2005, 2007, 2010, 2012) Рамкових стандартів безпеки та сприяння світовій торгівлі (SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade).

Цих Рамкових стандартів було створено завдяки ініціативі ряду країн-членів ВМО, які просували нові погляди на функції митної адміністрації, зокрема щодо зміни акцентів з фіскальної на безпекову та сервісну функції. Відповідно у червні 2002 р. ВМО прийняла Резолюцію щодо створення робочої групи з безпеки та сприяння (Task Force on Security and Facilitation). Відповідною групою було проведено 6 сесій консультацій, на яких і було сформульовано основні аспекти нового підходу до митного регулювання, які містили:

- інтегровані настанови щодо менеджменту ланцюга постачання;

- переглянуту інформаційну модель: 27 ключових елементів відомостей для ідентифікації вантажів високого ризику;

- банк даних щодо передових технологій щодо безпеки та сприяння торгівлі, тощо [92].

Згідно з оригінальною редакцією Рамкових стандартів (п. 1.3.) [164], такий баланс між безпекою та сприянням торгівлі базується на реалізації чотирьох основних елементів, яких покликано забезпечити сумісність підходів різних митних адміністрацій до реалізації безпекової функції та залучення до реалізації цієї функції недержавних суб'єктів – безпосередньо економічних операторів, що здійснюють імпорتنі та експортні операції.

Зокрема, три з чотирьох елементів Рамкових стандартів стосуються саме спільних безпекових підходів:

По-перше, Рамкові стандарти гармонізують вимоги щодо попередньої електронної інформації про вантаж для імпорتنих, експортних та транзитних перевезень.

По-друге, кожна країна, що долучається до Рамкових стандартів, погоджується запровадити сумісні підходи до управління ризиками щоб протидіяти загрозам безпеці.

По-третє, Рамкові стандарти вимагають, щоб на обґрунтовану вимогу країни призначення, яка базується на сумісній методології таргетингу ризиків, митна адміністрація країни відправлення виконала випускну перевірку контейнерів та вантажу високого ризику, переважно використовуючи неdestructивне обладнання (рентген-установки, дозиметри).

Окремо визначається питання залучення недержавних суб'єктів вирішується через реалізацію відповідних заохочень і визначається у четвертому елементі Рамкових стандартів, згідно з якими такі стандарти «визначають переваги, яких надає Митниця бізнесу, що відповідає мінімальним вимогам безпеки ланцюга постачання та найкращим практикам».

Таким чином, можна констатувати існування декількох підходів до тлумачення поняття «сприяння торгівлі», формування яких відбувалося в рамках тих або інших міжнародних інституцій. За вузького підходу це поняття містить, насамперед, спрощення, гармонізацію та стандартизацію митних формальностей, що здійснюються під час пропуску товарів через митні кордони, за широкого – питання сприяння торгівлі охоплюють комплексне реформування регуляторного середовища, в якому здійснюються міжнародна торгівля товарами, а також регулювання міжнародного транспорту та транспортної інфраструктури, яка відповідні переміщення забезпечує. Як правило, особливості тлумачення поняття «сприяння торгівлі» обумовлюється компетенцією відповідної міжнародної міжурядової організації, що формує певні стандарти у цій сфері.

Перші спроби реалізації на міжнародному рівні спільних заходів щодо сприяння торгівлі датуються ще 20-ми рр. XX ст., але реальне просування у цій сфері припадає на середину 70-х рр. XX ст. Така ситуація обумовлена, насамперед, істотним зниженням рівня тарифних та нетарифних бар'єрів у

другій половині ХХ ст., що зробило актуальним зменшення інших, ніж тих що пов'язані із сплатою мит, витрат на імпорт та експорт.

Можна виокремити п'ять етапів формування категорії «сприяння торгівлі» в рамках актів та інших міжнародних інструментів, прийнятих у рамках міжнародного митного співробітництва:

1. Визначення базових принципів спрощення митних формальностей та їх диверсифікація від питань тарифного та нетарифного регулювання в рамках Міжнародної конвенції щодо спрощення митних формальностей 1923 р., що було зроблено в рамках діяльності Ліги Націй.

2. Включення окремих положень, спрямованих на єдине та недискримінаційне виконання митних процедур до Генеральної угоди з тарифів і торгівлі 1947 р. та розвиток практики їх застосування в рамках ГАТТ та СОТ.

3. Формування та поширення рекомендацій щодо сприяння торгівлі в діяльності Європейської Економічної Комісії ООН (починаючи з 1961 р.).

4. Встановлення рекомендаційних правил щодо сприяння торгівлі у положеннях переглянутої Міжнародної конвенції щодо спрощення та гармонізації митних процедур ВМО (1999 р.).

5. Прийняття за результатами Дохійського раунду переговорів СОТ Угоди про спрощення процедур торгівлі 2013 р.

При цьому для розвитку правил щодо сприяння торгівлі характерною є спадковість, адже деякі з них, проходячи процес трансформації, існують та застосовуються починаючи ще з 20-х рр. минулого століття. Причому, з часом відбувається їх деталізація та поступове збільшення обов'язковості від рекомендацій до стандартів, та від обов'язкових зобов'язань країн-учасниць відповідних угод.

1.2. Базові підходи до правового аналізу концепції сприяння торгівлі

Набуття чинності у лютому 2017 р. Угоди про спрощення процедур торгівлі COT [69] (або в англійському варіанті Угоди про сприяння торгівлі – Trade Facilitation Agreement [91], що більшою мірою відображає її сутність), винесло на порядок денний питання реалізації Україною практичних заходів з імплементації її положень. Важливість запровадження положень цієї Угоди в національне законодавство обумовлюється не лише необхідністю дотримання Україною своїх зобов'язань у рамках COT, але й наближеністю ідей та принципів сприяння торгівлі загальній логіці тих структурних реформ щодо спрощення ведення бізнесу, які Україна намагається здійснювати останніми роками. Зокрема, О.П. Борисенко та О.В. Боркут, аналізуючи можливі перші кроки України з імплементації положень Угоди про спрощення процедур торгівлі зазначають, що «Кардинальні реформи у митній сфері, що містить у собі Угода зі спрощення процедур торгівлі... продиктовані не тільки міжнародними зоб'язаннями України, а й об'єктивною необхідністю використання передового досвіду у сфері митних і прикордонних процедур» [5, 29].

Незважаючи на доволі широке обговорення цієї проблематики на рівні профільних міністерств, вітчизняна правова наука поки що приділяє їй досить уваги. Принаймні, нечисленні поки що наукові розвідки у цій сфері стосуються, переважно, економічних питань.

Наприклад, це дослідження щодо методології рейтингового оцінювання спрощення процедур міжнародної торгівлі (І.В. Несторшен, В.А. Туржанський, І.Г. Бережнюк), в якому розглядаються способи оцінювання «рівня спрощення процедур міжнародної торгівлі на національних рівнях та обтяжливості правових норм» на основі таких рейтингів, як: Індекс легкості ведення бізнесу (Ease of Doing Business Index), Індекс ефективності логістики (LPI), Індекс сприяння торгівлі (ETI) Всесвітнього економічного форуму. При цьому авторами зазначається, що до

ключових напрямків забезпечення спрощення торгівлі є реалізації вимог СОТ щодо «покращення взаємодії державних контролюючих органів, мінімальне втручання в операційну діяльність економічних операторів, а також зменшення кількості документів для безперешкодного здійснення зовнішньоекономічної діяльності» [49].

Можна також згадати роботи щодо аналізу впливу спрощення процедур торгівлі на конкурентоздатність вітчизняної продукції. Наприклад, А.О. Ляшенко у цьому аспекті виокремлює три базових перешкоди, пов'язані з ефективністю митних та прикордонних процедур:

висока вартість та тривалість процесу отримання дозвільних документів для імпорту та експорту продукції в Україні стосовно до інших країн;

значна кількість документів, потрібних для митного декларування;

значна кількість державних органів, задіяних у зовнішній торгівлі [38].

Але такого роду наукові розвідки проблематики спрощення торгівлі, як правило, лише опосередковано згадують правові аспекти реалізації відповідного комплексу заходів, лише констатуючи наявні проблеми та їх негативні ефекти.

Разом із тим, важливим, на нашу думку, є аналіз базових ідей та принципів щодо сприяння торгівлі, яких було покладено в основу Угоди про спрощення процедур торгівлі, адже їх правильна інтерпретація є запорукою ефективної реалізації практичних заходів щодо виконання встановлених Угодою правил та стандартів.

Більше того, Угода про спрощення процедур торгівлі не може вважатися повністю новою, адже вона фактично розвиває та деталізує ті базові принципи, яких свого часу було закладено в Генеральну угоду з тарифів і торгівлі. Ця обставина, зокрема, підкреслюється у преамбулі Угоди про спрощення процедур торгівлі, де зазначається, що її укладено з метою «роз'яснити та вдосконалити відповідні положення статей V, VIII і X ГАТТ

1994 року з метою подальшого прискорення переміщення, випуску та оформлення товарів, включаючи транзитні товари» [91].

У той же час, незважаючи на те, що ч. 2 ст. 7 МКУ прямо передбачає здійснення державної митної справи з додержанням прийнятих у міжнародній практиці та загальноновизнаних у світі норм і стандартів [45], проблематика реалізації окремих принципів угод розглядається у вітчизняній правовій науці доволі фрагментарно. Хоча, насправді, саме принципи є тим наріжним каменем, що визначає розвиток міжнародних або глобальних стандартів в усіх сферах публічного адміністрування, у тому числі й у митному регулюванні ЗЕД. Зокрема, як зазначає Б.А. Кормич «Одним з основних драйверів процесу глобалізації адміністративного права у другій половині ХХ ст. виступили ідеї нео-лібералізму, які поєднували принципи вільної торгівлі із необхідним державним втручанням та повагою до суспільних потреб» [32, с. 30]. Більше того, можна стверджувати, що належна реалізація положень міжнародних угод або інших міжнародних інструментів, що стосуються митного регулювання є, неможливою без правильного тлумачення та розуміння відповідних принципів, які дозволяють визначити ті результати, що мають бути досягнутими шляхом імплементації міжнародних стандартів, або наближення до них.

Разом із тим, у питаннях застосування норм та принципів СОТ безпосередньо в національному митному законодавстві, так само, як і в інших видах законодавства, що регулює питання прикордонних формальностей, важливе значення мають розуміння та інтерпретація таких принципів саме на національному рівні. Це, зокрема, обумовлюється юридичною подільністю зобов'язань у рамках СОТ. Як зазначає Т. Газзини (Т. Gazzini), «вони дозволяють вибіркове виконання та здатні впливати... на права одного або декількох, але не обов'язково всіх, інших членів СОТ. Адже завжди можна по-різному ставитись до товарів, що походять або призначаються для певних членів, або негативно впливати на торговельні інтереси деяких, але не обов'язково всіх, членів, ці зобов'язання можна поділити на низку

двосторонніх відносин» [117, с.727]. Отже, країни члени СОТ мають доволі широку дискрецію у питаннях реалізації своїх зобов'язань, особливо у тому, що стосується більш широких «нових» принципів та зобов'язань, як-от тих, які випливають з Угоди про сприяння торгівлі СОТ.

Слід зазначити, що подібну подільність підходів застосовують і до аналізу форм та способів реалізації принципу сприяння торгівлі. Так, наприклад, П. Шейхан (P. Sheikhan) зазначає, що прихильники «багатостороннього» підходу вважають, що саме СОТ є належною організацією для адміністрування, імплементації та забезпечення сприяння торгівлі, оскільки «...природа сприяння торгівлі полягає у гармонізації юридичних та адміністративних процедур, а система повинна мати міжнародний масштаб та обов'язковий характер» [158, с. 9]. У той же час прихильники двостороннього підходу вважають, що регіональні торговельні угоди «є більш відповідними для забезпечення специфічних потреб кожної країни або регіону, і що сфера торговельної угоди може бути ширшою та одночасно більш ефективною, оскільки уряди зазвичай висловлюють додаткову політичну волю, коли відіграють більш активну роль» [158, с. 9]. Тож можна стверджувати, що питання сприяння торгівлі може регулюватися щонайменше на трьох рівнях: 1) міжнародному або глобальному (СОТ, ВМО, ООН тощо), який пов'язаний із встановленням універсальних стандартів у цій сфері; 2) регіональному (ЄС, НАФТА та інші регіональні угоди щодо вільної торгівлі), в рамках якого визначають правила виконання прикордонних формальностей для відповідної групи країн; 3) двосторонньому (широкий спектр інструментів від міждержавних угод до узгоджень на рівні митних адміністрацій, або навіть керівництва пунктів пропуску через державний кордон суміжних країн), на якому визначається безпосередня організація пропуску товарів та транспортних засобів між двома країнами. Вирішення питань сприяння торгівлі на будь-якому із цих трьох рівнів має свої як сильні, так і слабкі сторони, адже, з одного боку, глобальна гармонізація прикордонних формальностей є ефективним інструментом поширення

найкращих практик та методів, з іншого – регіональний та двосторонній підходи значно більшою мірою можуть врахувати конкретні потреби країни та її специфіку.

Власне кажучи, таку концепцію було покладено в основу офіційної позиції СОТ під час переговорів щодо сприяння торгівлі та опрацювання відповідної угоди, в рамках якої передбачено поєднання глобального регулювання та максимальної уніфікації пов'язаних із цим адміністративних процедур із засобами врахування національної специфіки окремих держав. Так, зокрема, зазначалося, що оскільки кожен член СОТ адаптує міжнародні зобов'язання через своє національне законодавство та має свої специфічні обставини, культурні та соціоекономічні імперативи «...є критичним, щоб індивідуальні обставини кожної країни були прийняті до уваги при створенні та імплементації ефективної координаційної та координаційної системи», тож визнавалося, що «Хоча успішний результат у справі сприяння торгівлі має базуватися на загальноприйнятих стандартах, це жодним чином не означає, що кожна країна має приймати абсолютно однакові адміністративні механізми для сприяння торгівлі» [169, с. 6]. Тож у цій інтерпретації стандарти щодо сприяння торгівлі більшою мірою орієнтовано на результат (тобто як національні адміністративні процедури повинні впливати на зовнішню торгівлю), ніж на процес (в який спосіб мають такі процедури трансформуватися).

Цікаве спостереження зроблено Ч. Сохном та Дж. Янгом (Ch. Sohn, J. Yang) в роботі «Сприяння торгівлі в СОТ та наслідки для країн, що розвиваються» щодо співвідношення процесів лібералізації торгівлі та сприяння торгівлі та відповідного складу акторів цих процесів. На їхню думку, оскільки концепт сприяння торгівлі є набагато ширшим за концепт лібералізації торгівлі, тому що стосується не лише відкриття доступу на ринки, але й зняття неефективних адміністративних, технічних або фізичних обмежень та перешкод для торгівлі, це значно розширює і кількість сторін, які включені до одного або іншого аспекту сприяння торгівлі. «Через

широкий спектр інтересів та інструментів сприяння торгівлі, сотні організацій – приватні, публічні, регіональні, багатосторонні залучені до обговорення або імплементації сприяння торгівлі. Відповідні приватні міжнародні організації, які мають справу із сприянням торгівлі, містять Міжнародну торговельну палату та асоціації транспортної галузі, які часто встановлюють офіційні та неформальні міжнародні стандарти доставки» [149, с. 146]. Таким чином, реалізація заходів сприяння торгівлі повною мірою відображає сучасні тенденції розвитку глобальної адміністрації або глобального управління, однією з яких є поєднання правотворчої діяльності міжнародних організацій та міжнародного співробітництва національних регуляторних органів із «регулятивним впливом гібридних та недержавних суб'єктів» [32, с. 27].

Слід зазначити, що як об'єкт заходів щодо сприяння торгівлі розглядається широкий спектр процедур та формальностей, що здійснюються на всьому ланцюгу постачання товарів, і багато досліджень присвячено саме аналізу системи та класифікації таких процедур. Наприклад, А. Грайнджер (A. Grainger) зазначає, що торговельне середовище Великої Британії містить більше 60 окремих торговельних процедур. Такі процедури може бути орієнтовано на товари, транспортні засоби, що їх перевозять (судна, літаки, вантажівки тощо) або їх операторів (водіїв, екіпажі морських та повітряних суден). Більшість із таких процедур є багатокomпонентними. Наприклад, вони часто містять попередні повідомлення та повні декларації. Так само митні імпорتنі та експортні процедури часто містять значну кількість додаткових контрольних заходів. Якщо врахувати їх усі, то кількість процедур може значною мірою зрости [121, с. 21]. Цілком очевидно, що не всі подібні процедури стосуються митного регулювання, адже охоплюють й інші види державного регулювання руху товарів, транспортних засобів та осіб, а також певні аспекти функціонування прикордонної, митної та транспортної інфраструктури. Наприклад, той же А. Грайнджер виокремлює п'ять «регуляторних категорій», пов'язаних із зовнішньою торгівлею, кожна з яких містять певні види регуляторної діяльності:

1. Оподаткування (справляння мита, акцизного податку, інших непрямих податків, сплата мит та зборів, адміністрування фінансових гарантій).

2. Безпека (контроль щодо безпеки та контроль щодо контрабанди, заходи щодо небезпечних товарів, перевірка транспортних засобів, імміграційні та візові формальності, ліцензування).

3. Навколишнє середовище та охорона здоров'я (фітосанітарний, ветеринарний та гігієнічний контроль, заходи щодо безпеки здоров'я, контроль згідно з Конвенцією CITES, контроль за забрудненням із суден).

4. Захист споживачів (тестування товарів, маркування, перевірки щодо відповідності стандартам).

5. Торговельна політика (адміністрування кількісних обмежень, повернення податків, обмежувальні режими) [120, с. 18].

Звісно, будь-яка подібна класифікація є доволі узагальненою, адже конкретні переліки регулятивних заходів, що застосовуються, залежать від багатьох факторів, враховуючи такі, як: особливості національного законодавства, походження товарів (у разі регіональних економічних об'єднань або двосторонніх угод), особливі вимоги до окремих видів товарів, засіб та спосіб переміщення через митний кордон, обраний митний режим (процедура) тощо. Однак, саме вирішення питання нерозумної кількості та складності внутрішньої структури відповідних процедур вважається одним із головних об'єктів застосування заходів сприяння торгівлі.

Окремої уваги у цьому аспекті приділено питанням надання та обміну інформацією між урядовими агенціями та приватним сектором з питань переміщення товарів та транспортних засобів через державний та митний кордони. Адже подання та обмін інформацією є складовими елементами будь-якої митної або прикордонної формальності, тож саме їх уніфікація справедливо вважається одним із найбільш перспективних шляхів реалізації заходів сприяння торгівлі. Зокрема, за даними ЮНКТАД середньостатистичне оформлення імпорту або експорту товарів включає «від

20 до 30 різних учасників, 40 документів, 200 елементів даних (30 з яких повторюються щонайменше 30 разів) та повторне введення від 60% до 70% усіх відомостей принаймні один раз» [151, с. 8]. Зокрема, саме на вирішення цієї проблеми спрямована така окрема складова заходів зі сприяння торгівлі, як широке застосування інформаційно-комунікаційних технологій та запровадження систем «Єдине вікно».

Важливим аспектом реалізації заходів із сприяння торгівлі є бачення тих результатів, які мають бути досягнутими та визначення відповідних критеріїв оцінки таких результатів. Відповідно до класичного визначення Б. Стаплеса (B. Staples) «сприяння торгівлі включає зниження всіх операційних (трансакційних) витрат, пов'язаних із забезпеченням, регулюванням та адмініструванням торговельної політики», а його головною метою є «зниження витрат на ведення бізнесу для всіх сторін шляхом усунення непотрібного адміністративного навантаження, пов'язаного із доставкою товарів та послуг через кордони» [150]. Таким чином, саме витрати суб'єктів господарювання на переміщення товарів через митний кордон (інші ніж встановлені податки та збори) є головним критерієм оцінки запровадження заходів із сприяння торгівлі. Хоча слід зазначити, що усування зайвих адміністративних навантажень, безумовно, позитивно впливає і на державні видатки, пов'язані з адмініструванням державних кордонів.

У цьому аспекті з основних індикаторів оцінки результативності сприяння торгівлі більшість авторів вважає зниження торгових операційних витрат (Trade Transaction Costs). Зокрема, один із провідних фахівців ОБСЄ у цій галузі А. Клейтц (A. Kleitz) виокремлює цілу систему торгових операційних витрат, що можуть бути зменшеними в рамках реалізації заходів щодо сприяння торгівлі, в яких виокремлює прямі та непрямі витрати [129, с. 165-166].

До прямих торгових операційних витрат цей автор пропонує зараховувати:

витрати щодо дотримання законодавства, пов'язані з поданням інформації та документів, потрібних для переміщення товарів, або пов'язаних платіжних засобів;

збори на пов'язані з торгівлею послуги (наприклад, страхування, потовий менеджмент), на які може впливати політика уряду, як-от обмеження операцій або конкуренції.

Що стосується непрямих витрат, пов'язаних з виконанням митних та прикордонних формальностей, то до даної категорії А. Клейтц зараховує такі:

процедурні затримки, враховуючи час на митне оформлення та обробку вантажу, тобто витрати, пов'язані з ринковим життям товарів;

недостатня передбачуваність природи, застосування або тлумачення правил та формальностей, що пов'язана з такими факторами, як непрозоре або довільне тлумачення.

втрата бізнес-можливостей, пов'язана з тим, що затримки в одній країні можуть мати негативний ефект протягом усього глобального ланцюга виробництва.

Причому, як самі витрати, так і можливий ефект від їх зниження є диференційованим у залежності від конкретної країни, із загальним правилом, що менш розвинуті країни створюють більші операційні витрати для бізнесу при переміщенні товарів через кордон, але одночасно можуть потенційно досягти зменшення витрат від запровадження заходів сприяння торгівлі.

Слід зазначити, що після успішних процесів лібералізації торгівлі, як в рамках СОТ, так і в рамках регіональних торговельних об'єднань, операційні витрати на здійснення зовнішньоекономічних операцій стали порівнюваними, а в деяких випадках і більшими за податкове навантаження на експорт або імпорт товарів. Так, зокрема, торгові операційні витрати, що припадають на виконання різного роду прикордонних формальностей при здійсненні зовнішньої торгівлі за різними методиками оцінюються в межах від 1,5 до 15 відсотків від вартості трансакції для країн ЄС та в межах від 7% до 10% у

масштабах світової торгівлі [132, с. 8]. Тож не дивно, що після досягнення рівня середньозваженої ставки ввізного мита для розвинутих країн на рівні 3 – 4% саме операційні витрати, пов'язані з виконанням прикордонних формальностей з'явилися на порядку денному СОТ, адже вони фактично стали навіть більшим бар'єром ніж ввізні мита.

Відповідно, реалізація заходів із сприяння торгівлі повинна привести до зниження торгових операційних витрат, у залежності від країни, на 5,2% – 10,7%, що становитиме від 2% до 3% вартості товарів, що імпортуються або експортуються [132, с. 8]. Таким чином, коли мова йде про заходи із сприяння торгівлі, фактично такі заходи спрямовано на зниження прихованих торговельних бар'єрів, ефект від якого може бути навіть більшим, ніж від зменшення офіційних тарифних та нетарифних заходів регулювання зовнішньої торгівлі. Це, зокрема, підтверджується рядом досліджень, здійснених в рамках АПЕК в середині 2000-х рр., згідно з якими програми із сприяння торгівлі здатні забезпечити збільшення реального ВВП на 0,26%, що майже в два рази перевищувало очікуване зростання від лібералізації митних тарифів [151, с. 8].

Таким чином, можна окреслити декілька ключових аспектів, що обумовлюють реалізації норм та принципів, передбачених Угодою про сприяння торгівлі СОТ.

По-перше, ідеї та принципи щодо сприяння торгівлі базуються на загальних тенденціях глобалізації як в економічному її аспекті, так і в аспекті формування глобальних норм та стандартів щодо здійснення публічного адміністрування, що, зокрема, має прояв у широкому залученні недержавних суб'єктів до створення окремих норм та правил у цій сфері. Відповідно, і практична реалізація відповідних заходів є можливою лише в рамках широкого публічно-приватного партнерства і співробітництва.

По-друге, норми Угоди про сприяння торгівлі СОТ залишають національним урядам широку дискрецію щодо практичних шляхів та способів їх практичної реалізації, акцентуючи увагу не на конкретних процедурних

вимогах, а на результатах, які повинні бути досягнутими завдяки спрощенню, гармонізації та уніфікації митних та прикордонних формальностей.

По-третє, об'єктом на якого спрямовано заходи щодо сприяння торгівлі, є сукупність прикордонних та митних процедур або формальностей, що підлягають спрощенню, гармонізації та уніфікації. А результатом, та одночасно головним критерієм ефективності здійснення цих заходів має бути зниження прямих та непрямих торговельних операційних витрат імпортерів та експортерів, пов'язаних з виконанням відповідних формальностей та забезпеченням дотримання законодавства у сфері зовнішньої торгівлі.

Таким чином, невід'ємним елементом концепції сприяння торгівлі є безпосередньо митні процедури та формальності. І саме від розуміння їх сутності та змісту можна сформулювати безпосередні норми національного законодавства, які підлягають реформуванню та удосконаленню для досягнення цілей сприяння торгівлі.

Важливість наукового аналізу такої категорії, як митні процедури, обумовлюється декількома причинами. По-перше, визначення змісту та сутності митних процедур, як особливого виду процедурної діяльності уповноважених державних органів у сфері державної митної справи, є важливим з точки зору визначення особливостей їх модернізації в рамках здійснення загальної адміністративно-правової реформи, пристосування до сучасних принципів та прийомів публічного адміністрування. По-друге, положення Угоди про Асоціацію України та ЄС визначають необхідність наближення низки положень митного законодавства України до правил, встановлених Митним кодексом ЄС, що, зокрема, обумовлює необхідність узгодження понятійного апарату та класифікації митних процедур. Адже в цьому аспекті існують певні розбіжності між українським законодавством та міжнародно-правовими стандартами, що створює труднощі не лише на рівні наукового аналізу, але й на рівні визначення найбільш ефективних прийомів та способів правового регулювання для кожного з видів митних процедур.

Використання терміна «процедура» зустрічається в різних галузях права: адміністративному, земельному, цивільному, кримінально-процесуальному тощо. Залежно від галузі права, в якій він застосовується, термін «процедура» набуває певної специфіки. В юридичній енциклопедії під терміном «процедура» розуміють (франц. *procedure*, від лат. *procedere* – просуватися) – порядок, наступність, послідовність у вчиненні дій для досягнення певного результату. Особливість правової процедури полягає у тому, що вона застосовується у сфері права. Правова процедура у правовому розумінні – це врегульований законом, іншими нормативно-правовими актами порядок, який складається з послідовних дій і спрямований на досягнення правового результату [90, с. 186-187]. Правова процедура характеризується такими ознаками: а) регламентується нормами національного і міжнародного законодавства; б) необхідним учасником юридичних процедур є суб'єкт публічно-владних повноважень; в) є сукупністю послідовних дій; г) спрямована на досягнення юридичного результату. Ця характеристика розкриває ознаки процедури, які можуть бути застосованими до всіх галузей права, у тому числі і до митної процедури.

В юридичній науці існують різні погляди щодо визначення поняття та змісту «митна процедура». Б.М. Габрічидзе сформулював таке визначення митних процедур: «Це – контроль за дотриманням порядку переміщення товарів і майна, огляд предметів, оформлення митних документів, накладення митного забезпечення, перевірка правильності заповнення вантажної митної декларації, нарахування митних платежів, передача статистичних відомостей органам Держкомстату та інші дії органів державного митного контролю на виконання законодавства з митних питань» [19, с. 189]. К.Г. Борисов прирівнює митні процедури до митних операцій, що передбачають різноманітну діяльність митних служб держав з реалізації умов міжнародних договорів із митного співробітництва, а саме: виконання будь-яких попередніх митних формальностей, організації митного супроводу товарів, митного оформлення товарів та контролю за порядком видачі вантажу після

сплати митних платежів і митного очищення. До складу цих операцій належить і нагляд за умовами створення та експлуатації митних складів і зон видачі вантажу, а також систематична перевірка правильності класифікації вантажів відповідно до митної декларації тощо [6, с. 67]. Такі науковці як А.В. Данільцев, Е.В. Данилова, А.С. Іванов, С.В. Кисельов, В.А. Кувшинов, С.В. Чернишов, В.С. Якушкін не розрізняють митні процедури, митні формальності та митні операції та зараховують до них: правила прийняття товарів до митного оформлення; місце виконання митних формальностей; правила збереження товарів, призначених для митного оформлення; режим транспортних засобів і транзиту; взаємовідносини митних органів з особами, які переміщують товар; правила оскарження дій митних органів тощо [51, с. 103].

І.Г. Бережнюк розглядає митні процедури як операційну складову митного регулювання [2, с. 130]. М.Г. Шульга зазначає, що митні процедури визначаються технічними нормативами залежно від категорії товарів, видів транспорту, митних режимів, заходів не тарифного регулювання, осіб, які переміщують товари [89]. В.І. Царенко та В.О. Хома [86] досліджували сутність і зміст поняття «митна процедура» через установлення його співвідношення з поняттям «митний режим». П.В. Пашко зазначає, що митні процедури – операції, пов'язані зі здійсненням митного контролю за переміщенням товарів і транспортних засобів через митний кордон, їх митного оформлення, а також зі справлянням передбачених законом податків і зборів [50].

Уперше в законодавстві України поняття «митні процедури» було визначено в Наказі Державної митної служби України № 828 від 30 грудня 1998 р., де вони визначалися як контроль за дотриманням порядку переміщення товарів, їх огляд, оформлення документів, накладення митного забезпечення, перевірка правильності заповнення вантажної митної декларації, нарахування сум, що підлягають сплаті, підготовка статистичних даних та інші дії, що виконуються митними органами України відповідно до

її законодавства в царині митної справи. Подальший розвиток митні процедури отримали в Митному кодексі України 2002 р. [44], згідно з п. 19 ст. 1 якого митні процедури – це операції, пов’язані зі здійсненням митного контролю за переміщенням товарів і транспортних засобів через митний кордон України, їх митного оформлення, а також зі справлянням передбачених законом податків і зборів.

У чинному Митному кодексі України [45] (МКУ) сформульовано поняття «митні процедури» – це зумовлена метою переміщення товарів через митний кордон України сукупність митних формальностей і порядок їх виконання (п. 21 ст. 4 МКУ). Міжнародна конвенція про спрощення та гармонізацію митних процедур визначає «митні формальності» як сукупність дій, що підлягають виконанню відповідними особами і митною службою з метою дотримання вимог митного законодавства [43]. Аналогічне визначення надається у п. 29 ст. 4 МКУ. Поява в національному законодавстві поняття «митні формальності» в чинному МКУ зумовлено адаптацією та гармонізацією українського законодавства до загальноєвропейських норм та стандартів. Аналіз цих понять свідчить, що поняття «митні процедури» є ширшими за своїм змістом за поняття «формальності», адже містить у собі не тільки визначення необхідної сукупності дій, але й офіційно встановлений порядок їх здійснення.

З огляду на предмет та метод правового регулювання, митні процедури зазвичай розглядаються як особливий вид адміністративних процедур [78]. Існує точка зору, що митні процедури є адміністративними процедурами та елементом адміністративно-процедурних відносин [86].

Аналіз різних визначень «митних процедур» та митного законодавства дозволяє виокремити ознаки митних процедур, які дають змогу відокремити їх від інших видів адміністративних процедур:

митні процедури реалізуються у сфері митних правовідносин;

митні процедури є сукупністю послідовних дій посадових осіб митних органів з метою дотримання вимог законодавства України з питань державної митної справи;

порядок виконання митних процедур регламентується митним законодавством;

митні процедури залежать від мети та напрямку переміщення (обраного митного режиму); від способу та засобу переміщення.

Як у митному законодавстві країн Європейського Союзу, так і країн-учасниць Митного союзу, під терміном «митна процедура» розуміють певний митний режим. Згідно з діючим в ЄС Митним кодексом Союзу, який визначає митні процедури (customs procedure) як будь-який із наступних режимів, в який можуть бути поміщені товари відповідно до Кодексу: а) випуск товару для вільного обігу; б) спеціальні процедури; в) експорт [138].

У глосарії міжнародних митних термінів, опублікованому Всесвітньою митною організацією, під митними процедурами (Customs Procedure / Regime Douanier) розуміють заходи, які застосовуються митними органами до товарів, об'єктів митного контролю, а митні формальності визначаються як операції, що мають здійснюватися особами, яких це стосується, і митною службою з метою дотримання вимог митного законодавства [119].

Інші міжнародно-правові акти також ототожнюють категорії «митний режим» та «митна процедура». Як зазначає Б.А. Кормич, у цьому аспекті можна згадати і французьке коріння самого слова «режим», яке в оригіналі означає послідовність здійснення чого-небудь. Так, наприклад, подібне ототожнення міститься у Словнику митних термінів, виданому ВМО, який як синонім англійського терміна «customs procedures» подає французький «regime douanier», під яким розуміється «режим, який застосовується митницею до товарів, що виступають об'єктами митного контролю» [34]. Можна зробити висновок щодо ототожнення категорій «митний режим» та «митна процедура», проаналізувавши Міжнародну конвенцію про спрощення та гармонізацію митних процедур, яка навіть у назві екземплярів англійською

та французькою мовами використовує відповідно терміни «procedure» та «regime» як синоніми. В Рамкових стандартах безпеки та спрощення міжнародної торгівлі ВМО є поширеним поняття «customs control procedures», проте чіткого тлумачення цього терміна немає, тобто категорія «митна процедура» у міжнародно-правових актах ототожнена з категорією «митний режим».

Проаналізувавши митне законодавство, можна визначити таку класифікацію митних процедур:

залежно від виду транспорту, яким товари переміщуються через державний кордон (митні процедури на авіатранспорті, залізничному, автомобільному, морському та річковому, трубопровідному транспорті та лініях електропередач, а також для товарів, що переміщуються змішаними перевезеннями);

залежно від способу переміщення товарів (митні процедури, які застосовуються при переміщенні товарів у вантажних відправленнях, супроводжуваному багажі, несупроводжуваному багажі, ручній поклажі, міжнародних поштових відправленнях та міжнародних експрес-відправленнях);

залежно від обраного митного режиму;

митні процедури при здійсненні митного контролю, митного оформлення, при забезпеченні справляння митних платежів (контролю правильності обчислення та повноти їх сплати) та ін.

Змістом митних процедур є митний контроль, митне оформлення, сплата митних платежів та порядок їх виконання.

Митний контроль – сукупність заходів, що здійснюються з метою забезпечення додержання норм Митного кодексу України, законів та інших нормативно-правових актів з питань державної митної справи, міжнародних договорів України, укладених в установленому законом порядку. Митному контролю підлягають усі товари, транспортні засоби комерційного призначення, які переміщуються через митний кордон України. Митний

контроль здійснюється виключно митними органами. В Кіотській конвенції міститься визначення поняття «митного контролю» як сукупності заходів, що здійснюються митною службою з метою забезпечення дотримання митного законодавства. Митний кодекс Союзу (МКЄС) під «контролем митної влади» розуміє спеціальні дії, які проводяться для забезпечення реалізації митних та інших правил, що застосовуються до товарів, а саме: огляд товарів, перевірка наявності та правильності заповнення документів, перевірка бухгалтерських рахунків та інших записів, огляд транспортних засобів, багажу та особистих речей, надання офіційних запитів тощо. Так само використовується термін «нагляд митної влади», який визначає сукупність дій митної влади, які здійснюється з метою забезпечення реалізації митних та інших правил, що застосовуються до товарів.

Згідно з міжнародними стандартами митний контроль має обмежуватися мінімумом, необхідним для забезпечення дотримання митного законодавства; при проведенні митного контролю необхідно використовувати та удосконалювати систему управління ризиками та пост-аудиту; максимально використовувати інформаційні технології та засоби електронних комунікацій; здійснювати спільне проведення митними службами держав митного контролю.

Митне оформлення – виконання митних формальностей, необхідних для випуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення. Метою митного оформлення є забезпечення дотримання встановленого законодавством України порядку переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України, а також забезпечення статистичного обліку ввезення на митну територію України, вивезення за її межі і транзиту через її територію товарів. Митне оформлення здійснюється посадовою особою митного органу та завершується протягом чотирьох робочих годин з моменту пред'явлення митному органу товарів, транспортних засобів комерційного призначення, що підлягають митному оформленню, подання митної декларації або документа, який відповідно до

законодавства її замінює, та всіх необхідних документів і відомостей, передбачених МКУ. Митне оформлення спрямовано на документальне закріплення інформації та відомостей (результатів), отриманих у процесі митного контролю щодо пропуску в державу чи за її межі товарів та інших предметів (залежно від їх виду та мети переміщення) через митний кордон суб'єктами зовнішньоторговельної діяльності [46].

Поняття «митні платежі» розкривається у Податковому кодексі України: «митні платежі – податки, що відповідно до Податкового Кодексу або митного законодавства справляються під час переміщення чи у зв'язку з переміщенням товарів через митний кордон України та контроль за справлянням яких покладено на органи контролю» [61]. Стаття 4 МКУ до митних платежів відносить: а) мито; б) акцизний податок з увезених на митну територію України підакцизних товарів (продукції); в) податок на додану вартість з увезених на митну територію України товарів (продукції) [45].

Митні процедури – це врегульований нормами митного права порядок діяльності посадових осіб митних органів у межах їх повноважень, якого спрямовано на реалізацію норм митного права та дотримання вимог законодавства України з питань державної митної справи у процесі вирішення конкретних справ, пов'язаних з переміщенням громадянами товарів, транспортних засобів та інших предметів через державний кордон, який складається з таких елементів: митний контроль, митне оформлення, справляння (сплата) митних платежів та порядок їх виконання.

Умови здійснення митних процедур залежать від мети та умов переміщення товарів та транспортних засобів через державний кордон України (тобто певного митного режиму), від способу та засобів переміщення.

Таким чином можна визначити декілька аспектів узгодження понятійного апарату, пов'язаного з митними процедурами. По-перше, це питання митних режимів, адже підхід українського законодавства полягає у тому, що поняття «митний режим» є більш широким і містить у собі «митну

процедуру», яка, у свою чергу, містить у собі «митні формальності». У той же час митне законодавство ЄС під поняттям «митна процедура» розуміє саме аналог українського митного режиму, за виключенням французького підходу, який оперує поняттям «режим», але при цьому не використовуючи поняття «митні процедури», тож логічним уявляється обрання одного з двох підходів, а не використання двох одночасно, як це має місце. По-друге, важливим аспектом вбачається офіційне визнання митної процедури різновидом адміністративної процедури, що дозволить узгодити законодавство у сфері державної митної справи із загальним адміністративним законодавством.

1.3. Розвиток поглядів на спрощення та гармонізацію митних процедур у вітчизняній правовій науці

Як уже зазначалося, українська правова наука, як правило, розглядає проблематику сприяння торгівлі не як цілісний концепт, а скоріше як набір окремих заходів у рамках уніфікації, гармонізації та спрощення митних процедур, який застосовується щодо тих або інших їх аспектів відповідно до міжнародних угод.

У цьому контексті можна відзначити дисертаційну роботу С.І. Денисенко «Міжнародно-правові стандарти спрощення та гармонізації митних процедур у сфері міжнародної торгівлі», в якій автор намагається дослідити основні міжнародно-правові інструменти у цій сфері та сукупність відповідних акторів міжнародних відносин, роблячи цілком слушний висновок щодо існування «трьох рівнів міжнародно-правового регулювання: універсального, регіонального та двостороннього» [23, с. 4] та пропонуючи класифікувати відповідну систему джерел на дві категорії:

«1) основні: міжнародні договори, міжнародний звичай;

2) допоміжні: резолюції та рішення міжнародних організацій, типові (модельні) акти (закони), діюча практика у сфері міжнародних митних правовідносин, внутрішнє законодавство держав, національна судова практика» [23, с. 7].

Крім того С.І. Денисенко аргументовано вказує той факт, що «основним способом формування міжнародно-правових норм у сфері спрощення та гармонізації митних процедур є міжнародне митне співробітництво держав на універсальному рівні у межах таких міжнародних міжурядових організацій, як ООН (у тому числі ЄЕК, ЮНКТАД, ЮНСІТРАЛ, МТЦ ЮНКТАД/СОТ), СОТ, ВМО» [23, с. 8].

Але разом із тим, в указаному дослідженні проблематика спрощення та гармонізації митних процедур розглядається (і це є характерним для більшості вітчизняних наукових розвідок у цій сфері) ізольовано від

загальних процесів розвитку багатосторонньої торговельної системи в рамках СОТ, а також без визначення місця цих заходів у вирішенні завдань сприяння торгівлі в цілому.

Крім того, необхідно зазначити, що відсутність аналізу самої системи заходів щодо сприяння торгівлі так, як вона тлумачиться в актах міжнародних організацій та у відповідній доктрині, призводить до звуження сфери застосування спрощення та гармонізації. Так, повертаючись до роботи С.І. Денисенко, можна побачити надто вузьке розуміння самих митних процедур, що обумовлює таке само вузьке розуміння їх спрощення, яке цей автор визначає, як «виражені у правовій формі дії держави із зменшення тривалості та складності проведення процедур з митного контролю, митного оформлення та стягнення передбачених законом митних платежів, може здійснюватися шляхом міжнародно-правової інтеграції у двох формах: уніфікації та гармонізації» [23, с. 13].

Слід зазначити, що в тлумаченні Міжнародної конвенції щодо спрощення та гармонізації митних процедур саме поняття митної процедури відповідає вітчизняному терміну «митний режим» та охоплює весь спектр формальностей, пов'язаних з імпортом або експортом [34]. Відповідно коло заходів зі спрощення є значно ширшим і охоплює весь спектр відносин як між митними органами та бізнесом, так і між митними органами та іншими суб'єктами владних повноважень, та між митними органами різних країн.

Крім того, слід загадати Рекомендацію № 4 СЕФАКТ ООН, яка в рамках сприяння торгівлі виокремлює такі цілі, як спрощення, гармонізацію та уніфікацію (п. 14) [134]. Таким чином, гармонізація та уніфікація є заходами одного порядку зі спрощенням митних процедур, а не складовими останнього.

Досить часто у вітчизняних наукових дослідженнях такі категорії, як «сприяння торгівлі» або «спрощення митних процедур» взагалі розглядаються як певні декларативні норми, що, звісно, не може вважатися належною оцінкою їх місця у сучасному регулюванні митних процедур. Так,

наприклад, В.В. Філатов у своїй роботі «Імплементація міжнародних норм до митного законодавства України» визначає сприяння розвитку міжнародної торгівлі лише як один із «критеріїв актуальності напрямів митної політики... як відповідності напрямку митної політики певним істотним вимогам» [84, с. 11]. Хоча, скоріше, навіть у цьому аспекті сприяння торгівлі слід розглядати як мету або завдання митної політики, а не як критерій її оцінювання.

Так само, С.Б. Перепьолкін у дисертаційному дослідженні «Міжнародно-правові аспекти митного співробітництва європейських держав» зазначає, що конвергенція митних систем європейських держав відбувається за рахунок розробки єдиних стандартів, призначенням яких «стає фактичне оформлення й регламентація митних правовідносин між учасниками митного простору з питань удосконалення організації та управління в митних органах, підвищення рівня погодженості й уніфікації національних митних систем, гармонізації та спрощення митних процедур тощо» [57, с. 10]. Але при цьому автор не намагається визначити сутність цього явища та його вплив на організацію діяльності національних митних адміністрацій, так само як і на співробітництво між адміністраціями європейських країн. Хоча саме горизонтальні зв'язки між митницями країн призначення та відправлення товарів є одним із важливих напрямків реалізації заходів із сприяння торгівлі, передбачених зводами стандартів SAFE BMO.

У свою чергу Є.Б. Павленко у дисертації «Взаємодія митних органів України та Європейського Союзу у профілактиці порушень митних правил» серед пропозицій, спрямованих на приведення законодавства України у відповідність «до стандартів Європейського Союзу, пов'язаних із забезпеченням приєднання України до протоколів міжнародної конвенції про взаємну адміністративну допомогу у відверненні, розслідуванні та припиненні порушень митного законодавства», пропонує, зокрема вирішити питання «спрощення процедури стосовно всіх видів державного контролю у

сфері зовнішньої торгівлі та розв'язання проблем інформатизації митної системи у профілактиці порушень митних правил» [53, с. 18]. Але знову ж таки, така пропозиція вноситься без будь-якої конкретизації шляхів та способів розв'язання подібного завдання, рівно як і без аналізу проблеми забезпечення балансу між спрощенням контролю та забезпеченням дотримання вимог митного законодавства, яка є однією з центральних в усій концепції сприяння законній торгівлі.

Інший аспект міжнародного митного співробітництва, що належить до системи заходів зі сприяння торгівлі, розглядався О.В. Чорною у дисертаційному дослідженні «Гармонізація митного законодавства України до вимог міжнародних стандартів», яку авторка визначала, як «одну з форм міжнародного митного співробітництва й разом з тим законодавчо визначений процес зближення митних систем - членів Європейського регіону ВМО, які мають певну спільність економічних інтересів і цілей» [88, с. 14]. Власне кажучи, процес гармонізації митного законодавства пов'язується авторкою з двома факторами: завданнями європейської інтеграції (аж до формування «єдиного правового митного простору») та необхідністю захисту прав і свобод суб'єктів митних правовідносин. В останньому аспекті, інтерес представляє запропонована О.В. Чорною система заходів із впровадження міжнародних стандартів захисту прав, свобод та інтересів суб'єктів митних відносин у діяльності митних органів в Україні на основі зарубіжного досвіду, яка містить:

- превалювання сервісної діяльності перед іншими напрямками роботи митних органів; широке використання допоміжних засобів сервісної роботи;

- детальну правову регламентацію компетенції митних органів, підстав і порядку застосування ними заходів адміністративного примусу;

- прийняття та реєстрація митними органами заяв і повідомлень про правопорушення митних правил та інші події в електронній формі;

- широке залучення громадськості до виконання окремих правоохоронних повноважень митного характеру;

обов'язковість відновлення порушених прав у митній сфері, відшкодування завданих збитків [88, с. 15].

Правда, у цьому перелікові авторкою не робиться кореляції з конкретними стандартами або правилами, встановленими на міжнародному рівні. Так само, якщо говорити саме про заходи із сприяння торгівлі, то їх скоріше спрямовано на забезпечення інтересів суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, і вони є наступною сходинкою після базових вимог щодо захисту прав таких суб'єктів. Адже історія вимог щодо останніх сягає початку 1920-х рр., коли було підписано перші міжнародні конвенції з митних питань у рамках колишньої Ліги Націй.

Відсутність уваги до цілісного концепту сприяння торгівлі має прояв і в рамках аналізу практичної реалізації відповідних заходів на рівні національного законодавства.

Так, наприклад, З.Ю. Кунєва у своїй дисертації «Митні формальності: основи адміністративно-правової моделі» зазначає, що «спрощення митних формальностей є важливою складовою загального процесу розвитку регулювання митної діяльності, реалізація якого можлива лише після уніфікації, стандартизації, гармонізації правових норм, що визначають митні формальності на міжнародному рівні» [36, с. 12]. При цьому авторка основним способом реалізації таких заходів називає «приєднання України до конвенцій, угод та укладення багатосторонніх міжнародних договорів» [36, с. 12].

Слід зазначити, що такий підхід скоріше спирається на класичне розуміння міжнародно-правових стандартів, що містяться у міжнародних угодах, ніж відображає поточну ситуацію у питаннях спрощення митних формальностей, де, як видно широко використовуються певні автономні норми та правила, створені в рамках міжнародних інституцій, акти «м'якого права» та різного роду «найкращі практики». Відповідно, зміни на національному рівні мають стосуватися не лише нормативно-правового регулювання виконання митних формальностей, але й значною мірою

практики правозастосування. Хоча, цитована авторка певною мірою і відчуває важливість саме практики виконання митних формальностей для реалізації завдань їх спрощення. Зокрема, З.Ю. Кунєва пропонує розрізняти поняття «спрощення формальностей» та «спрощення виконання формальностей». Відповідно, спрощення виконання формальностей «стосується лише форми реалізації», а інструментами, які для цього використовуються, є: «єдине вікно», «єдина зупинка», «єдиний офіс», «є-обмін документами» як засоби зручності надання іншій стороні фактів підтвердження/невиконання сторонами... формальностей» [36, с. 12]. У той же час спрощення формальностей З.Ю. Кунєва пропонує «розуміти через зміни у механізмі регулювання кооперованої норми діяльності: зменшення кількості комунікацій сторін... зменшення можливості формування проміжних або додаткових умов» [36, с. 12] тощо. Такий підхід доволі цікаво поділяє інструментарій та безпосередній зміст митних формальностей, але разом із тим намагається обґрунтувати складну внутрішню та атрибутивну структуру цього поняття, що само по собі не дуже гармонує із завданнями спрощення.

Можна також відзначити підхід Л.Б. Давиденко, висловлений ним у дисертації «Забезпечення прав і свобод громадян при здійсненні митних процедур (організаційно-правові аспекти)», де питання спрощення митних процедур та формальностей розглядалося крізь призму реалізації прав і свобод громадян та заохочення їх правомірної поведінки. Як зазначав вищезгаданий автор, участь України у Міжнародній конвенції про гармонізацію та спрощення митних процедур «актуалізує питання здійснення оптимізації і узгодження національних митних процедур з міжнародними стандартами», крім того, на його думку, «для ефективної діяльності щодо забезпечення прав громадян необхідно також прискорити процес адаптації митного законодавства України до стандартів Європейського Союзу, які гарантують повагу та дотримання таких прав» [22, с. 20].

Слід зазначити, що цитовану роботу було написано ще у 2007 р., ще до початку реалізації цілого ряду положень, передбачених заходами щодо сприяння торгівлі СОТ. Але, разом із тим, Л.Б. Давиденко цілком слушно вказує на необхідність змін у цінностях та принципах посадових осіб митниці, які мають забезпечити сприятливе ставлення до суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, зокрема, зазначаючи що «Для повноцінної реалізації конституційних норм та міжнародних стандартів з прав і свобод людини необхідна поява нового типу державного службовця, діяльність якого була б скерована на забезпечення пріоритету прав громадян у митних правовідносинах» [22, с. 15]. Таке завдання, на його думку, має вирішуватися у трьох базових напрямках: правовому – шляхом внесення змін до митного законодавства, спрямованих на забезпечення прав і свобод громадян; організаційному, що охоплює різні заходи щодо підвищення ефективності виконання спрощених митних формальностей (як-от застосування аналізу ризиків, мінімізація митних процедур для законослухняних громадян, удосконалення внутрішнього контролю в митних органах, покращення методичного забезпечення щодо виконання митних формальностей); кадровому – через цілісну систему підготовки та перепідготовки посадових осіб митниці, обов'язковість курсів етики митної служби та системи оцінки діяльності службовців.

Взагалі слід зазначити, що досить часто питання спрощення митних процедур розгадалися науковцями просто як загальний принцип удосконалення митного законодавства, без конкретизації щодо окремих заходів. Так, наприклад, у роботі Д.С. Цаліної «Порядок митного оформлення товарів при їх переміщенні через митний кордон України», хоча і декларується загальна необхідність аналізу чинного законодавства на предмет «позитивних і негативних регулятивних якостей», що мало б надати можливість «визначити напрямки подальшого вдосконалення механізму митного оформлення (спрощення і прискорення його операцій) з одночасним забезпеченням належного рівня захисту соціально-економічних і політичних

інтересів країни за допомогою засобів митного регулювання» [85, с. 20], але безпосередніх пропозицій у цьому напрямку не робиться. Натомість авторка розглядає спрощені митні процедури як особливий вид таких процедур, відмінний від звичайних. Зокрема, у цій роботі пропонується: «Залежно від митного режиму стосовно товарів чи предметів митне оформлення слід поділяти на звичайне, особливе і спрощене (пріоритетне). Останнє, як вбачається, не виправдано звужують лише до першочергового здійснення цієї митної процедури, тоді як переваги в частині проведення митного оформлення передбачають безоплатність і прискорений порядок виконання необхідних дій та операцій» [85, с. 13], тобто у цьому випадку під спрощенням розуміється надання певних митних пільг у питаннях митного оформлення товарів та транспортних засобів відповідно до їх належності до певних категорій, або в залежності від спеціальних суб'єктів, що здійснюють їх переміщення.

Взагалі тлумачення різного роду спрощень митних та прикордонних формальностей, насамперед, в рамках надання певних митних пільг є характерною для вітчизняних наукових розвідок у сфері митного права. Так, свого часу С.В. Ківалов зазначав, про існування трьох типів митного режиму: звичайного, підсиленого та спрощеного [28, с. 20–27]. Слід зазначити, що в цьому випадку митні режими розглядалися у тому нормативному розумінні, що з'явилося в Україні після 2002 р., як сукупність нормативно-правового регулювання, що застосовується щодо товарів, які переміщуються через митний кордон. Відповідно, акцент робився на можливостях держави або збільшувати, або зменшувати кількість формальностей, що виконуються під час такого переміщення в залежності від характеру товарів або осіб, що їх переміщують, що певною мірою відповідає нинішнім поглядам на застосування системи управління ризиками для обрання форм та методів митного контролю.

Але говорячі про загальні режими переміщення товарів через митний кордон, слід чітко розрізняти ті спрощення, які є елементом заходів із

сприяння торгівлі та митні пільги і преференції. Зокрема, відповідно до позиції Т.Д. Мармилової, висловленій у роботі «Підстави та порядок встановлення та реалізації митних пільг та преференцій в Україні» [41, с. 12], відповідні пільги та преференції відзначаються трьома базовими характеристиками:

вони являють собою «сукупність тарифних та нетарифних (процедурних) переваг, що надаються особі або товару в процесі переміщення предметів через митний кордон України»;

головною характеристикою митних пільг є їх виключний характер, який полягає у створенні особливого пільгового правового режиму, який у визначених законодавством випадках застосовується замість загального зовнішньоекономічного режиму, що діє в державі.

не менш важливим аспектом є персоніфікований характер митних пільг та преференцій, оскільки їх надання обумовлюється або спеціальним статусом суб'єкта, що переміщує товари через митний кордон, або такими специфічними характеристиками товару, як походження, призначення, класифікація згідно з товарною номенклатурою або іншими характеристиками [41, с. 11].

Іншими словами питання митних пільг та преференцій охоплюють заходи лібералізації торгівлі, які реалізуються в рамках економічної та митної політики держави. У той же час. до питань сприяння торгівлі, як зазначалося у попередніх підрозділах, належать питання, не пов'язані з тарифним регулюванням або іншими заходами економічної політики.

Але й по інших характеристиках теж є відмінності, адже, наприклад, при переміщенні через митний кордон товарів в рамках гуманітарної допомоги пільги надаються як щодо заходів економічної політики, так і щодо виконання митних формальностей. Зокрема, Н.О. Коваль у дисертації «Підстави і порядок переміщення гуманітарної допомоги через митний кордон України» вказує на наступний перелік пільг та спрощень, які надаються у відповідному випадку:

митне оформлення гуманітарної допомоги здійснюється у першочерговому порядку;

плата за виконання митних формальностей митницями поза місцем розташування митниць або поза робочим часом, установлених для них, не справляється;

попереднє повідомлення митниць при ввезенні гуманітарної допомоги в Україну не є обов'язковим;

декларування гуманітарної допомоги здійснюється безкоштовно митним брокером і є можливим лише в деяких митних режимах [31, с. 10].

Отже, можна визначити дві важливих відмінності заходів із сприяння торгівлі від митних пільг та преференцій.

По-перше, такі заходи мають загальний характер, адже вони полягають не у створенні певного паралельного режиму виконання митних формальностей, а у повній заміні існуючих митних процедур на спрощені, гармонізовані та стандартизовані.

По-друге, заходи із сприяння торгівлі є неперсоніфікованими, тобто вони застосовуються на рівних умовах до всіх суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності. Більше того, в їх основі лежить саме не-дискримінаційне, рівне ставлення митних органів та інших суб'єктів владних повноважень до всіх осіб, що переміщують товари через митний кордон.

Таким чином, відмінність від заходів економічної політики, загальне застосування та неперсоніфікований характер можна визначити, як три основні характеристики, що виокремлюють заходи щодо сприяння торгівлі від інших спрощень стосовно доступу на ринки, які реалізуються на конвенційній або автономній основі.

У тому ж, що стосується безпосередньо досліджень у сфері здійснення митних формальностей, то у них питання реалізації при цьому заходів сприяння торгівлі, або принаймні окремо гармонізації, стандартизації або спрощення митних процедур розглядається у більшості випадків формально, через констатацію загальних тенденцій.

Так, наприклад, С.А. Трофімов у роботі «Організаційно-правові засади здійснення митних процедур на морському транспорті» цілком справедливо відзначає специфіку правового регулювання у даній сфері, вказуючи, що в цій сфері:

широко використовуються міжнародні договори, оскільки специфіка розглядуваного виду транспорту (діяльність у просторі Світового океану) вимагає цього;

частіше застосовуються звичаєві норми, що не властиво іншим підгалузям митної справи [78, с. 10].

Але, подальших висновків, яким чином така специфіка впливає на зміст митних процедур та їх гармонізацію та стандартизацію відповідно до норм міжнародно-правових актів, і що найголовніше – актів м'якого права у вигляді звичаєвих норм (як от наприклад, звичаї морських портів), зазначений автор, на жаль, не робить.

Разом із тим, у контексті нашого дослідження інтерес представляє запропонована С.А. Трофімовим класифікація митних процедур, що здійснюються на транспорті, згідно з якою вони поділяються на три основні структурні елементи: митний контроль, митне оформлення та справляння податків і зборів. Причому, як зазначає цитований автор, кожен такий елемент може бути класифікований за певними критеріями, до яких відносяться «як-от, приміром, митний контроль за: (а) предметом; (б) кількістю разів переміщення товарів і транспортних засобів протягом певного часу; (в) характером участі у здійсненні контролю митних органів різних держав; (г) видом транспорту; (д) ступенем доступу до об'єкта контролю; (е) формою здійснення; (є) суттєвими характеристиками товарів, що впливають на проведення митного контролю; (ж) місцем його здійснення; (з) митним режимом тощо» [78, с. 9].

На цьому тлі слід відзначити дисертаційне дослідження О.О. Германа «Митні формальності щодо автомобільних транспортних засобів», в якому він, зокрема, зазначає що в результаті аналізу діючого правового регулювання

у цій сфері «Виявлено стійку тенденцію щодо удосконалення правової регламентації митних формальностей та перегляду традиційних підходів до їх здійснення з метою запровадження єдиних міжнародних стандартів спрощення і гармонізації митного законодавства» [21, с. 9].

Зазначена робота якнайкраще ілюструє нинішню тенденцію щодо стандартизації митних процедур. Адже здійснений в ній аналіз «адміністративно-правової технології здійснення митних формальностей щодо автомобільних транспортних засобів комерційного використання» свідчить, що практично всі відповідні формальності на теперішній час здійснюються не лише відповідно до встановлених міжнародними угодами стандартів, але з використанням документів міжнародного зразка (Книжка МДП/Карнет T.I.R.+ , Карнет A.T.A., міжнародна автомобільна накладна CMR) та із залученням зарубіжних та міжнародних суб'єктів (наприклад, Міжнародний союз автомобільного транспорту або Міжнародна торговельна палата тощо).

При цьому називаються й на декілька ключових особливостей сучасного правового регулювання митних формальностей, характерних для реалізації заходів щодо сприяння торгівлі. Наприклад, це наявність встановлених на міжнародному рівні універсальних принципів функціонування системи МДП, до яких, зокрема, належать: «надійність автомобільних транспортних засобів та контейнерів; забезпеченість міжнародною системою гарантій... визнання заходів митного контролю, що здійснюються в державі відправлення, усіма країнами транзиту та призначення» [21, с. 10–11] тощо. Отже, видно комбінацію технічних вимог щодо транспортних засобів, універсальної системи гарантій та виконання ряду заходів із митного контролю не країною призначення, а країною відправлення, які у сукупності покликані забезпечити належний баланс між сприянням торгівлі та забезпеченням дотримання митного законодавства, як це розуміється в рамках Зводу стандартів SAFE Всесвітньої митної організації.

Іншим прикладом можуть бути особливості застосування міжнародної автотранспортної накладної CMR, за якої «суб'єктом контролю правильності виконання міжнародних автомобільних перевезень товарів на умовах Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів є органи митного спрямування тієї країни, територією якої виконується перевезення... ,у зв'язку із чим експортерам, імпортерам, митним брокерам та перевізникам товарів необхідно завжди керуватися нормою митного законодавства країн експорту (завантаження товару і відправлення), транзиту та імпорту (призначення і розвантаження товару)...» [21, с. 12]. У цьому разі видно процес горизонтального поширення норм митного законодавства різних країн, адже перевізники у своїй діяльності повинні застосовувати цілий комплекс правових норм усіх країн, яких залучено до відповідного ланцюга постачання. Крім того, така ситуація свідчить про комплексний характер проблеми спрощення митних та прикордонних формальностей, адже їх правове регулювання виходить далеко за межі митного законодавства та охоплює одночасно значну кількість країн.

Найбільш ґрунтовним на теперішній час дослідженням, що охоплює проблематику заходів із сприяння торгівлі, безумовно, можна вважати докторську дисертацію О.П. Федотова «Адміністративно-правова концепція здійснення митної справи: теорія і практика», в рамках якої окремий розділ присвячено «новітній парадигмі організації та здійснення митних процедур: концептуальні засади спрощення». Відповідно, автор виокремлює пряму залежність між модернізацією здійснення митної справи в цілому, та митних процедур зокрема, за запровадженням базових засад спрощення митних процедур. Але, що найголовніше, О.П. Федотов при цьому виокремлює основні напрями спрощення митних процедур відповідно до сучасних тенденцій здійснення митної справи, до переліку яких він зараховує такі елементи, як:

спрощення взаємовідносин між суб'єктами ЗЕД та митними органами шляхом «закріплення у Митному кодексі України чіткого переліку

документів та відомостей, необхідних для здійснення митного контролю, сформованого за видами транспорту, та удосконалення процедур митного контролю шляхом повномасштабного впровадження електронного декларування»;

застосування системи аналізу та управління ризиками, яка дозволяє «оптимально використовувати ресурси митниць... контролювати здійснення митного контролю та митного оформлення на ділянках, де існує ризик порушення вимог законодавства України з питань державної митної справи, дозволяючи основній частині товарів безбар'єрно переміщуватися через митний кордон України»;

застосування режиму «вільна практика», як «заходу полегшення міжнародного морського судноплавства і запобігання невинуватених затримок суден, осіб і власності на борту не може бути зведено до загального знаменника» [82, с. 19–23].

Отже, у цьому підході основним є те, що окремі заходи із спрощення торгівлі розглядаються не лише у комплексі, як такі що мають покращити умови переміщення товарів через митний кордон, але й як фактори, що повинні змінити митну справу в цілому. На думку О.П. Федотова, головною є процедурна складова відповідних заходів, яка повинна тягнути за собою зміни в організації діяльності митниці. Зокрема, зазначається, що «побудувати стійкий та злагоджений механізм здійснення державної митної справи можна лише у разі, якщо чітко визначено перелік та зміст основних завдань, функцій та процедур, здійснюваних органами митного спрямування Державної фіскальної служби України, належним чином урегульовано та впорядковано процес їх реалізації. Встановлено, що кожна із функцій, здійснюваних органами митного спрямування Державної фіскальної служби України, симбіює у собі певний масив процедур, спрямованих на реалізацію тієї чи іншої функції» [82, с. 19].

На визначальне значення заходів зі сприяння торгівлі у трансформації функцій митниці у цілому звертає увагу і Б.А. Кормич, зокрема зазначаючи,

що «екстенсивний розвиток та загальне визнання міжнародних стандартів, що пов'язують країни щодо шляхів та способів імплементації зовнішньоторговельної політики, може розглядатися як ключовий фактор, що змінює образ та роль митниці та інших прикордонних владних суб'єктів, так само як і відповідних митних законів та правил» [130, с. 28]. Окремо виокремлюється група процедурних вимог, яка, на думку зазначеного автора, стосується такого кола питань, як: застосування митних правил, внутрішній процес прийняття рішень відповідними суб'єктами владних повноважень, вимоги щодо формату відомостей, які подаються при переміщенні товарів та застосуванні інформаційних технологій.

Зазначено, що діяльність сучасної митниці характеризується трьома основними функціями: оподаткування, безпека та сприяння торгівлі [130, с. 32]. Але при цьому, Б.А. Кормич розглядає реалізацію завдань щодо сприяння торгівлі як результат впливу декількох факторів, до яких, зокрема, належать:

економічні та політичні зміни, які призводять до зменшення частки мит у системі державних надходжень, завдяки чому зменшення уваги до справляння мит не створює надмірних ризиків для наповнення державного бюджету;

широке застосування інформаційно-комунікаційних технологій, і зокрема засобів Єдиного вікна, яке містить трансформацію шляхів та способів співробітництва між суб'єктами владних повноважень, що виконують функції управління кордонами;

поширення цінностей та принципів належного урядування, характерних для західних демократій, в рамках правових систем яких власне і сформувалися сучасні стандарти сприяння торгівлі, яке охоплює не лише організацію митної служби, але й систему публічного адміністрування країни у цілому [130, с. 41].

Таким чином, реалізація завдань щодо сприяння торгівлі фактично передбачає істотну трансформацію в діяльності усіх суб'єктів владних

повноважень, так або інакше задіяних у питаннях регулювання зовнішньої торгівлі, починаючи від безпосередньо тих служб, що виконують контрольні функції на кордоні, і закінчуючи міністерствами та відомствами, до компетенції яких належить встановлення тих або інших нетарифних бар'єрів (наприклад, ліцензування, сертифікація, видача дозволів тощо). Адже результат застосування заходів із сприяння торгівлі розглядається у першу чергу з точки зору зручності для суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, а не з точки зору організації внутрішніх управлінських процесів суб'єктів владних повноважень.

Виходячи із цього, слід зазначити, що проблематику сприяння торгівлі можна розглядати й у більш широкому контексті реалізації сервісної функції держави, у даному випадку стосовно такої функції у діяльності митних органів ДФС та інших суб'єктів владних повноважень, що здійснюють різні види державного контролю на кордоні, або задіяні у видачі дозволів та ліцензій, пов'язаних із переміщенням товарів через митний кордон. І в цьому аспекті доводиться, на жаль, констатувати, що науковий аналіз адміністративних послуг у сфері державної митної справи в Україні до теперішнього часу здійснювався взагалі без урахування міжнародно-правових стандартів щодо сприяння торгівлі.

Так, наприклад, О.О. Гапонюк у роботі «Правове забезпечення адміністративних послуг у митній сфері» пропонує визначення таких послуг, як особливої категорії «публічно-сервісної діяльності, результат здійснення владних повноважень суб'єктом послуг, органами державної влади у митній сфері, у процесі здійснення владно-розпорядчої діяльності, через яку реалізуються суб'єктивні права фізичних та юридичних осіб (безпосередньо за їх зверненням) щодо сприяння переміщення товарів і транспортних засобів через державний митний кордон України, та надання суб'єктам додаткових сервісних можливостей, спрямованих на отримання відповідного результату, а саме прийняття адміністративно-правового акта індивідуального характеру» [19, с. 3].

Як видно, у цьому варіанті адміністративні послуги таки пов'язуються із «сприянням переміщенню товарів і транспортних засобів» через митний кордон, але, разом із тим результат надання таких послуг обмежується лише прийняттям індивідуального адміністративного акта. Хоча, насправді, результатом є не саме по собі прийняття рішення по конкретній індивідуальній справі щодо переміщення товарів через митний кордон, адже таке рішення (позитивне або негативне) має бути прийнятим у будь-якому випадку, а трансформація змісту відносин між декларантом та митним органом. Така трансформація спрямовується на створення сприятливих умов для здійснення декларантом операцій щодо переміщення товарів через митний кордон, які, як зазначалося раніше, мають абсолютно об'єктивну оцінку у вигляді розміру фінансових витрат на виконання митних та прикордонних формальностей.

РОЗДІЛ 2

ПРАВОВІ ОСНОВИ РЕАЛІЗАЦІЇ ЗАХОДІВ ІЗ СПРИЯННЯ ТОРГІВЛІ

2.1. Система заходів щодо сприяння торгівлі та їх правове регулювання

Говорячи про певну класифікацію заходів із сприяння торгівлі, що є реалізованими або мають бути реалізованими у митному законодавстві, слід розуміти, що усталеного загальноновизнаного підходу до подібної класифікації на теперішній час не існує. Це, зокрема, можна пояснити як тим, що самі заходи із сприяння торгівлі знаходяться у процесі постійного формування та удосконалення, так і існуванням, як уже зазначалося, широкого та вузького підходів до розуміння самого сприяння торгівлі. Адже в широкому розумінні таке сприяння буде охоплювати не лише усі аспекти зовнішньоторговельного режиму держави, але й функціонування транспортної та логістичної інфраструктур, банківсько-фінансових установ тощо, тоді як у вузькому можуть бути зведеними лише до процедур діяльності прикордонних агенцій.

Невизначеності додає і специфіка джерел міжнародно-правових стандартів у галузі сприяння торгівлі, адже значна їх частина належить до актів «м'якого права» у вигляді рекомендацій та найкращих практик, що поширюються відповідними міжнародними інституціями. У той же час джерела у вигляді міжнародно-правових актів займають у цьому переліку значно менший обсяг та й охоплюють далеко не всі можливі заходи у цьому напрямку.

Крім того, слід також відзначити наявність певного дублювання норм та стандартів, щодо окремих заходів сприяння торгівлі, що створені різними суб'єктами нормотворення (СОТ, ВМО, ЮНКТАД та інші агенції ООН), які в деяких випадках доповнюють один одного, в інших відбивають різні візії шляхів та способів реалізації сприяння торгівлі у тій або іншій сфері.

Особливо слід відзначити кореляцію двох міжнародних угод, що сфокусовані на питаннях сприяння торгівлі – Угоди СОТ про спрощення процедур торгівлі 2013 р. (УСПТ) та Конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур в редакції 1999 р. (Переглянута Конвенція Кіото). При цьому, значна кількість дослідників зазначає, що у більшості сфер зобов'язання Угода 2013 р. СОТ є в основному відповідною існуючим міжнародним найкращим практиками (зокрема Переглянутій Конвенції Кіото Всесвітньої Митної Організації). У цьому аспекті Угода 2013 р., що підписана в рамках СОТ, фактично є рефлексією Конвенції ВМО 1999 р., або ж інкорпорує положення деяких інших актів ВМО, зокрема Зводу стандартів SAFE.

Власне кажучи, рекомендації та найкращі практики, що поширювалися ВМО, широко використовувалися під час переговорів щодо сприяння торгівлі в рамках СОТ і навіть створювалися відповідні офіційні порівняльні таблиці [170], як один із результатів переговорного процесу щодо узгодження тексту Угоди 2013 р.

Однією з основних причин, що обумовила необхідність дублювання уже існуючих положень актів ВМО у новій угоді, підписаній в рамках СОТ, вважається низька ефективність «м'якого права» ВМО. Наприклад, Звід стандартів SAFE взагалі є фактично певною рекомендованою практикою, що не має зобов'язуючої сили. А навіть Переглянута Конвенція Кіото, незважаючи на свій статус повноцінної міжнародної угоди, «залишається прототипом для сучасних та ефективних митних процедур і таким чином важливим інструментом для сприяння торгівлі, її положення (у формі Стандартів, Перехідних Стандартів та Рекомендованих Практик) роблять її скоріше неточною та виключно «м'якою» формою нормативного акта» [167, с. 5].

Такі особливості норм щодо сприяння торгівлі ВМО мають свої обмеження, адже «м'яке право» угод та інших інструментів ВМО, «може лише закликати до загального співробітництва між державами, або

пов'язувати держави лише щодо досягнення угоди із даного питання у майбутньому... Необхідно зазначити, що в той час, як норми, створені під керівництвом ВМО, мають тенденцію підпадати під категорію «м'якого права», норми, створені в рамках СОТ, схильні підпадати під категорію «жорсткого права» [167, с. 5].

Отже, поєднання правового регулювання заходів із сприяння торгівлі одночасно в рамках ВМО та СОТ покликано, на думку багатьох дослідників, забезпечити одночасну реалізацію переваг як «м'якого», так і «жорсткого» права, адже:

СОТ, у порівнянні з іншими міжнародними або регіональними організаціями, передусім ВМО, є єдиною організацією, що надає надійну інфраструктуру для зобов'язуючих поступок у своїх нормах через Механізм врегулювання суперечок;

навіть враховуючи, що Переглянута Конвенція Кіото більшою мірою є лише «м'яким правом», що існує у формі рекомендованих практик, які не просто імплементувати, такі характеристики як різноманітність та більша гнучкість є дуже важливими у контексті сприяння міжнародній торгівлі, до якої залучено багато учасників, враховуючи приватний сектор, неурядові організації, міжнародні міжурядові організації та ін. [168].

Іншими словами, закріплення в УСПТ рішень, раніше сформульованих в актах ВМО, має підсилювати їх обов'язковість для країн-учасниць, створювати дієві механізми імплементації відповідних положень країнами-учасницями, залучати інституції СОТ до адміністрування таких заходів та вирішення суперечок щодо тлумачення та застосування.

З іншого боку, наявність розгалуженої системи інструментів «м'якого права» ВМО дозволяє залучити більш широке коло недержавних суб'єктів до реалізації завдань сприяння торгівлі, повною мірою реалізувати ідеї публічно-приватного партнерства у функціонування міжнародного ланцюга постачання.

Разом із тим, можна говорити про те, що, без сумніву, базовим документом у цій сфері є УСПТ щодо спрощення процедур торгівлі, тож саме ту класифікацію, що міститься в її нормах, і покладено в основу подальшого розгляду. До того ж, на відміну від деяких інших джерел норм та рекомендацій щодо сприяння торгівлі, УСПТ є більшою мірою орієнтованою на реформування митного законодавства та митних процедур. Адже, «по суті, положення Угоди СОТ 2013 р. сконцентровані навколо митних політик та процедур (включаючи прозорість, попередні рішення, апеляції, покарання, виплати та збори, випуск та оформлення товарів та документальні формальності). Деякі положення також поширюються, включаючи до своєї сфери «інші прикордонні агенції» [126].

Сама по собі структура заходів, передбачена Угодою про спрощення процедур торгівлі, базується, як уже зазначалося, на попередніх нормах ГАТТ-94, а саме ст.ст. V, VIII, X, які УСПТ уточнює та покращує [91]. Такий підхід від самого початку було закладено у програму переговорів Дохійського раунду СОТ, та в цілому є типовим для правового режиму СОТ, в якому «звичайною практикою є уточнювати статті базової угоди ГАТТ у більш спеціалізованих та деталізованих угодах СОТ» [122, с. 24]. Зокрема, зазначається, що саме таким чином сформувалася ціла низка окремих правових режимів у рамках СОТ, наприклад, раніше на основі ст.ст. VI та XVI ГАТТ було створено Угоду про субсидії та антисубсидиційні заходи, на основі ст. VI ГАТТ – Угоду про антидемпінгові заходи, на основі ст. XIX ГАТТ – Угода про захисні заходи тощо.

Таким чином, можна говорити про два рівні класифікації заходів зі сприяння торгівлі у рамках СОТ : 1) оригінальні заходи, що базуються на нормах ГАТТ та реалізуються країнами-членами, починаючи від 1947 р.; 2) деталізована класифікація, яку запроваджено Угодою із спрощення процедур торгівлі у 2013 р. При цьому, обидва рівні регулювання знаходяться у доволі складному взаємозв'язку. Адже, незважаючи на положення Загальної норми пояснювальна примітка до додатка 1А до Угоди про заснування СОТ

«Багатосторонні угоди щодо торгівлі товарами» щодо примату спеціальних угод над загальними нормами ГАТТ, практика СОТ свідчить про те, що «існування спеціалізованої угоди не повинно означати те, що вимоги базової статті ГАТТ замінюються спеціалізованою угодою, скоріше базова стаття ГАТТ встановлює певні попередні вимоги, які переходять у більш спеціалізовану угоду» [113]. Таким чином, цілком очевидно, що ті, що інші заходи із сприяння торгівлі розвиваються в рамках загальних правил та принципів, установлених Угодами СОТ у цілому.

Більше того, певні аспекти заходів із сприяння торгівлі регулюються не лише УСПТ, але й іншими угодами СОТ із торгівлі товарами. Зокрема, до угод СОТ, що безпосередньо впливають на сприяння торгівлі, зазвичай відносять Угоду щодо технічних бар'єрів в торгівлі та Угоду щодо санітарних та фітосанітарних заходів, які «націлені на гармонізацію та визнання іншими країнами-членами процедур оцінки відповідності. Вони є дуже широкими щодо свого предмета, та окрім прозорості, гармонізації та недискримінації, вони віддзеркалюють такі концепції, як звільнення торгівлі від обмежень» [97]. Крім того, у цьому аспекті звернуто увагу на угоди Про передвідвантажувальну інспекцію, Про процедури ліцензування імпорту та Про правила походження.

До того ж, преамбула УСПТ прямо вказує напрямки вищезгаданих деталізації та покращання, які здійснюються з метою «подальшого прискорення переміщення, випуску та оформлення товарів, включаючи транзитні товари». Таким чином, можна говорити про три, визначені УСПТ, сфери застосування заходів, визначених її нормами:

- переміщення (транспортування) товарів;
- випуск (пропуск товарів через митний кордон);
- оформлення (поміщення в обраний митний режим).

Крім того, у рамках СОТ хід виконання УСПТ визначається за окремими заходами із сприяння торгівлі, яких налічується 36, відповідно до Бази даних із сприяння торгівлі СОТ (WTO Trade Facilitation Database) [156].

Такі міркування, у сукупності, дозволяють сформувати певну структуру заходів із сприяння торгівлі, яка базується на окремих, установлених угодами СОТ правилах щодо зовнішньоторговельного режиму. Подібна система складається з:

трьох статей базової угоди ГАТТ (ст.ст. V, VIII та X ГАТТ);

дванадцяти статей частини I Угоди про спрощення процедур торгівлі (ст.ст. 1 – 12);

36 окремих заходів із сприяння торгівлі, передбачених Угодою про спрощення процедур торгівлі (УСПТ).

СИСТЕМА ЗОБОВ'ЯЗАНЬ СОТ ЩОДО СПРИЯННЯ ТОРГІВЛІ			
Стаття X ГАТТ Публікація та застосування правил торгівлі			
Стаття 1 УСПТ: Опублікування і доступність інформації			
1.1. Опублікування	1.2. Інформація, доступна через Інтернет	1.3. Інформаційні пункти	1.4. Повідомлення
Стаття 2 УСПТ: Можливість надання коментарів, інформування до набрання чинності та консультації			
2.1. Можливість надання коментарів та інформування до набрання чинності		2.2. Консультації	
Стаття 3 УСПТ: Попередні рішення			
3. Попередні рішення			
Стаття 4 УСПТ: Процедури оскарження або перегляду			
4. Процедури оскарження або перегляду			
Стаття 5 УСПТ: Інші заходи щодо посилення неупередженості, недискримінації та прозорості			
5.1. Повідомлення про посилення	5.2. Затримання		5.3. Процедури

контролю або інспектування		лабораторних досліджень
Стаття VIII ГАТТ Збори та формальності, пов'язані з імпортом та експортом		
Стаття 6 УСПТ: Правила щодо зборів і платежів, які застосовуються до імпортування та експортування або у зв'язку із ними та штрафи		
6.1. Загальні правила щодо зборів і платежів, які застосовуються до імпортування та експортування або у зв'язку із ними	6.2. Спеціальні правила щодо зборів і платежів, які застосовуються чи пов'язані з імпортуванням та експортуванням	6.3. Штрафні санкції
Стаття 7 УСПТ: Випуск і митне очищення товарів		
7.1. Обробка документів до прибуття товару	7.2. Електронні платежі	7.3. Відокремлення випуску від остаточного визначення розміру мит, податків, зборів і платежів
7.4. Управління ризиками	7.5. Аудит після митного очищення	7.6. Встановлення та опублікування середнього часу випуску
7.7. Заходи зі спрощення процедур торгівлі для уповноважених операторів	7.8. Термінові відправлення	7.9. Товари, що швидко псуються

Стаття 8 УСПТ: Співробітництво між органами контролю на кордоні		
8. Співробітництво між органами контролю на кордоні		
Стаття 9 УСПТ: Переміщення товарів, призначених для імпорту, під митним контролем		
9. Переміщення товарів, призначених для імпорту, під митним контролем		
Стаття 10: Формальності, пов'язані з імпортуванням, експортуванням і транзитом		
10.1. Формальності та вимоги до документації	10.2. Прийняття копій	10.3. Використання міжнародних стандартів
10.4. Єдине вікно	10.5. Передвідвантажувальна інспекція	10.6. Використання митних брокерів
10.7. Єдині процедури на кордоні та уніфіковані вимоги до документації	10.8. Товари, недопущені до ввезення	10.9. Тимчасове ввезення товарів та їх переробка на митній території і поза її межами
Стаття V ГАТТ Свобода транзиту		
Стаття 11 УСПТ: Свобода транзиту		
11. Свобода транзиту		
<i>Нове зобов'язання</i>		
Стаття 12 УСПТ: Митне співробітництво		
12. Митне співробітництво		

Таблиця 1. Система зобов'язань СОТ щодо сприяння торгівлі відповідно до ГАТТ та УСПТ. (Подається з урахуванням McDougall, R. Evaluating the Implementation Obligations of the Trade Facilitation Agreement in the Context of Existing Multilateral Trade Rules) [131].

Крім того, в аспекті імплементації УСПТ важливе значення має класифікація її положень відповідно до строків та порядку імплементації. Згідно зі ст. 14 УСПТ [80] існує три категорії положень:

категорія А містить положення, які країна-член, що розвивається, або найменш розвинена країна-член визначає як такі, що впроваджуються з моменту набрання чинності УСПТ;

категорія В містить положення, які країна-член, що розвивається, або найменш розвинена країна-член визначає як такі, що впроваджуються на дату після завершення перехідного періоду, що настає за набранням чинності УСПТ;

категорія С містить положення, які країна-член, що розвивається, або найменш розвинена країна-член визначає як такі, що впроваджуються на дату після завершення перехідного періоду, що слідує за набранням чинності УСПТ, і вимагає набуття імплементаційної здатності шляхом надання підтримки та допомоги у розвитку потенціалу.

Ця класифікація має розглядатися з урахуванням того, що як уже зазначалося вище, значна кількість положень УСПТ відтворюють або деталізують вже існуючі правила ГАТТ, на теперішній час усіма країнами-членами СОТ, а також відповідні норми міжнародних інструментів, прийнятих у рамках ВМО.

Отже, положення категорії А – це фактично ті правила, що вже були імplementовані в національні законодавства країн-членів СОТ, і лише підтверджуються в рамках УСПТ, зокрема шляхом зобов'язання країн-членів щодо обов'язковості їх дотримання або зменшення дискреції національних публічних адміністрацій у питаннях шляхів та способів їх виконання.

Положення категорії В мають чітко визначений строк імплементації і, як правило, можуть бути самостійно виконаними державами-членами шляхом внесення незначних змін у законодавство та здійснення певних заходів організаційного характеру. Фактично йдеться про певні зміни у правилах і

процедурах діяльності митної служби та інших прикордонних агенцій країни-члена.

Положення категорії С у першу чергу потребують матеріального та ресурсного забезпечення для їх виконання, і, як правило, не можуть бути реалізованими лише за допомогою правових засобів. Такі зобов'язання охоплюють нові практики, форми і способи діяльності суб'єктів владних повноважень та їх взаємодії із суб'єктами ЗЕД, створення відповідних засобів та інфраструктури тощо.

Слід зазначити, що досить популярною є класифікація заходів сприяння торгівлі, передбачених УСПТ саме з точки зору їх «новизни» для правового режиму СОТ. Зокрема, Р. Макдугалл пропонує класифікувати усі зобов'язання в рамках УСПТ на три категорії:

існуючі зобов'язання (ті, що були наявними у відповідних статтях ГАТТ);

посилені зобов'язання (ті, що розширюють та деталізують базові вимоги ГАТТ);

нові зобов'язання (ті, що з'явилися лише в рамках УСПТ).

Наприклад, на думку вищезазначеного автора, ст. 11 УСПТ «Свобода транзиту» містить усі три типи зобов'язань.

Існуючі зобов'язання. Заборона митних зборів є подібною до зобов'язань у Статті V:3 ГАТТ; звільнення від сплат та зборів, не пропорційних адміністративним витратам, є подібним до Статті V:3 ГАТТ; Вимога рівного ставлення є аналогічною Статті V:6 ГАТТ;

Посилені зобов'язання. Стаття 11 УСПТ роз'яснює та посилює декілька зобов'язань Статті V ГАТТ, враховуючи усунення усіх непотрібних «правил або формальностей», вимогу, щоб заходи були такими, що «менш обмежують торгівлю», та не були «замаскованими обмеженнями торгівлі», заборону на «добровільні обмеження», та вимогу про незастосування технічних регламентів щодо транзитних товарів.

Нові зобов'язання. Дозвіл на попередню подачу та обробку; прагнення підвищити свободу транзиту та призначити національних координаторів транзиту; обмеження гарантійних вимог для виконання умов транзиту [131].

Слід зазначити, що саме «нові зобов'язання» в рамках УСПТ, які, як правило, попадають до категорії заходів С, з невизначеним строком виконання, є найбільш складною з точки зору імплементації, адже вимагає значного обсягу організаційних дій та матеріальних ресурсів.

Аналізуючи структуру заходів із сприяння торгівлі, слід згадати, що джерелом відповідних норм та стандартів є не лише багатосторонні, універсальні міжнародні угоди та акти відповідних міжнародних організацій. Значна частина нормотворення у цій сфері відбувається на регіональному та двосторонньому рівні. Зокрема, одним із джерел правил щодо сприяння торгівлі є регіональні торговельні угоди, що разом з утворенням зон вільної торгівлі встановлюють і особливий правовий режим щодо митних та прикордонних формальностей, що виконуються в рамках таких зон. Виходячи з вимог ст. Х ГАТТ щодо єдиного та недискримінаційного застосування норм митного законодавства, такі правові режими починають діяти не лише щодо товарів, які підпадають під дію зони вільної торгівлі, а поширюються на всю практику митних та прикордонних формальностей країн-учасниць.

Зокрема, виключне значення для реалізації заходів із сприяння торгівлі для України має Угода про асоціацію з Європейським Союзом [79], де зазначені питання врегульовано положеннями Глави 5 «Митні питання та сприяння торгівлі» Розділу IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею». Говорячи про певну систематизацію заходів із сприяння торгівлі, передбачених Угодою про асоціацію України та ЄС, необхідно виокремити групи зобов'язань:

загальні вимоги щодо митного законодавства та процедур (ч.ч. 1 – 3 ст. 76);

правила щодо транзиту (ч. 4 ст. 76)

взаємодія із бізнес-спільнотою (ст. 77);
 збори та платежі (ст. 78);
 митна оцінка (ст. 79);
 митне співробітництво (ст.ст. 80 – 83);
 наближення процедур (ст. 84).

У рамках загальних вимог щодо митного законодавства та процедур (ч.ч. 1 – 3 ст. 76 Угоди про асоціацію), можна також виокремити групи правил, що відрізняються характером зобов'язань та специфікою їх реалізації.

У першу чергу, слід назвати базові принципи сприяння торгівлі, реалізація яких не має чітких критеріїв оцінки і в основному визначає певні напрямки реформування митної сфери, або очікувані результати такого реформування (зокрема, вимоги ч. 1 ст. 76). Ці принципи містять ефективне дотримання вимог законодавства, уникнення непотрібних навантажень на економічних операторів, спрощення митних процедур та практик на кордоні, застосування оцінки ризиків та пост-аудиту, скорочення витрат та збільшення передбачуваності для суб'єктів господарювання тощо.

До іншої групи загальних вимог щодо митного законодавства та процедур можна віднести зобов'язання щодо застосування міжнародних актів у сфері сприяння торгівлі (п. h) та i) ч. 1 ст. 76, п. d) ч. 2 ст. 76). Серед таких документів, зокрема, називаються:

акти ВМО – Конвенція про тимчасове ввезення 1990 року, Міжнародна конвенція про Гармонізовану систему опису і кодування товарів 1983 року, Рамкові стандарти забезпечення безпеки і спрощення процедур міжнародної торгівлі 2005 року, Декларація з професійної етики ВМО (переглянута Арушська декларація) 2003 року;

акти ООН – Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП 1975 року, Міжнародна конвенція про узгодження умов здійснювання контролю вантажу на кордонах 1982 року;

акти ЄС – Митні прототипи ЄС, Прототип ЄС з митної етики 2007 року.

Третя група загальних вимог щодо митного законодавства та процедур містить конкретні зобов'язання, які встановлюються безпосередньо Угодою про асоціацію. До них можна віднести зобов'язання: застосовувати єдиний адміністративний документ з метою митного декларування (п. с) ч. 1 ст. 76), скасувати будь-які вимоги щодо обов'язкового використання митних брокерів (п. а) ч. 3 ст. 76); скасувати будь-які вимоги щодо обов'язкового використання перевірки перед відвантаженням або перевірки на місці призначення (п. b) ч. 3 ст. 76) тощо.

Таким чином, Угода про асоціацію України та ЄС виконує чотири основні функції у сфері сприяння торгівлі. По-перше, Угодою підтверджуються цілі та принципи реалізації заходів із сприяння торгівлі, раніше визнані на міжнародному рівні. По-друге, Угода визначає перелік інших міжнародних актів із питань сприяння торгівлі, які сторони зобов'язуються застосовувати щодо митних та прикордонних формальностей у рамках Глибокої та всеосяжної зони вільної торгівлі між Україною та ЄС. По-третє, відповідно до Угоди, Україна бере на себе зобов'язання виконати умови для приєднання до окремих міжнародних угод щодо спрощення митних процедур, зокрема Конвенції про процедуру загального транзиту від 20 травня 1987 року (п. b) ч. 4 ст. 76). По-четверте, Угода містить конкретні зобов'язання щодо практики здійснення митних процедур, як-от, застосування Єдиного адміністративного документа, що є стандартною вимогою для всіх країн-членів ЄС та європейських країн, з якими ЄС укладено договори щодо вільної торгівлі.

У цілому ж, в аспекті сприяння торгівлі, через Угоду про асоціацію України та ЄС відбувається загальний процес поширення відповідного законодавства ЄС на сусідні країни. Але таке поширення більшою мірою стосується не власних норм митного та іншого законодавства ЄС, що стосується прикордонних формальностей, а додаткового підсилення глобальних правил у цій галузі. Адже Європейський Союз так само пов'язаний вимогами щодо сприяння торгівлі в рамках СОТ, ВМО та ООН, і

його законодавство значною мірою відтворює такі зобов'язання. Разом із тим, деякі норми законодавства ЄС, що поширюються на Україну через Угоду про асоціацію, містять значно більші суворі вимоги щодо сприяння торгівлі, ніж діючі глобальні норми тієї ж СОТ, разом із тим зберігаючи свій зв'язок з останніми. Тож можна говорити про ще більшу деталізацію та підсилення вимог щодо сприяння торгівлі, порівняно з нормами відповідних угод СОТ.

Як уже зазначалося, крім багатосторонніх угод, важливе значення для правового регулювання сприяння торгівлі, так само як для визначення конкретних заходів щодо такого сприяння, мають двосторонні торговельні угоди. Такі угоди, як правило, містять низку зобов'язань, спрямованих на підвищення передбачуваності, прозорості та спрощення митних процедур «з перспективою того, що при просуванні економічного партнерства важливо вирішувати індивідуальні або конкретні проблеми між країнами-учасниками через двосторонню співпрацю і таким чином сприяти торгівлі» [171].

Таким чином, країни-учасниці відповідних угод намагаються реалізувати завдання зменшення видатків на взаємний доступ до ринків не лише через лібералізацію двосторонніх економічних відносин, але й через упорядкування митних та інших прикордонних формальностей, взаємне визнання адміністративних актів відповідних суб'єктів, оптимізацію руху товарів та транспортних засобів між територіями країн-учасниць.

Свого часу міністерством економіки Японії на підставі аналізу укладених двосторонніх угод щодо вільної торгівлі було здійснено систематизацію заходів із прощення торгівлі, що містилися у цих угодах. Відповідно до цієї класифікації усі двосторонні заходи із сприяння торгівлі було розподілено на п'ять груп [171]. До них, зокрема, належать двосторонні зобов'язання щодо:

скорочення митних процедур (використання інформаційних та комунікаційних технологій, спрощення, гармонізація з міжнародними стандартами, підтримка співробітництва митниці з іншими суб'єктами владних повноважень та торговельною спільнотою);

співробітництво та обмін інформацією між митними адміністраціями (стосується таких сфер, як митні процедури, протидія переміщенню заборонених товарів, імпорту та експорту товарів, щодо яких є підозра у порушенні прав інтелектуальної власності);

спрощення транзитних процедур (спільне сприяння митному оформленню транзитних товарів);

прозорість митних процедур (оприлюднення інформації щодо митного законодавства та виконання запитів щодо надання інформації);

утворення спеціальних комітетів з митних процедур у рамках органів, що забезпечують виконання угод з вільної торгівлі.

Слід зазначити, що на рівні національних законодавств реалізація заходів із сприяння торгівлі, як правило, здійснюється одним із двох способів – або внесенням змін до діючого законодавства по кожному окремому заходу (чи групі заходів), або ж шляхом прийняття окремого законодавчого акта, в якому їх систематизовано.

Для України, як і для більшості інших країн, що мають кодифіковані акти з митних питань, є перший спосіб, який передбачає прийняття низки законодавчих актів, в яких реалізовано той або інший захід щодо сприяння торгівлі. При цьому такими актами вносяться відповідні зміни до митного кодексу та інших законодавчих актів, що регулюють виконання прикордонних формальностей. Наприклад, такий підхід мав місце із запровадженням правового регулювання Єдиного вікна для зовнішньої торгівлі, якого було здійснено шляхом прийняття Закону України «Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законів України щодо запровадження механізму "єдиного вікна" та оптимізації здійснення контрольних процедур при переміщенні товарів через митний кордон України» [62]. Так само, урядом було внесено законопроекти № 7473 щодо запровадження інституту авторизованого економічного оператора (АЕО) та № 9532 щодо запровадження спільного транзиту (NCTS) з 35 країнами світу.

Як уже зазначалося, у ряді країн існує практика прийняття законодавчих актів, в яких поєднується весь комплекс заходів із сприяння торгівлі, що передбачений нормами УСПТ СОТ або окремими регіональними угодами. Подібна практика являє собою значний інтерес саме з позицій класифікації та систематизації подібних заходів. Для прикладу можна навести законодавство США, де у 2015 р. було прийнято Акт про Сприяння Торгівлі та Забезпечення Законності Торгівлі (Trade Facilitation and Trade Enforcement Act of 2015) [155].

Перш за все, вищезазначений акт містить доволі специфічне тлумачення самого сприяння торгівлі, яке визначає, як «політики та дії Митної та прикордонної служби США щодо сприяння руху товарів всередину та із Сполучених Штатів у спосіб, що відповідає митному та торговельному законодавству...» [(19 U.S.C. § 4301 (7))], чітко узгоджуючи тим самим будь-які спрощення щодо руху товарів із забезпеченням дотримання національного законодавства.

Безпосередньо ж перелік заходів, які мають бути здійсненими для реалізації завдань сприяння торгівлі, міститься у розділі «Пріоритети та стандарти ефективності програм із митної модернізації, сприяння торгівлі та забезпечення законності торгівлі», які «повинні, як мінімум, включати пріоритети та стандарти щодо ефективності, результатів, підсумків та інших типів відповідних заходів» [19 U.S.C. § 4312 (a) (2)].

Відповідні заходи можна поділити на декілька груп.

У першу чергу, це положення, які стосуються правового регулювання застосування інформаційно-комунікаційних технологій для виконання митних та інших прикордонних формальностей, враховуючи утворення комп'ютерної системи «Автоматизоване комерційне середовище» та «Системи інформації щодо міжнародної торгівлі» [19 U.S.C. § 58с (f)(4)].

Наступна група заходів стосується удосконалення використання методів управління ризиками для виконання митних та прикордонних формальностей.

До таких заходів у першу чергу належить розвиток системи оцінки ризиків, таргетенгу (Targeting) та торговельних сповіщень (Trade Alerts). Відповідні норми передбачають встановлення методик таргетенгу та стандартів оцінки ризиків для: а) оцінки ризику того, що вантажі, призначені для США, можуть порушувати митні та торговельні закони Сполучених Штатів; б) видачі торговельних сповіщень відповідно до Акта про національну безпеку (19 U.S.C. § 4318).

Крім того, було запроваджено Програму оцінки ризиків імпортерів – «Establishment Of Importer Risk Assessment Program», у рамках якої здійснюється коригування обсягів гарантій для імпортерів, враховуючи нових імпортерів та імпортерів-нерезидентів, засновану на оцінках ризиків таких імпортерів, що проводяться Митною і прикордонною службою, з метою захисту доходів федерального уряду. При цьому надаються пільги імпортерам, задіяним у програмах партнерства щодо протидії тероризму (19 U.S.C. § 4321).

Ще одна група заходів належить до категорії, яка відповідно до зводу стандартів SAFE BMO, розглядається в рамках другої опори «Партнерство між митними службами та підприємницькою спільнотою» та охоплює три окремі програми.

По-перше, це стосується Програми створення реєстру імпортерів – «Importer Of Record Program», яка передбачає підтвердження наявності імпортера, визначення зв'язків між імпортерами, ідентифікацію змін адрес та корпоративної структури імпортерів (19 U.S.C. § 4320).

По-друге, це – Ідентифікація імпортерів митними брокерами – «Customs Broker Identification of Importers», згідно з якою встановлюються мінімальні стандарти для митних брокерів щодо ідентифікації імпортерів, враховуючи нерезидентів. Такі мінімальні вимоги містять набір відомостей, яких брокер має отримувати від імпортера для визначення його ідентичності, процедури, та яких повинен застосовувати брокер для перевірки автентичності

інформації, отриманої від імпортерів, та вимоги щодо зберігання такої інформації (19 U.S.C. § 1641).

Важливе місце американським законодавцем було відведено заходам щодо розвитку інституційного забезпечення сприяння торгівлі.

Зокрема, це стосується положень щодо утворення Дорадчого комітету з комерційних митних операцій – «Commercial Customs Operations Advisory Committee», що складається із чотирьох представників від уряду (які представляють Казначейство та Митну та прикордонну службу США) та двадцяти осіб, що представляють приватний сектор. Серед основних повноважень зазначеного комітету – надання консультацій Казначейству та міністерству Національної безпеки з питань змін регламентів, політик або практик Митної та прикордонної служби США (19 U.S.C. § 4316).

Але найбільшою зміною стало утворення Центрів передового досвіду та експертизи – «Centers of Excellence and Expertise», які забезпечують новий формат взаємовідносин між Митною та прикордонною службою США та бізнес-середовищем. Зокрема, до завдань таких центрів віднесено:

підвищення економічної конкурентоспроможності країни через забезпечення виконання законів та регламентів в усіх портах ввезення та сприяння ходу законної торгівлі через підвищення знань щодо конкретних галузей індустрії;

покращення правоохоронних заходів шляхом застосування інформації Національного таргетингового центру;

створення вимог щодо конкретних промислових операцій та ланцюгів постачання;

забезпечення єдиного застосування політик та регламентів щодо імпорту;

розвиток партнерських відносин через поширення програм авторизованих трейдерів;

сприяння більш ефективному обмінові інформацією між федеральними агенціями тощо (19 U.S.C. § 4317).

На теперішній час утворено 10 подібних центрів у різних портах, кожного з яких сфокусовано на потребах окремої галузі промисловості або зовнішньої торгівлі (Сан-Франциско – одяг, взуття та текстиль; Лос-Анджелес – електроніка; Ларедо – промислове обладнання; Х'юстон – нафта, природний газ, мінерали; Атланта – споживчі товари; Маямі – сільськогосподарська продукція; Нью-Йорк – фармація та хімікати; Баффало – індустріальна продукція; Детройт – автомобілі та запчастини; Чікаго – металопродукція) [101]. Як можна побачити, їх орієнтовано на максимальне врахування специфіки та потреб окремих видів імпорту або експорту, найбільш характерних для того або іншого регіону.

Нарешті, окремим напрямком реалізації заходів із спрощення торгівлі є міжнародне співробітництво з митних питань, яке у цьому контексті полягає у проведенні консультацій у сфері «домовленостей про взаємне визнання». Такі домовленості стосуються взаємного визнання програм гарантування безпеки ланцюга постачання та фіскальних функцій митниці. Зокрема, предметом переговорів мають бути поширення партнерських програм, такої як американська програма Партнерства митниці та торгівлі проти тероризму – «Customs–Trade Partnership Against Terrorism» або забезпечення сумісності програм партнерства інших країн з партнерськими програмами Митної та прикордонної служби США для підвищення безпеки, сприяння та захисту торгівлі (19 U.S.C. § 4315).

Як видно, універсальні норми УСПТ СОТ залишають національним державам доволі широку дискрецію щодо конкретних шляхів, способів та форм реалізації зобов'язань, закріплених у цій угоді. Адже країни-учасниці більшою мірою пов'язані у питаннях результатів, які мають бути досягнутими завдяки реалізації заходів із сприяння торгівлі та строків такої реалізації, і значно меншою мірою – у питаннях, в яких конкретно формах зазначені заходи буде впроваджено. Більше того, УСПТ встановлює саме мінімальні вимоги щодо сприяння торгівлі, надаючи можливість застосування додаткових інструментів, що відповідають загальним цілям та принципам

угоди. Така дискреція має прояв як на рівні національного законодавства, так і в рамках укладення двосторонніх або багатосторонніх угод, які можуть як відтворювати положення УСПТ, так і значною мірою їх модифікувати або доповнювати та підсилювати.

2.2. Типологія форм та методів сприяння торгівлі у митному законодавстві

У митному законодавстві можна виокремити певну низку прийомів та способів регулювання митних процедур, яких спрямовано на сприяння та полегшення міжнародної торгівлі.

Так, спрощення митних процедур є можливим за рахунок зменшення кількості митних формальностей, які виконуються при переміщенні товарів через митний кордон та їх наступному митному оформленні. Таке зменшення може досягатися за рахунок обмеження кількості документів, що подаються при здійсненні митного оформлення, обмеження кількості операцій з митними деклараціями, застосування принципу «єдиного вікна» тощо. У цьому разі ефект від спрощення полягає у зменшенні витрат часу, технічних та людських ресурсів суб'єктів ЗЕД.

Спрощення митних процедур може досягатися також шляхом перенесення виконання деяких митних формальностей з етапу до випуску товарів у вільний обіг на етап після їх випуску. Таке перенесення забезпечується у першу чергу завдяки застосуванню сучасних підходів до здійснення митного контролю, а саме системи управління ризиками та митного пост-аудиту, які є фактично взаємно пов'язаними формами митного контролю.

При цьому, експерти ВМО звертають увагу на декілька факторів, які обумовлюють специфіку реалізації зобов'язань щодо сприяння торгівлі, встановлених нормами УСПТ [154, с. 14]:

заходи щодо сприяння торгівлі, визначені УСПТ, не є новими для митних адміністрацій, адже під час переговорів у рамках СОТ було забезпечено відповідність актам ВМО та інструментами, що вже були імplementованими;

з моменту набуття чинності виконання цієї угоди забезпечується через механізми СОТ;

УСПТ забезпечує певні рамки, визначаючи, які з її положень є повністю обов'язковими, а які базуються на найкращих зусиллях;

УСПТ не містить ані вказівок щодо імплементації, ані визначень щодо різних заходів.

Ці фактори багато в чому обумовлюють шляхи та способи реалізації положень УСПТ на рівні національного законодавства. Зокрема, виходячи з них, кожна окрема держава самостійно аналізує національне митне законодавство та визначає, які саме його положення уже відповідають вимогами УСПТ, а які мають бути зміненими, так само, як і конкретні строки внесення тих або інших змін. При цьому, у багатьох випадках положення УСПТ, як уже зазначалося, містять скоріше вимоги щодо кінцевих результатів реалізації заходів із сприяння торгівлі, отже державі залишається широка дискреція щодо визначення конкретних правових механізмів досягнення таких результатів.

Наприклад, ст. 7.2. УСПТ вимагає щоб «кожен член, по можливості, запроваджує або дотримується процедур, що дозволяють здійснення електронних платежів для оплати мит, податків, зборів і платежів, які стягуються митними органами при імпортуванні або експортуванні товарів» [80]. Як видно, у цьому випадку, по-перше, зобов'язання не є жорстким, а має лише рекомендаційний характер – «по можливості». По-друге, не встановлює конкретних вимог щодо процедур здійснення електронних платежів, які мають визначатися в рамках галузевого банківського законодавства, а лише ставить умову їх використання для «оплати мит, податків, зборів і платежів». Отже, йдеться скоріше про певні внутрішні правила діяльності митних органів, які повинні дозволяти їм працювати з електронними платежами суб'єктів ЗЕД. Більше того, така рекомендація просто констатує сучасний стан розвитку систем електронних платежів, які вже давно широко використовуються.

Деякі інші вимоги стосуються не безпосередньо митного законодавства, а скоріше певних загальних інститутів адміністративного права – як,

наприклад, правило ст. 4.1. УСПТ, згідно з яким держава повинна забезпечити оскарження адміністративних рішень митних органів «до адміністративного органу вищого рівня» або «у судовому порядку». Таким чином, у цьому разі ставляться питання порядку адміністративного оскарження у цілому.

При цьому навіть у самій СОТ визнається, що реалізація вимог УСПТ виходить за межі виключно митного законодавства, охоплюючи як інші сфери правового регулювання, так і суто матеріально технічні питання. Як зазначається у звіті СОТ щодо імплементації УСПТ: «по-перше, реформи щодо сприяння торгівлі рідко здійснюються незалежно від інших, більш широких політичних завдань, таких як митна модернізація, по-друге, витрати можуть значною мірою різнитися в залежності від типу заходів із сприяння торгівлі, що включають такі аспекти, як діагностичні, регуляторні та інституційні заходи, навчання, обладнання та інфраструктуру, зростання свідомості, політична воля та операційні процедури» [147].

Все це значною мірою звужує коло заходів із сприяння торгівлі безпосередньо митного характеру, які можуть бути реалізованими виключно в рамках митного законодавства та не впливають на інші сфери публічного адміністрування. Більше того, у тому, що стосується митної сфери, необхідно чітко виокремити правові та організаційні заходи щодо імплементації положень УСПТ. Знову ж таки, ще на етапі переговорів щодо УСПТ визнавалося, що «питання імплементації також мають наслідки, такі як законодавчі, адміністративні та процедурні (наслідки для правових основ), потенціальні наслідки для інфраструктури, фінансових та інших ресурсів, а також питання технічної допомоги та вимог щодо нарощування потенціалу» [165, с. 16].

Але, і в рамках «заходів митного характеру», що вирішуються виключно шляхом внесення змін до митного законодавства, існують значні відмінності, оскільки деякі з них скоріше є загальними вимогами щодо

характеру відповідних процедур. Як-от, наприклад, положення ст. 10.1 УСПТ вимагає, щоб формальності і вимоги до документації:

- (а) запроваджувалися та/або застосовувалися з метою швидкого випуску та митного очищення товарів, зокрема товарів, які швидко псуються;
- (b) запроваджувалися та/або застосовувалися у спосіб, що має на меті зменшення часу та витрат для дотримання торговцями і операторами вимог;
- (c) були найменш обмежувальним обраним заходом для торгівлі, якщо для досягнення мети політики або відповідних цілей досить придатними є два або більше альтернативних заходи;
- (d) не застосовувалися, у тому числі частково, коли потреба в них зникає.

Як видно, зазначені критерії мають більшою мірою оціночний характер: «швидкий випуск», «зменшення часу та витрат», «найменш обмежувальний захід», «зникнення потреби» тощо. Більше того, відповідні вимоги не можуть бути виконаними самостійно, а реалізуються через інші заходи, передбачені УСПТ за рахунок: скорочення кількості документів, що подаються при здійсненні митного оформлення, застосування принципу «єдиного вікна», використання електронних інформаційних систем, автоматизації системи митного оформлення; спрощення та мінімізації обсягів митного контролю; застосування системи управління ризиками та митного пост-аудиту; створення національних органів щодо спрощення процедур торгівлі, впровадження інституту уповноважених економічних операторів тощо.

Отже, можна говорити про те, що, крім переліку заходів щодо сприяння торгівлі, передбачених УСПТ, можна виокремити і конкретні способи реалізації цих заходів у митному законодавстві шляхом запровадження в рамках такого законодавства тих або інших інститутів. Так, відповідно до рекомендацій ОБСЄ щодо реалізації країнами-членами вимог УСПТ, виокремлюються так звані «заходи модернізації прикордонних процедур», які безпосередньо стосуються обробки товарів митними органами та іншими прикордонними службами і передбачають запровадження нових технік та

процесів діяльності відповідних суб'єктів владних повноважень. Зазначені заходи містять:

- використання управління ризиками з метою орієнтації митного контролю на товари високого ризику;

- обробку до прибуття, яка дозволяє імпортерам декларувати та оформлювати товари до моменту надходження на митну територію;

- процедури, які дозволяють випуск товарів до сплати мит та податків;

- використання електронних форм документів та розрахунків при митному оформленні;

- використання спрощеного митного оформлення для авторизованих (таких що мають низький ступінь ризику та високу надійність) трейдерів та операторів перевезень [94, с. 113].

До цього, також, зазвичай додаються вимоги УСПТ щодо забезпечення свободи транзиту, враховуючи скасування надмірних заходів контролю та зменшення обсягів документації.

Як уже зазначалося, реалізація подібних заходів вимагає від держави наявності певного послідовного плану дій. І хоча, безпосередньо УСПТ не містить вимог щодо процедури виконання відповідних зобов'язань, на теперішній час уже сформувалася типова послідовність дій, яка виконується державами з метою реалізації заходів щодо сприяння торгівлі. Така послідовність містить такі ключові кроки:

- утворення Національного комітету із сприяння торгівлі;

- самооцінку, аналіз прогалин та підтвердження висновків;

- категоризацію та нотифікацію зобов'язань відповідно до категорій А, В та С;

- ратифікацію протоколу, що містить УСПТ;

- розробку та перегляд стратегічного плану дій;

- імплементацию, враховуючи пошук технічної допомоги та підтримки зростання потенціалу;

- моніторинг імплементации [154, с. 17].

Україна, ратифікувавши УСПТ, також виконала нотифікацію згідно з вимогами цієї угоди, яка містить: повідомлення щодо імплементації положень категорії А, згідно зі ст. 15 УСПТ та повідомлення про кінцеві дати імплементації положень категорій В та С (ст. 16 УСПТ). Аналіз цієї нотифікації дозволяє визначити як уже досягнуті результати щодо сприяння торгівлі, так і спроможність та основні завдання щодо подальшої імплементації відповідних заходів.

Так, відповідно до Повідомлення від 3 січня 2018 р. [135], надісланого Україною відповідно до ст.ст. 15 та 16 УСПТ, до категорії А, тобто заходів із сприяння торгівлі уже імплементованих на момент ратифікації Угоди належали:

- публікація інформації щодо митного законодавства та процедур (ст. 1.1. УСПТ);

- доступ через Інтернет до інформації щодо процедур імпорту, експорту, транзиту, а також процедур оскарження рішень (ст. 1.2. УСПТ);

- попереднє подання документів в електронному форматі до прибуття товару (ст. 7.1. УСПТ);

- базування системи управління ризиками на оцінці ризиків за допомогою відповідних критеріїв вибіркової (ст. 7.4.4. УСПТ);

- заходи зі спрощення процедур торгівлі для уповноважених операторів (ст. 7.7. УСПТ);

- прискорений випуск термінових відправлень (ст. 7.8. УСПТ);

- вживання заходів для належного зберігання товарів, що швидко псуються (ст.ст. 7.9.3. – 7.9.4. УСПТ);

- співробітництво між органами контролю на кордоні (ст. 8 УСПТ);

- переміщення товарів, призначених для імпорту під митним контролем від митниці у пункті ввезення до іншої митниці (ст. 9 УСПТ);

- дозвіл імпортерів переадресувати або повернути недопущені до ввезення товари експортеру або іншій визначеній експортером особі (ст. 10.8.1. УСПТ);

можливість тимчасового ввезення товарів та їх переробки на митній території і поза її межами (ст. 10.9. УСПТ);

забезпечення свободи транзиту, враховуючи: незастосування правил і формальностей, які не відповідають цілі їх введення, або становлять приховане обмеження руху (ст.ст. 11.1., 11.2. УСПТ), можливість завчасного подання та обробки документації і даних до моменту прибуття товарів (ст. 11.9 УСПТ), правил щодо надання гарантій та співробітництва і координації (ст.ст. 11.11. – 11.17. УСПТ).

У цілому ж відповідно до даних СОТ, результати імплементації Україною зобов'язань відповідно до УСПТ становлять:

уже імplementовані зобов'язання категорії А – 37%;

зобов'язання категорії В, що планується імplementувати без залучення допомоги у період з грудня 2019 р. по грудень 2021 р. – 17,2%;

зобов'язання категорії С заплановані до імплементації у період з грудня 2019 р. по грудень 2021 р., які потребують отримання підтримки щодо зростання потенціалу – 45,8% [157].

Цей показник імплементації є досить невисоким. Український рейтинг імплементації УСПТ є невисоким не лише у порівнянні з розвинутими країнами (наприклад, для ЄС, США, Канади, Японії рейтинг імплементації становить 100%). Україна у цьому аспекті відстає й у порівнянні із середніми показниками 141 країни-члена СОТ, що ратифікували цю конвенцію, для яких станом на березень 2019 р. відповідні показники становлять (категорія А – 61,9%, категорія В – 8,5%, категорія С – 12,6%) [157].

При цьому слід зазначити, що Україною в рамках заходів категорії С визначено і такі, що потребують технічної допомоги країн-донорів у «створенні відповідного первинного та вторинного законодавства» [135]. Цей перелік, зокрема, містить такі заходи, як:

процедура надання попередніх рішень до моменту імпортування товару, в яких визначається режим, якого надається товару щодо: тарифної класифікації; походження; можливості застосування вимог щодо зниження

або звільнення від митних зборів; застосування вимог до квот, у тому числі тарифних квот (ст. 3.9. УСПТ);

процедура інформування перевізника або імпортера у разі затримання товарів, задекларованих для імпортування, для інспектування митним чи будь-яким іншим компетентним органом (ст. 5.2. УСПТ);

процедура проведення повторних лабораторних досліджень у разі, якщо результат першого дослідження зразків, взятих після прибуття товарів, задекларованих для імпортування, є негативним (ст. 5.3. УСПТ);

порядок вимірювання та опублікування даних про середній час випуску товарів з використанням методики Дослідження часу випуску ВМО, або інших методів (ст. 7.6. УСПТ).

Крім того, необхідність технічної допомоги також заявляється для «перегляду відповідного законодавства з метою розвитку всеосяжного національного єдиного вікна» (ст. 10.4. УСПТ).

Аналіз стану реалізації Україною заходів щодо сприяння торгівлі, передбачених УСПТ, дозволяє зробити декілька застережень. Першим таким застереженням може бути суттєвий розрив між задекларованою та фактичною імплементацією деяких положень.

Наприклад, як зазначалося вище, Україна повідомила СОТ про повну імплементацію ще на час ратифікації УСПТ вимог ст. 7.7. щодо спрощень для авторизованих економічних операторів.

І дійсно, формально в Україні інститут УЕО запроваджено в діючому МКУ починаючи з 2012 р. (Глава 2 МКУ «Уповноважений економічний оператор») [45]. Але, по-перше, тогочасна редакція містила суттєві невідповідності як до стандартів ВМО, так і до митного законодавства ЄС.

Зокрема, до таких переліків невідповідності належать:

критерії для УЕО не відповідають виду сертифіката;

спрощення, які надаються УЕО, не відповідають виду сертифіката;

унеможливлено надання сертифікату окремим суб'єктам (брокерам, експедиторам, перевізникам), що не дозволяє побудувати безпечний ланцюг поставок;

необхідно щонайменше 3 роки здійснювати зовнішньоекономічну діяльність;

є відсутнім моніторинг, що є важливим елементом функціонування.

По-друге, і найголовніше, після набуття чинності МКУ 2012 р. цей інститут так і не запрацював на практиці, адже жодним суб'єктом ЗЕД статусу уповноваженого економічного оператора так і не було отримано.

Разом із тим, саме можливість отримання статусу авторизованого економічного оператора є одним із ключових елементів реалізації заходів із спрощення торгівлі, передбачених УСПТ.

І дійсно, статус уповноваженого суб'єкта торгівлі, а також УЕО є свого роду нагородою для учасника ЗЕД за неухильне дотримання законодавства. Цей статус означає, що стосовно суб'єкта торгівлі застосовуються спрощені процедури оформлення, присвоюється нижча категорія ризику, здійснюється менш ретельний контроль. Все це дозволяє прискорити і здешевити процес здійснення зовнішньої торгівлі.

Якщо звернутися до оригінального тлумачення статусу АЕО, викладеного у Рамкових стандартах безпеки та полегшення світової торгівлі SAFE (п. 1.15 Основи 1) [73], то на отримання такого статусу можуть розраховувати оператори міжнародної торгівлі, які відповідають низці таких критеріїв, як:

відповідність вимогам безпеки, іншим вимогам митних адміністрацій;

наявність належного рівня обліку комерційних операцій;

участь у програмах співробітництва із забезпечення безпеки міжнародного торговельного ланцюга постачання тощо.

Шляхом укладення відповідних угод із митницею, можуть отримати статус уповноважених (авторизованих) операторів та розраховувати на прискорений контроль їх вантажів і подання мінімально необхідної

інформації митниці для ідентифікації їх товарів, з подальшим поданням додаткової інформації для статистичних потреб та обчислення податків і зборів.

Фактично, ефективне застосування інституту АЕО відображає сучасні погляди на публічно-приватне партнерство у сфері публічного адміністрування, тобто є елементом модернізації усієї системи публічного адміністрування. Це свідчить про те, що реалізація окремих заходів із сприяння торгівлі є тим викликом, відповідь на який можна сформулювати лише шляхом трансформації принципів та прийомів організації діяльності органів виконавчої влади. Така роль норм угод СОТ уже неодноразово підкреслювалася як зарубіжними, так і вітчизняними дослідниками. Зокрема указується на те, що відповідні норми, зокрема ст. Х ГАТТ, є відображенням «принципів належного урядування» [95] та вимогою до країн-членів СОТ адаптувати свій порядок публічного управління до «міжнародних норм походженням із індустріальних країн Заходу» [162]. Відповідно виникає ситуація, в якій «ефективне застосування правил СОТ є можливим лише якщо є предметом застосування загальних принципів належного урядування, властивих країнам Заходу» [130].

Це доволі чітко простежується крізь призму аналізу співвідношення вимог УСПТ та вимог Угоди про асоціацію України та ЄС щодо наближення митного законодавства, які у багатьох випадках є тотожними. Більше того, можна говорити і про складну взаємозалежність між нормами УСПТ та митним законодавством ЄС, адже в рамках останнього на момент набуття чинності УСПТ усіх відповідних заходів вже було реалізовано. А в контексті імплементації УСПТ ЄС є присутньою серед учасників-донорів, що надають допомогу країнам, які розвиваються в імплементації цієї Угоди.

Так, повертаючись до прикладу АЕО, Митний кодекс Союзу (МКЄС) містить визначення «економічний оператор», під яким розуміється особа, яка під час ведення свого бізнесу, бере участь у заходах, передбачених митним законодавством (п. 5 ст. 5 МКЄС) [138].

Економічний оператор, заснований на митній території ЄС, який відповідає критеріям, може звернутися з проханням надати йому статусу уповноваженого економічного оператора. За потреби митні органи узгоджено з іншими компетентними органами надають такого статусу, що підлягає моніторингу (п. 1 ст. 38 МКЄС).

Відповідно, ст. 39 МКЄС визначає шість базових критеріїв, яким повинен відповідати економічний оператор: законність, належне ведення комерційної та логістичної документації, платоспроможність, компетентність та професійна кваліфікація, надійність та безпека.

Під законністю у цьому разі розуміється відсутність серйозних або повторюваних порушень митного або податкового законодавства або з питань оподаткування, або злочинів, пов'язаних з економічною діяльністю заявника у минулому. Належне ведення комерційної, логістичної документації має демонструвати високий рівень контролю своїх операцій та потоку товарів шляхом систем управління торговими, транспортними записами, що дозволяє здійснювати відповідний митний контроль. Платоспроможність вважається доведеною, якщо у заявника хороше фінансове становище, яке дає йому можливість виконувати свої зобов'язання з урахуванням характеру ділової діяльності. Компетентність та професійна кваліфікація містить: практичні стандарти компетентності або професійної кваліфікації, безпосередньо пов'язані з діяльністю економічного оператора. Надійність та безпека вважаються гарантованими, якщо заявник демонструє, що у нього здійснюються заходи, необхідні для забезпечення надійності і безпеки міжнародного ланцюга поставок, включно з фізичною недоторканністю і контролем доступу, логістичних процесів, персоналом та ідентифікацією ділових партнерів.

Приведення діючого українського законодавства до таких стандартів планується здійснити відповідно до Проекту Закону України «Про внесення змін до Митного кодексу України (щодо деяких питань виконання глави 5 розділу IV Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та

Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони)» (Законопроект № 7473 від 29.12.2017, внесений Кабінетом Міністрів України) [67]. Законопроект 7473 на теперішній час пройшов перше читання у Верховній Раді України і містить повністю нову редакцію Глави 2 МКУ, включно із заміною назви «уповноважений економічний оператор» на «авторизований економічний оператор».

Таким чином, про реальні строки застосування відповідних норм, передбачених УСПТ, та заявлених як уже імплементовані, говорити досить складно. Особливо з урахуванням того, що практику надання статусу авторизованого економічного оператора планується запроваджувати поступово, з обмеженням як кількості таких операторів, так і сфери їх діяльності (спочатку лише такі імпортери та експортери, які мають статус виробника).

Крім того, законопроект 7472 висвітлює й інший аспект цієї проблеми – співвідношення між зобов'язаннями щодо імплементатії заходів із сприяння торгівлі в рамках УСПТ та зобов'язанням щодо наближення митного законодавства України до митного законодавства ЄС згідно з вимогами глави 5 розділу IV Угоди про асоціацію між Україною та ЄС.

При цьому слід враховувати уже згаданий вище факт, що згідно з даними СОТ країни ЄС на теперішній час на 100% здійснили імплементатію заходів із сприяння торгівлі, визначених УСПТ. Таким чином, наближення до митного законодавства ЄС фактично означатиме і одночасне виконання Україною зобов'язань у рамках УСПТ (принаймні більшої їх частини). Такі обставини вимагають інтеграції та координації цих двох процесів, що, на жаль, відбувається не завжди.

І тут підходимо до такого важливого аспекту реалізації заходів із сприяння торгівлі, як створення відповідної інституційної основи – Національних комітетів із спрощення процедур торгівлі.

Власне кажучи, прообрази таких органів з'явилися ще до підписання УСПТ відповідно до рекомендацій таких міжнародних організацій, як Міжнародна асоціація повітряного транспорту IATA, Міжнародна морська організація ІМО та Європейська економічна комісія ООН

Згідно із зазначеними рекомендаціями національні комітети зі спрощення процедур торгівлі та транспорту містять у своєму складі міністерства, відомства, органи влади та представників бізнес-сектору, які координують свою діяльність у вигляді конференцій та консультацій з обговорення проблем і можливостей їх рішень з метою спрощення торгових процедур [48].

УСПТ також указує на необхідність існування національних комітетів, які будуть здійснювати координацію та реалізацію положень Угоди всередині країни. При цьому положення УСПТ враховують поточну ситуацію з відповідними органами, яких у багатьох країнах уже було створено раніше.

Так, ст. 23.2 УСПТ передбачає для країн-учасниць три варіанти щодо інституційного забезпечення виконання угоди:

- заснування та підтримка роботи національного комітету з питань спрощення процедур торгівлі;

- підтримка роботи національного комітету з питань спрощення процедур торгівлі (якщо такий комітет уже існує);

- визначення уже наявного механізму для сприяння як внутрішній координації, так і імплементації положень УСПТ.

Характерним є те, що, ніяких детальних вимог стосовно структури та повноважень відповідного Національного комітету УСПТ не встановлює. Але дане питання достатньо повною мірою розглядається в Рекомендації № 4 СЕФАКТ ООН «Національні органи по спрощенню процедур торгівлі» [134].

Ця рекомендація (п. В.1) визначає національний орган по спрощенню процедур торгівлі як офіційно утворений орган, в рамках якого всі суб'єкти публічного та приватного секторів, які зацікавлені у міжнародній торгівлі країни, мультимодальному транспорті, транзиті, логістиці, фінансових,

сільськогосподарських, санітарних, фітосанітарних вимогах, електронному бізнесі та пов'язаних із цим питань можуть репрезентувати свої погляди та проблеми і шукати шляхом консультацій та консенсусу взаємно узгоджені рішення.

До основних завдань органів щодо сприяння торгівлі, в залежності від національної специфіки, може належати:

- сприяння координації між урядовими агенціями;
- видання директив щодо основних проблем сприяння торгівлі;
- визначення національних стратегічних торговельних пріоритетів;
- розробка нових національних політик, які відповідають наявним міжнародним стандартизованим та гармонізованим методам;
- просування існуючих способів сприяння торгівлі та їх імплементація;
- активна участь у створенні та підтримці міжнародних заходів із сприяння торгівлі;
- участь у роботі міжнародних організацій, таких як робочі групи ООН, комітети ВМО та СОТ У рамках УСПТ, а також інших визнаних міжнародних органів (п. В.2 Рекомендації № 4 СЕФАКТ ООН).

Як видно, діяльність Національних комітетів, або інших відповідних органів щодо спрощення процедур торгівлі охоплює діяльність різних органів виконавчої влади та відповідних недержавних суб'єктів, задіяних у зовнішній торгівлі. Більша ефективність досягається за рахунок координації, обміну інформацією та ведення діалогу між такими органами (п. В.3. 22 Рекомендації № 4 СЕФАКТ ООН).

Попри те, що чітких стандартів щодо структури Національних комітетів із спрощення процедур торгівлі, на теперішній час не встановлено, рекомендується включення до їх складу представників трьох основних груп суб'єктів: урядових агенцій, трейдерів та провайдерів послуг, пов'язаних із торгівлею.

Типовими представниками урядових агенцій, залучених до діяльності Національних комітетів, є центральні органи виконавчої влади, що

здійснюють регуляторну діяльність у таких сферах, як: безпосередньо міжнародна торгівля, транспорт та інфраструктура, фінанси, економічний розвиток, митна служба, стандартизація тощо.

Поняття «трейдери» у такій структурі включає представників імпортерів, експортерів та їх асоціації, а також представників середнього та малого бізнесу, що бере участь у експортно-імпортних операціях.

Нарешті, до категорії провайдерів послуг, пов'язаних із торгівлею включено перевізників, експедиторів, торгово-промислові палати, банки та страхові компанії, виробників програмного забезпечення для міжнародної торгівлі, митних брокерів, академічні інституції тощо.

Відповідний орган повинен здійснювати свою діяльність на трьох рівнях: стратегічному, оперативному та технічному (п. В.4. Рекомендації № 4 СЕФАКТ ООН).

На стратегічному рівні діє Національний комітет у цілому, який відповідає за імплементацію плану із сприяння торгівлі та розробку відповідного плану своєї діяльності.

На оперативному рівні основним завданням є сприяння процесові нормотворення, що містить підготовку звітів, пропозицій та рекомендацій щодо імплементації плану заходів із сприяння торгівлі. Така діяльність здійснюється штатними працівниками Національного комітету у співробітництві з представниками публічного та приватного секторів.

На технічному рівні діють *ad hoc* робочі групи з окремих питань, що складаються з представників відповідних галузей та незалежних експертів і займаються впровадженням проектів та розробкою технічних пропозицій.

Окремо, у цьому аспекті, слід відзначити Рекомендацію № 40 СЕФАКТ ООН від 17 лютого 2015 р. «Підходи до проведення консультацій: передова практика проведення консультацій з питань спрощення процедур торгівлі між державними органами та торговельними організаціями», метою якої є проінформувати уряди та бізнес-спільноти «щодо підходів до ефективних консультацій, які є гнучкими, прозорими, чесними, надійними та

всеосяжними» [102]. Ця Рекомендація вважається доповненням до вищезгаданої рекомендації № 4 і безпосередньо спрямована на формування методики діяльності Національних комітетів із спрощення процедур торгівлі. Таким чином, особливої уваги приділено саме забезпеченню належного рівня взаємодії між державними та недержавними суб'єктами у процесі імплементації заходів із сприяння торгівлі. Зокрема, Рекомендація № 40 містить базові принципи, різні форми та рівні консультацій, набори відповідних інструментів та чек-листів.

При цьому виокремлюється шість базових принципів проведення консультацій, до яких належить:

- партнерство та довіра;

- прозорість;

- врахування різних думок та інтересів;

- орієнтація на результат;

- проведення консультацій як ітеративного процесу з дотриманням часових обмежень;

- підзвітність та відповідальність.

Як можливі форми проведення консультацій пропонується використовувати: постійні консультативні комітети (що мають нормативну визначену структуру та організацію); центри знань та експертизи (утворюються шляхом залучення експертів суб'єктами владних повноважень); мережі експертів із певних питань (неформальні комунікативні групи); peer-to-peer групи (складаються з фахівців одного рівня для вирішення операційних або технічних питань); робочі групи з імплементації (із залученням представників окремих секторів торгівлі та розробників заходів з імплементації); конференції (періодичне залучення максимального кола зацікавлених суб'єктів).

Таким чином, можна стверджувати, що серія рекомендацій СЕФАКТ ООН фактично створює певні рамкові стандарти та прототипи організації та діяльності Національних комітетів із спрощення процедур торгівлі, з яких

окремі держави можуть обирати ті, які найкраще відповідають національній специфіці та характерові завдань, що підлягають вирішенню.

Ситуація з формування Національного комітету із спрощення процедур торгівлі в Україні є доволі неоднозначною. Створення спеціального органу, діяльність якого спрямовано на вирішення певних питань щодо спрощення процедур торгівлі, було ініційовано неурядовими організаціями ще у 2011 р. За ініціативи Українського національного Комітету Міжнародної торгової палати в Україні було створено Міжвідомчу робочу групу з впровадження проекту «Єдине вікно – локальне рішення» у зоні діяльності Південної митниці та портів Одеської області [75, с. 6].

Згодом на виконання доручення Кабінету Міністрів України від 10.07.2014 р. № 24489/1/1-14, враховуючи рекомендації Четвертого міжнародного семінару з питань спрощення торгівлі, що відбувся 27.05.2014 р. під егідою ЄЕК ООН та Уряду України, цю робочу групу було переформатовано для забезпечення впровадження Національної стратегії України зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики, і вона отримала назву «Міжвідомча робоча група зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики» [37]. І на теперішній час відповідна робоча група працює саме у такому форматі. Публічна адміністрація у складі робочої групи представлена такими органами виконавчої влади, як: Державна прикордонна служба, Державна фіскальна служба, Міністерство інфраструктури, Міністерство аграрної політики та продовольства, Міністерство внутрішніх справ, Міністерство екології та природних ресурсів, Міністерство економічного розвитку і торгівлі, Міністерство закордонних справ, Міністерство охорони здоров'я, Міністерство фінансів та Служба безпеки України. З боку приватного сектору до діяльності робочої групи залучено: Асоціацію міжнародних автомобільних перевізників України (АсМАП України), Асоціацію міжнародних експедиторів України (АМЕУ), Асоціацію митних брокерів України (АМБУ), Асоціація транспортно-експедиторських і логістичних організацій України «УКРЗОВНІШТРАНС»,

Український національний комітет Міжнародної торгової палати (УНК МТП),
Український Союз автомобільного транспорту і логістики.

Крім того, Міжвідомча робоча група зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики спільно з УНК МТП неодноразово висловлювали готовність взяти на себе функцію секретаріату майбутнього Національного комітету [75, 6], що вважається одним із найбільш вірогідних способів його організації.

2.3. Забезпечення митної безпеки та митних інтересів в умовах спрощення митних процедур

Необхідність забезпечення балансу між ефективним митним контролем та сприянням міжнародній торгівлі визначається у багатьох міжнародних актах, конвенціях та договорах (Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур [124], Рамкові стандарти безпеки та полегшення всесвітньої торгівлі ВМО [92], Угода СОТ про спрощення процедур торгівлі від 07.12.2013 р. [80], Митний кодекс Європейського союзу 2016 р. [138] та ін.).

При сприянні міжнародної торгівлі та спрощенні митних процедур велике значення має забезпечення митної безпеки, яка є складовою безпеки держави та розробка заходів, спрямованих на оптимізацію контрольних функцій держави, щоб виявляти, запобігати та припиняти зовнішньо економічні загрози. Забезпечення митної безпеки держави є одним із головних завдань Державної фіскальної служби України. МКУ (ст. 6) визначає митну безпеку як стан захищеності митних інтересів держави, а митні інтереси – як національні інтереси держави, забезпечення та реалізація яких досягаються шляхом здійснення державної митної справи [45].

Під забезпеченням митної безпеки розуміється впровадження у митну справу сукупності засобів, здатних протидіяти внутрішнім і зовнішнім загрозам та викликам у сфері митних економічних відносин, а також забезпечення можливості досягти необхідного рівня захищеності, надійності та усталеності митної служби шляхом створення ефективного регуляторного організаційно-економічного механізму [56].

Закон України «Про основи національної безпеки України» від 19.06.2003 р. № 964-IV основними засадами державної політики визначив шлях спрямування на захист національних інтересів і гарантування в Україні безпеки особи, суспільства і держави від зовнішніх і внутрішніх загроз в усіх сферах життєдіяльності [68].

У статті 1 Закону України «Про основи національної безпеки України»: національна безпека – це захищеність життєво важливих інтересів людини і громадянина, суспільства і держави, за якої забезпечуються сталий розвиток суспільства, своєчасне виявлення, запобігання і нейтралізація реальних та потенційних загроз національним інтересам.

На теперішній час, коли протистояння держав найчастіше має вираження в економічній сфері, однією з найважливіших складових національної безпеки є економічна безпека та її складові, пов'язані із ЗЕД, – зовнішньоекономічна безпека і митна безпека [52].

Слід зазначити, що митні правовідносини охоплюють не тільки економічну сферу, але й зовнішньополітичну, внутрішньополітичну, науково-технологічну, екологічну, інформаційну, соціальну, гуманітарну, а також сфери державної безпеки та безпеки державного кордону.

На думку П.В. Пашка «зовнішньоекономічна безпека та митна безпека – це поняття, які взаємоперетинаються, але взаємно не поглинаються. З одного боку, митна безпека впливає із зовнішньоекономічної безпеки та є її складовою, з іншого – митна безпека, яка забезпечується виконанням митної справи, перебуває на стику силових і несилових складових національної безпеки й може бути виділена в окреме поняття» [55, с. 34].

А.М. Стельмашук підкреслює, що захищеність митних інтересів дає змогу незалежно від будь-яких внутрішніх і зовнішніх загроз здійснювати митну справу [76].

Митна безпека містить у собі забезпечення безпеки при здійсненні міжнародної торгівлі та безпеку, пов'язану з боротьбою проти контрабанди та порушенням митних правил. Митна безпека покликана забезпечити певне коло митних інтересів, серед яких найважливішими є: створення умов сприяння міжнародній торгівлі; недопущення контрабанди та порушення митних правил; удосконалення митного законодавства України відповідно до світових та європейських стандартів; прискорення та спрощення митних процедур; недопущення ввезення небезпечних для здоров'я людей товарів.

З метою забезпечення митної безпеки митною службою розроблено низку заходів, здатних протидіяти внутрішнім і зовнішнім загрозам і забезпечити необхідний рівень захищеності митних інтересів. Ці заходи є поєднанням форм, методів та інструментів, які регулюють митну діяльність, забезпечуючи надійність. Митна безпека характеризується великою кількістю критеріїв, якісних та кількісних показників, які у процесі їх оцінювання та аналізу отриманих результатів дозволять встановити рівень ефективності забезпечення митних інтересів держави.

І.Г. Бережнюк вважає, що основною загрозою для митної безпеки держави є та частина платежів, яку митна служба недобрала до державного бюджету, тобто важливою функцією митних органів у процесі забезпечення митної безпеки є контроль саме за повнотою митних стягнень, а не за їх сумою [3]. П.В. Пашко наголошує на тому, що одними з головних показників митної безпеки є стан реалізації митного постаудиту як складової системи аналізу ризиків. Останніми роками митними органами створюються умови для забезпечення ефективності проведення перевірок після факту митного оформлення, що має на меті забезпечення повноти сплати митних платежів суб'єктами ЗЕД.

Об'єктом митної безпеки, тобто тим, на захист чого її спрямовано, є митні інтереси держави. Як вважає П.В. Пашко, митні інтереси забезпечують як зовнішньоекономічну, так і митну безпеку, але при цьому мають певні відмінності [56].

Митна безпека – це система економічних, правових, політичних та інших заходів держави, спрямованих на захист інтересів держави у зовнішньоекономічній сфері і, зокрема, у митній сфері. Головна мета забезпечення митної безпеки – це досягнення необхідного рівня надійності при реформуванні митної справи, спрямованої на сприяння міжнародній торгівлі.

Під забезпеченням митної безпеки можна розуміти застосування сукупності засобів, методів та інструментів, здатних протидіяти внутрішнім і

зовнішнім загрозам під час здійснення державної митної справи, забезпечити досягнення балансу між спрощенням митних процедур і необхідним рівнем захищеності митних інтересів та надійності.

«Забезпечення митної безпеки» слід розглядати як здатність управлінських рішень у межах створеної системи захисту економічних інтересів держави протидіяти можливим небезпекам у митній галузі [93].

Одним із показників митної безпеки є митні ризики. Так, у Європейському Союзі під ризиком розуміють вірогідність того, що щось перешкоджатиме застосуванню заходів Європейського Співтовариства або національних заходів стосовно поводження митниць із товарами.

Митний ризик – це вірогідність реалізації певної митної загрози з прогнозованим або не прогнозованим можливим збитком, а також її можливих наслідків у митній галузі. При цьому вірогідність реалізації має збалансовано розраховуватися на підставі комплексної оцінки показників імовірності реалізації визначеної загрози як у зовнішньому, так і внутрішньому середовищах [58].

Ризик – це кількісна величина виклику у вигляді певної оцінки небезпеки, що діє, або вірогідності реалізації потенційної загрози у митній галузі з погляду небажаних наслідків [56].

З 2009 р. в Європейському Союзі було впроваджено принцип контролю безпеки та захищеності щодо товарів, що перетинають митний кордон ЄС, а саме вступили в дію поправки безпеки (директива Європейського Парламенту та Ради (ЄС) № 648/2005 від 13.04.2005) та поправки безпеки (директива Комісії (ЄС) № 1875/2006 від 18.12.2006). У цих нормативних документах було встановлено принцип здійснення контролю безпеки і захищеності щодо до товарів, що перетинають митний кордон ЄС. З метою підвищення безпеки руху товарів і захищеності міжнародної торгівлі, зростання ефективності митного оформлення, а також зменшення адміністративного впливу держави Комісією ЄС було розроблено взаємозалежні інформаційні системи: Система

контролю імпорту (ICS), Система контролю експорту (ECS), Система обміну даних про транзит (NCTS).

Рамкові стандарти безпеки і полегшення світової торгівлі започаткували процес формування стандартів безпеки ланцюга постачання товарів, що передбачає використання нових підходів у процесі руху товарів від постачальника до покупця в умовах тісного партнерства між митними органами та бізнесспільнотою [118].

Одним із принципів, визначених у Рамкових стандартах безпеки і полегшення світової торгівлі, є принцип попереднього інформування. Основні принципи системи попереднього інформування, основу якої в ЄС становлять система контролю імпорту (ICS) та система контролю експорту (ECS), було закладено в 1999 р. в рамках оновленої Кіотської конвенції. Застосування системи попереднього інформування у ВМО розглядається як показник, що характеризує високий рівень розвитку митної служби держави. Крім того, процедуру попереднього інформування передбачено Рамковими стандартами безпеки та спрощення світової торгівлі ВМО (SAFE).

Стандартом 6 Рамкових стандартах безпеки і полегшення світової торгівлі «Попередня електронна інформація» передбачено, що для забезпечення адекватної оцінки ризику, митна адміністрація повинна своєчасно вимагати попередню електронну інформацію щодо вантажів чи контейнерних відправлень [73].

Цей стандарт охоплює широке коло питань інформаційних технологій, враховуючи:

- необхідність комп'ютеризації (п. 6.1);
- Інструкцію з ІТ переглянутої Кіотської конвенції (6.2);
- Стандарти обміну електронними даними (6.4);
- Модель даних ВМО (6.5);
- Безпека ІТ (6.6);
- Електронні підписи (6.7);
- Конфіденційність і захист даних (6.9).

Попередня електронна інформація про товари (ACI) є невід'ємною частиною першого з чотирьох «ключових елементів» Системи SAFE. Система попереднього інформування про переміщення (Advance Cargo Information System – ACIS) – електронна система, що дозволяє отримати інформацію про вантаж до його прибуття різними видами транспорту. Надання ACI усіма учасниками ланцюга постачання за напрямками поставки дозволяє митним органам сортувати імпортовані контейнери, приймати рішення на базі наявної інформації щодо ідентифікації конкретних вантажів та їх огляду, а також концентрувати ресурси на тих операціях і вантажах, що мають ознаки високого ризику порушення митного законодавства. Як Європейський союз, так і США розглядають попереднє інформування у першу чергу в комплексі заходів безпеки держави. Оскільки держава є головним гарантом безпеки своїх громадян і забезпечує мінімізацію ризиків національної безпеки, попереднє інформування розглядається в комплексі із системою управління ризиками, побудованою відповідно до єдиних критеріїв відбору областей ризику для проведення контрольних заходів.

Програма митної безпеки ЄС містить положення, що стосуються надання даних до прибуття й відправлення вантажів, а також полегшення торгівлі і оцінки ризиків на зовнішніх кордонах ЄС. Мета цих заходів – зміцнення безпеки шляхом удосконалення митного контролю та максимально ефективного використання контролю, здійснюваного різними відомствами. Ці заходи містять:

- полегшення торгівлі;

- удосконалення Нової комп'ютеризованої транзитної системи (New Computerised Transit System): система дозволяє митним органам отримувати інформацію, необхідну для оцінки ризиків, пов'язаних з транзитними вантажами. Крім того, розробка Інформаційної системи для транзитних вантажів, запобігання шахрайства (Anti-Fraud Transit Information System – ATIS) дозволяє направляти копії документів про вантажі, що прямують

транзитом (у т.ч. небезпечних) до Європейського бюро по боротьбі з шахрайством (OLAF);

Система управління ризиками в митних органах ЄС (CRMS), яка дозволяє в оперативному та безпечному режимі здійснювати прямий обмін інформацією про ризики для того, щоб забезпечити належний супровід та митний контроль вантажних перевезень. За допомогою цієї системи Європейська комісія розсилає в усі країни ЄС інформацію про можливі ризики й загрози. Систему орієнтовано на митні органи. Сприяючи більш цілеспрямованому контролю, вона дозволяє сумлінним торговим компаніям більш ефективно здійснювати свою діяльність.

Щоб правильно поєднувати безпеку на кордонах і полегшення торгівлі, необхідно виробити стратегію і план її реалізації. Така стратегія повинна мати сформульовані цілі, завдання та показники ефективності. До «Митні рамоквих моделей» Європейської комісії («The European Commission Customs Blueprints») зараховано стратегію забезпечення безпеки ланцюга постачань, яку можна використовувати як приклад передового досвіду. Розробка стратегії, що містить кілька проектів, може вимагати реформування законодавства у сфері експортно-імпортних операцій. Метою реформ мають стати швидка модернізація та спрощення процедур шляхом перегляду системи управління ризиками, впровадження електронного документообігу в торгових операціях і організації митного контролю, спрямованого на полегшення торгівлі і скорочення бюрократичних формальностей у цій сфері.

Киотською конвенцією передбачено набір єдиних принципів для простих, ефективних і передбачуваних митних процедур за умови дотримання ефективного митного контролю, а її положення відповідають основним потребам митних адміністрацій і вимогам міжнародної торгівлі щодо забезпечення балансу між митним контролем, адмініструванням митних платежів і спрощенням процедур торгівлі. Крім того, зазначено, що спрощення та гармонізація митних процедур можуть бути досягнутими шляхом застосування таких заходів: реалізація програм, спрямованих на

безперервну модернізацію митної практики та процедур з метою підвищення її ефективності та результативності; застосування передбачуваних, послідовних та прозорих митних процедур; надання зацікавленим сторонам усієї необхідної інформації, що стосується митного законодавства, нормативних актів, адміністративних рекомендацій, процедур і практики; прийняття таких сучасних методів, як управління ризиками та контроль на основі аудиту, а також максимального використання інформаційних технологій; співробітництво з іншими національними органами, митними адміністраціями інших країн і бізнесом, впровадження відповідних міжнародних стандартів; надання постраждалим сторонам легко доступних процесів адміністративного і судового нагляду

Рамковими стандарти безпеки і полегшення світової торгівлі ВМО (SAFE Framework) зафіксовано цілісний підхід до забезпечення збалансованого поєднання заходів безпеки і полегшення торгівлі, сформульовано чотири принципи і стандарти, що стосуються попереднього повідомлення про вантаж, управління ризиками, використання обладнання для безконтактного огляду, концепції «уповноваженого економічного оператора», а також включення питань управління ланцюгами поставок до єдиного комплексного правового інструментарію [92].

Основні цілі та принципи Рамкових стандартів:

встановлення стандартів, що забезпечують підвищення безпеки і полегшують функціонування міжнародного ланцюга поставок товарів на глобальному рівні з метою досягнення більшої визначеності та передбачуваності;

забезпечення комплексного управління міжнародним ланцюгом поставок товарів для всіх видів транспорту;

зміцнення ролі, функцій та можливостей митних служб у світлі викликів та можливостей XXI століття;

зміцнення співробітництва між митними адміністраціями з метою розширення їх можливостей з виявлення відправок підвищеного ризику;

зміцнення співробітництва між митними структурами і підприємницьким співтовариством;

сприяння безперервному рухові вантажів по всьому безпечному міжнародному ланцюгу поставок товарів.

МК ЄС, який набрав чинності з 01 травня 2016 р., визначає, що, на митні органи покладено завдання підтримання належного балансу між митним контролем та спрощенням процедур [138].

Необхідно зазначити, що перелік заходів щодо сприяння торгівлі, передбачених, як УСПТ, так і нормами та рекомендаціями ВМО та СЕФАКТ ООН містить декілька інструментів, які покликані гарантувати належний баланс між сприянням торгівлі та безпекою ланцюгів постачання, найбільш важливими з яких є здійснення митного контролю на основі системи управління ризиками та пост-аудит. Попри те, що це абсолютно різні способи здійснення митного контролю, їх об'єднує спрямованість на мінімізацію обсягів митних формальностей, що здійснюються у період від надходження товарів на митну територію до їх випуску відповідно до заявленого митного режиму, тобто у той період, коли власник товарів обмежений у їх використанні та несе додаткові витрати, пов'язані з перебуванням відповідних товарів під митним контролем. У разі застосування системи управління ризиками відбувається зменшення обсягів товарів та транспортних засобів, щодо яких виконуються ті або інші форми контролю. У той же час застосування такої форми контролю, як пост-аудит, дозволяє перенести виконання контрольних заходів на більш пізній строк, коли вони не створюють перешкод для суб'єктів ЗЕД у користуванні та розпорядженні імпортованими або експортованими товарами.

Це завдання вирішується шляхом переходу від суцільного до вибіркового митного контролю з використанням ризикоорієнтованих критеріїв. Застосування системи управління ризиками створює передумови для спрощення митного контролю та підвищення безпеки держави шляхом скорочення витрат часу та коштів на здійснення митних процедур.

У відповідності до рекомендацій до Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур [43] та відповідно до ст. 320 МКУ, форми та обсяг контролю, достатнього для забезпечення додержання законодавства України з питань митної справи та міжнародних договорів України при митному оформленні, обираються на підставі результатів системи управління ризиками. Відповідно до частини першої ст. 361 МКУ, управління ризиками – це робота митниць з аналізу ризиків, виявлення та оцінки ризиків, розроблення та практична реалізація заходів, спрямованих на мінімізацію ризиків, оцінки ефективності та контролю застосування цих заходів [45].

Таким чином, управління ризиками – циклічний процес із наявністю так званого зворотного зв'язку. Митниці здійснюють оцінку ефективності та контроль застосування заходів з мінімізації ризиків. Метою контролю заходів з мінімізації ризиків є коригування таких заходів для підвищення ефективності їх застосування [1].

У частині другій ст. 361 МКУ визначено, що система управління ризиками використовується митницями для визначення товарів, транспортних засобів, документів та осіб, які підлягають митному контролю, форм митного контролю, що застосовуються до таких товарів, транспортних засобів, документів та осіб, а також обсягу митного контролю [45].

Отже, система управління ризиками використовується з метою забезпечення вибіркової митного контролю, відповідно до ст. 320 МКУ. Управління ризиками в митній справі є частиною митного контролю, що дає можливість приймати рішення щодо необхідності і обсягу застосування до товарів та транспортних засобів заходів митного контролю. Застосування митницями системи управління ризиками дає можливість ефективного розподілу наявних обмежених ресурсів з метою зосередження на товарах, транспортних засобах, документах та особах, які відповідно до результатів системи управління ризиками являють собою підвищений ризик.

І.Г. Бережнюк розглядає систему управління ризиками у митній справі як сукупність інструментів та методів митного контролю, що базується на

принципові вибіркової та дозволяє органам митного контролю обмежуватися лише тими формами митного контролю, які є достатніми для забезпечення дотримання митного законодавства. Метою цієї системи є створення сучасного митного адміністрування, що забезпечує здійснення ефективного митного контролю, виходячи з принципу вибіркової, для запобігання порушень митного законодавства України [81, с. 55].

Управління митними ризиками є важливою методологією та інструментом оцінки різних рівнів ризику, пов'язаних з переміщенням осіб і вантажів у межах міжнародної торгівлі. У рамках встановлення довірчих відносин митна служба та інші державні органи детально вивчають системи внутрішнього контролю і ступінь дотримання законодавства партнером з приватного сектора. Отже, володіння такою докладною інформацією можна перевести у відповідний рівень ризику і ввести ці дані в систему управління ризиками, що дозволить митниці сконцентруватися на учасниках ЗЕД із більш високим ступенем ризику.

Отже, система управління ризиками є одним із основних напрямків прискорення митних процедур, спрощення митного контролю та сприяння торгівлі, яка дозволяє ефективно використовувати ресурси митних органів на основі принципу вибіркової та зосереджувати їх увагу на об'єктах аналізу ризику, щодо яких є потреба у застосуванні окремих форм митного контролю або їх сукупності, для запобігання порушень митних правил.

При застосуванні системи управління ризиками та подальшому підвищенні ефективності діяльності митних органів головним елементом є пост-аудит. У законодавстві України є відсутнім визначення поняття «митний пост-аудит». Відповідно до Кіотської конвенції, митний аудит – це форма митного контролю, яка здійснюється митними органами для перевірки правильності та достовірності даних, указаних у митних деклараціях, шляхом вивчення бухгалтерських документів, рахунків, систем управління бізнесом.

Митний кодекс Союзу ЄС визначає митний пост-аудит як сукупність засобів митного контролю, який здійснюється після випуску товарів у вільний

обіг з метою перевірки точності та достовірності даних декларацій і охоплює контроль бізнес-системи, записи, книги [138].

Всесвітня митна організація (ВМО) визначає митний пост-аудит як процес, що дозволяє працівникам митних органів здійснювати контроль за достовірністю даних митних декларацій шляхом перевірки книг, записів, бізнес-систем, комерційних даних фізичних осіб/фірм, задіяних у міжнародній торгівлі [20, 33]. Стаття 336 МКУ визначає його як одну із форм митного контролю, що полягає у проведенні документальних перевірок дотримання вимог законодавства України з питань державної митної справи, у тому числі своєчасності, достовірності, повноти нарахування та сплати митних платежів [45].

Митний аудит містить у собі два напрямки: митний пост-аудит та аудит.

Митний пост-аудит проводиться після завершення митного оформлення з метою перевірки діяльності осіб, які беруть участь у зовнішньоекономічній діяльності. А митний аудит починається з розробки аудиторських щорічних програм на підставі профілю ризиків. Аудит може проводитися на постійній, циклічній та вибірковій основі [77, с. 15].

Запровадження у діючому з 2012 р. МКУ митного пост-аудиту створило потенційні можливості виявляти незаконні схеми ухилення від сплати податків і зборів, що мають системний характер, аналізувати та розробляти відповідні критерії для своєчасного виявлення та попередження правопорушень чинного законодавства, а також застосовувати до платників податків, в яких за результатами перевірок не встановлено порушень митного законодавства, процедури спрощеного митного контролю [24].

Аудит після митного оформлення – це методика контролю, яка дозволяє митній службі та іншим державним органам перевірити, чи виправданий рівень довіри, що надається певним учасникам ЗЕД, яким надано статусу уповноваженого суб'єкта торгівлі або уповноваженого економічного

оператора. Аудит після випуску товарів допомагає знизити ймовірність хибної оцінки ризиків.

Отже, митний пост-аудит можна визначити як одну із форм митного контролю, що здійснюється посадовими особами митних органів, шляхом проведення документальних виїзних та невиїзних перевірок суб'єктів ЗЕД після випуску товарів у вільний обіг. Необхідним є нормативне закріплення визначення поняття «митний пост-аудит» та розроблення нормативно-правового документа, який регламентував би процедуру проведення митного пост-аудиту посадовими особами митних органів.

Реалізація цих заходів сприятиме скороченню витрат часу та коштів на здійснення митних процедур, зростанню української економіки, відкритості та прозорості зовнішньоекономічної діяльності, прискоренню, спрощенню та здешевленню міжнародної торгівлі.

У сучасних умовах реформування державного управління в частині спрощення митних процедур та переходу на міжнародні стандарти здійснення митної справи, можна виокремити такі форми державного управління зовнішньоторгівельною безпекою та забезпечення митної безпеки: митно-тарифний, контрольно-економічний, організаційно-правовий, інформаційно-технологічний та адміністративно-політичний напрямки. Митно-тарифний напрямок полягає у законності, правильності та достовірності визначення коду УКТ ЗЕД, країни походження, митної вартості та ставки митного тарифу на товари, які переміщуються через митний кордон України. Контрольно-економічний передбачає використання таких методів, як система управління ризиками та митного пост-аудиту. На основі системи аналізу та управління ризиками визначаються об'єкти контролю, які можуть бути перевірені митними органами на предмет дотримання суб'єктами ЗЕД митного законодавства уже після випуску товарів у вільний обіг. Організаційно-правовий напрямок державного управління полягає у здійсненні управлінської діяльності шляхом прийняття нормативно-правових актів у сфері зовнішньої торгівлі, приєднання до відповідних міжнародних

документів, імплементації у національне законодавство міжнародних норм та стандартів здійснення митної справи. Інформаційно-технологічний передбачає впровадження новітніх інформаційно-телекомунікаційних систем і технологій та їх застосування при здійсненні митної справи. Адміністративно-політичний напрямок реалізується за допомогою застосування нетарифних заходів регулювання зовнішньої торгівлі (не пов'язані із застосуванням мита), а також шляхом виконання держави як реакція на аналогічні дії інших держав.

Таким чином, державне управління забезпечення митної безпеки передбачає здійснення ефективних митних процедур, які повинні забезпечувати, з одного боку, спрощення та прискорення митного контролю та оформлення, а, з іншого – надійний рівень забезпечення митної безпеки та інтересів.

РОЗДІЛ 3

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ «ЄДИНОГО ВІКНА ДЛЯ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ»

3.1. Основні підходи до визначення концепції «Єдиного вікна»

Система Єдине вікно на теперішній час вважається ключовим інструментом реалізації принципу сприяння торгівлі та основним засобом модернізації митних формальностей. У більш широкому розумінні Єдине вікно є формою реалізації сучасної концепції електронного урядування, яка поєднує моделі обміну інформацією між урядовими агенціями (G2G) між урядовими агенціями та суб'єктами господарювання (G2B), та між окремими суб'єктами господарювання (B2B). У самому загальному вигляді Єдине вікно можна охарактеризувати, як «координований національний обмін електронною інформацією із фокусом на законодавство, процедури та інформаційно-комунікаційні технології», метою якого є створення безпаперового середовища для зовнішньої торгівлі для таких аспектів, як «митна очистка, ліцензування та надання дозволів урядовими агенціями та (в деяких випадках) для транспортної та логістичної діяльності, пов'язаної з імпортом, експортом, транзитом товарів, трансшипментом та управлінням кордонами» [98, с. 125]. Власне кажучи, головною ідеєю, якої закладено у концепцію Єдиного вікна, є «прискорення руху товару в міжнародному ланцюгу поставки за рахунок пришвидшення формування, подання та отримання документів (інформаційних потоків), які вимагаються митними та іншими службами контролю щодо цього товару» [60, с. 38]. Тож, в основі Єдиного вікна знаходиться відповідна інформаційно-комунікаційна технологія, яка обслуговує всіх суб'єктів процедур та формальностей, що виконуються при переміщенні товарів та транспортних засобів через митний кордон.

Важливою особливістю системи Єдиного вікна є те, що від самого початку в його концепцію закладено значний рівень стандартизації на міжнародному рівні, тобто, на відміну від багатьох інших заходів сприяння торгівлі, спрямованих на зміну існуючих митних формальностей, концепція Єдиного вікна від самого початку є результатом діяльності міжнародних інституцій з питань митного співробітництва. Тож міжнародні стандарти у сфері застосування Єдиного вікна можна вважати класичним прикладом «поширення адміністративно-правового регулювання на ті види діяльності, що виникли завдяки розвитку сучасних інформаційно-комунікаційних технологій»[33, с. 21]. Адже саме можливості нових технологій електронного документообігу та верифікації електронних документів створили умови для електронної взаємодії між державними та недержавними суб'єктами при виконанні митних формальностей, але одночасно саме технічні стандарти відповідних інформаційно-комунікаційних технологій багато у чому визначають можливі прийоми та способи подання та отримання необхідної інформації та виконання автоматизованих формальностей суб'єктами владних повноважень.

Так, наприклад, Конвенція Кіото містить цілу низку вимог щодо застосування міжнародних стандартів при застосуванні інформаційних технологій щодо митного оформлення. Зокрема, у Розділі 3 Загального додатку цієї Конвенції стандартне правило 3.11 передбачає, що «у разі застосування автоматизованого митного оформлення формат декларації на товари, яка подається електронним способом, базується на міжнародних стандартах електронного обміну даними, як це передбачено Рекомендаціями Ради митного співробітництва з інформаційних технологій». А стандартне правило 7.2. Розділу 7 Загального додатку встановлює, що «при впровадженні комп'ютерних систем митна служба застосовує відповідні міжнародні стандарти» [43].

Зокрема, у технічному плані, така стандартизація стосується використання Електронного стандарту обміну даними EDI, розробкою та

просуванням якої займається Центр ООН зі спрощення процедур торгівлі та електронних ділових операцій (СЕФАКТ ООН/UN EDIFACT). При цьому вважається, що вплив таких стандартів є значно більшим ніж просто забезпечення обміну стандартизованою інформацією між комп'ютерами, що належать різним установам або організаціям, адже у самій стандартизації протоколів обміну інформацією немає особливої новизни. Вважається, що стандарти EDI меншою мірою орієнтовані на технічну складову, а більшою – на порядок здійснення публічного адміністрування та ведення бізнесу, забезпечуючи ефективну взаємодію між відповідними суб'єктами. Адже «через з'єднання стандартизованої та електронної інформації між організаціями стає можливим змінити та розробити процедури та процеси у такий спосіб, який зробить і публічні, і приватні організації більш ефективними» [112, с. 95]. Таким чином, формування єдиних підходів до технічних рішень обміну інформацією, поступово привело і до формування міжнародних стандартів адміністративних процедур, що базуються на таких стандартах, одним з яких і є система «Єдине вікно». Відповідно, і само поняття такої системи визначено рядом міжнародних актів.

Угода щодо спрощення процедур торгівлі СОТ [91] приділяє окремій уваги питанням здійснення формальностей, пов'язаних з імпортом, експортом або транзитом відповідно до принципу Єдиного вікна (ст. 10 (4)). Відповідно до норм цієї статті Єдине вікно характеризується як «єдиний вхідний пункт до всіх залучених органів влади або агенцій» (a single entry point to the participating authorities or agencies) (ст. 10 (4.1)), тобто під терміном Єдине вікно розуміється певний інструмент, через який декларант та інші відповідні особи можуть одночасно контактувати з усіма суб'єктами владних повноважень, яких задіяно при переміщенні товарів через митний кордон, або поміщено у певний митний режим.

При цьому, знову ж таки, виходячи із положень ст. 10 (4) УСПТ, можна визначити три основні функції Єдиного вікна.

По-перше, це засіб, що надає можливість суб'єктам ЗЕД «подавати документи або відомості, необхідні для імпорту, експорту або транзиту товарів» усім відповідним суб'єктам владних повноважень одночасно.

По-друге, це засіб, завдяки якому результати перевірки відповідних документів або відомостей «своєчасно повідомляються заявникам».

По-третє, це інструмент, який виключає витребування суб'єктами владних повноважень документів або відомостей, які «вже були отримані через Єдине вікно».

Враховуючи, що норми УСПТ [ст. 10 (4.4.)] вимагають від країн-учасниць використовувати інформаційні технології для підтримки Єдиного вікна «наскільки це можливо та практично», можна зробити висновок, що УСПТ припускає існування двох його форм – у:

фізичній формі, тобто, як місце де документи та відомості може бути надано у паперовій формі;

електронній формі, як певний портал, через якій здійснюється електронний документообіг між декларантом та відповідними суб'єктами владних повноважень.

У цьому контексті слід зазначити, що, на відміну від деяких інших аспектів сприяння торгівлі, у питаннях Єдиного вікна спостерігається певний консенсус між різними міжнародними організаціями щодо змісту цієї концепції та методології її реалізації.

Так, одне із перших визначень Єдиного вікна міститься в Рекомендації № 33 UN/CEFACT 2005 р., згідно з якою відповідна концепція означає «об'єкт, який дозволяє сторонам, залученим у торгівлю та транспорт, подавати стандартизовану інформацію та документи в єдиному вхідному пункті для виконання всіх вимог, пов'язаних з імпортом, експортом та транзитом»[139]. Знову ж таки, як видно, ключовими аспектами цієї концепції є забезпечення за допомогою єдиного засобу обміну інформацією між усіма залученими суб'єктами щодо всіх вимог (формальностей) щодо переміщення товарів через митний кордон.

Більшість національних підходів до тлумачення цього поняття базується на визначенні Рекомендації № 33. Наприклад, можна також згадати і визначення, запропоноване Митною та податковою службою Великої Британії, яка характеризувала Інформаційну технологію Єдиного вікна (ITSW), як «платформу, що дозволяє трейдерам подавати відомості щодо імпорту, експорту або транзиту, які вимагаються урядовими підрозділами або агенціями лише через єдиний електронний інтерфейс, таким чином виконуючи всі регуляторні вимоги щодо кожної транзакції» [128, с. 9]. При цьому окремо підкреслювалося, що для реалізації потенціалу Єдиного вікна така інформаційна технологія повинна повністю охоплювати обмін та обробку даних між урядовими підрозділами та агенціями, а також надання трейдерам будь-яких ліцензій, дозволів та іншої документації, необхідної для переміщення товарів.

При цьому, засоби Єдиного вікна характеризуються терміном «розумні» (intelligent), оскільки, на думку експертів ВМО, Єдине вікно виконує не лише функції єдиної точки доступу або порталу до агенцій задіяних у регулюванні процесів переміщення товарів через митний кордон, але й є засобом надання спільних послуг (shared services) таких агенцій. До подібних спільних послуг, зокрема, належать обчислення мит та податків, узгоджене управління ризиками та спільний оперативний контроль над процесами, що здійснюються урядовими агентствами на кордоні. Відповідно, Єдине вікно повинно забезпечувати суб'єктам ЗЕД інтегрований огляд ініційованих ними процедур. Так, згідно з позицією ВМО «середовище Єдиного вікнам – це транскордонний розумний засіб (intelligent facility), який дозволяє сторонам, залученим до торгівлі та транспорту, подавати стандартизовану інформацію, в основному в електронній формі, через єдину точку доступу для виконання всіх регуляторних вимог, пов'язаних з імпортом, експортом та транзитом» [152, с. 48]. У цьому аспекті Єдине вікно є засобом автоматизації формальностей, що здійснюються на державному та митному кордоні, та інструментом адміністрування інформації для всіх

суб'єктів з регуляторними повноваженнями, що діють на кордоні. При цьому однією з важливих вимог є саме використання стандартизованої інформації, яка буде використовуватися різними суб'єктами владних повноважень для реалізації покладених на них завдань щодо регулювання переміщення товарів через митний кордон.

Слід відзначити, що в Рекомендації № 33 UN/CEFACT додатково зазначалося, що, незважаючи на спільний для більшості країн характер практики здійснення зовнішньої торгівлі, можуть існувати національні особливі вимоги та умови. Крім того, указується на декілька особливостей реалізації концепції Єдиного вікна, до яких, зокрема, належать:

Єдине вікно повинно забезпечувати тісне співробітництво між усіма залученими суб'єктами владних повноважень та агенціями, та торговельною спільнотою;

Єдине вікно не обов'язково має на увазі реалізацію та застосування високо-технологічних інформаційних та комунікаційних технологій (ІКТ), хоча сприяння, як правило, значною мірою підвищується, якщо уряд визначає відповідні ІКТ [139].

Таким чином, сама концепція реалізації Єдиного вікна передбачає просування у двох окремих напрямках:

1) реформування процедур діяльності суб'єктів владних повноважень, яке дозволяє отримувати необхідні відомості через єдину точку доступу та спільно їх використовувати, і забезпечує партнерські відносини між урядовими та неурядовими суб'єктами;

2) запровадження в діяльність суб'єктів владних повноважень відповідних ІКТ, які дозволяють здійснювати електронний документообіг та вчиняти правочини в електронній формі.

Необхідно визначити, без вирішення першого завдання щодо реформування та оптимізації процедур, саме по собі використання електронного документообігу або надання електронних послуг не гарантує реалізацію концепції Єдиного вікна. Більше того, досить часто акцентується

увага на тому, що розбудова системи Єдиного вікна, у першу чергу, базується на політичних рішеннях Уряду, який повинен проявляти наполегливість та послідовність у реформуванні діяльності всіх задіяних при цьому суб'єктів владних повноважень. «Як в усіх випадках будь-яких значних змін, цього не станеться без прагнення ключових суб'єктів прийняття рішень, і Єдине вікно значною мірою перебуває під впливом цього фактору. З метою імплементації середовища Єдиного вікна низка урядових агенцій повинна бути переконаною в його перевагах, але, що є навіть більш важливим, у тому, що нова система не означає жодного зменшення їх повноважень або компетенцій» [144]. Тож реалізація концепції Єдиного вікна виходить за рамки виключно реформування діяльності митної служби і пов'язана із суттєвими змінами процедурних та організаційних аспектів діяльності значної кількості суб'єктів владних повноважень. Більше того, така концепція потребує належного рівня розуміння цілей та завдань запровадження Єдиного вікна в усіх залучених до цього урядових агенцій та їх готовності до підтримання належного рівня координації та взаємодії.

Власне кажучи, на підставі просування у двох вищезазначених аспектах – реформуванні адміністративних процедур та впровадженні інформаційно-комунікаційних технологій виокремлюють різні етапи еволюції системи Єдиного вікна. Наприклад, у керівних принципах щодо планування та впровадження Єдиного вікна, розроблених спільно ЄЕК ООН та Економічною та соціальною комісією ООН для Азії і Тихого океану (ЕСКАТО), виокремлюється п'ять таких етапів або рівнів [145, с. 13-18]:

- 1) Безпаперова Митниця (Paperless Customs), яка містить систему електронного декларування та деякі інші процеси, пов'язані з митними формальностями (сплата митних платежів, електронне управління ризиками та засновані на ньому заходи митного контролю, електронний обмін інформацією, що прискорює випуск товарів у портах або пунктах пропуску, тощо);

2) Регуляторне Єдине вікно (Regulatory Single Window) – система, що пов'язує інформаційну систему митниці та інформаційні системи інших суб'єктів владних повноважень та передбачає єдину точку подання інформації і електронне отримання необхідних дозволів та сертифікатів.

3) Портове Єдине вікно (Port Single Window) – інтеграція Єдиного вікна, що пов'язує суб'єкти владних повноважень з утримувачами інфраструктури у портах, аеропортах та на кордоні, як, наприклад, Системи портової спільноти (Port Community Systems), забезпечуючи обмін інформацією між державними та недержавними суб'єктами для оптимізації та автоматизації портових та логістичних процедур (при цьому це може бути як єдина інтегрована система, так і взаємодія між урядовим Регуляторним Єдиним вікном та приватними Системами портової спільноти);

4) повністю Інтегроване Єдине вікно (Fully Integrated Single Window) – інтегрована національна логістична платформа, що об'єднує урядові агенції, суб'єктів зовнішньої торгівлі та сервісний сектор (банки, митних брокерів, страхові компанії, експедиторів, інших постачальників логістичних послуг) з метою покращення управління усім ланцюгом експортно-імпортних операцій;

5) Єдине вікно з Платформою Транскордонного Обміну (Cross-border Single Window Exchange Platform) – з'єднання та інтеграція національних систем Єдиного вікна у двосторонні або регіональні платформи транскордонного обміну електронною інформацією (зокрема, електронними документами та сертифікатами відповідності) з метою регіональної інтеграції, підвищення безпеки, довіри та співробітництва між країнами.

Отже, ключовим методом розвитку системи Єдиного вікна є постійна інтеграція, яка спочатку охоплює суб'єктів владних повноважень, потім поступово долучає недержавних суб'єктів, задіяних у переміщенні товарів через митні кордони, та, нарешті, виходить на взаємодію між національними системами Єдиного вікна різних держав. При цьому такий розвиток є нелінійним, тобто дозволяє реалізовувати різні форми інтеграції на різних

етапах розвитку системи Єдиного вікна. Наприклад, обмін електронною інформацією з митними адміністраціями інших держав є можливим уже на етапові функціонування безпаперової (електронної) митниці, або ж взаємодія з інформаційними системами недержавних суб'єктів не обов'язково потребує управління цими системами єдиною урядовою агенцією.

Типовий перелік суб'єктів, діяльність яких у сфері зовнішньої торгівлі інтегрується засобами Єдиного вікна, містить п'ять основних груп:

імпортери, експортери (вантажовідправники та вантажоодержувачі);

професіонали, що надають послуги у сфері торгівлі (експедитори, митні брокери та судноплавні агенти);

судноплавні компанії, авіакомпанії, автомобільні, залізничні та річкові перевізники;

порти та аеропорти, контейнерні термінали, навалювальні термінали, місцевий портовий та залізничний транспорт;

митниця та інші урядові агенції, до яких, як правило, належать усі установи, які відповідають за дотримання правил торгівлі, ліцензування, видачу дозволів або контроль [128, с. 8].

Переосмислення визначення Рекомендації № 33 ЄЕК ООН, здійснене у рамках Всесвітньої митної організації (ВМО), призвело до формування терміна «Середовище Єдиного вікна» (Single Window Environment), оскільки було зазначено, що практична реалізація цієї концепції, як правило, представляє «союз або федерацію взаємозалежних засобів, об'єднаних взаємно обумовленими інтерфейсами та колективно визначеними бізнес-процесами – тобто систему систем» [123, с. 4]. Власне кажучи, Єдине вікно виконує, крім іншого, інтегративну функцію щодо суб'єктів владних повноважень, що діють на кордоні.

Свого часу аналіз досвіду реалізації програм запровадження Єдиного вікна у різних країнах дозволив фахівцям Європейської економічної комісії ООН виокремити три базові моделі реалізації цієї системи в залежності від способу інтеграції надання інформації та здійснення процедур [153]:

Єдине управління (a single authority) – модель, за якої митна адміністрація координує або безпосередньо забезпечує усі види контролю на кордоні на підставі доручень інших суб'єктів владних повноважень (Швеція, Нідерланди);

Єдина система (a single system) – модель, що передбачає інтеграцію електронного збору, використання та розподілу відомостей щодо зовнішньої торгівлі, за якої суб'єкти ЗЕД лише один раз надають стандартні відомості, а система розподіляє такі відомості між урядовими агенціями, яких стосується відповідна транзакція (США);

Автоматизована система (an automated system) – модель, в якій суб'єкт ЗЕД може подавати електронні декларації до різних контролюючих суб'єктів для обробки та отримання дозволів через єдиний додаток, враховуючи автоматичний розрахунок мит та податків та автоматичне списання їх з рахунків (Сінгапур).

Тож, як видно, реалізація системи Єдиного вікна може базуватися на декількох різних методологічних підходах.

Перший полягає у перерозподілі повноважень між суб'єктами владних повноважень, яких задіяно у застосуванні різних форм державного контролю на кордоні. Такий перерозподіл може відбуватися або через надання одному суб'єктові координаційних повноважень щодо інших, або через делегування певних функцій та повноважень від одних суб'єктів до іншого.

Другий підхід базується на утворенні єдиної автоматизованої системи, яка використовується усіма відповідними суб'єктами владних повноважень, і відповідна інформаційно-комунікаційна технологія виконує інтеграційну функцію, необхідну для функціонування Єдиного вікна.

Третій підхід полягає у створенні певного програмного продукту для суб'єктів ЗЕД, який дозволяє одночасно контактувати з автоматизованими системами декількох суб'єктів владних повноважень, задіяних у переміщенні товарів та транспортних засобів через митний кордон. У цьому разі, як це не дивно, але саме недержавний суб'єкт своїми діями через надане йому

програмне забезпечення фактично виконує інтегруючу функцію щодо діяльності різних суб'єктів владних повноважень.

Цілком очевидно, що обрання тієї або іншої моделі тягне абсолютно різні зміни у правилах та процедурах діяльності суб'єктів владних повноважень, задіяних у системі Єдиного вікна.

Таким чином, видно, що міжнародні стандарти щодо системи «Єдине вікно» залишають достатньо широку свободу дій при їх імплементації національними урядами. Зокрема, національний уряд може обирати, який саме орган буде утримувачем даної системи, визначати ступінь інтеграції діяльності окремих суб'єктів владних повноважень через «Єдине вікно», вирішувати питання щодо залучення недержавних суб'єктів до його функціонування, обирати (в межах загальних стандартів обміну інформацією) технічні рішення та інформаційно-комунікаційні технології, на яких базується «Єдине Вікно». Все це дає можливість максимально пристосувати систему «Єдине Вікно» до потреб національної митної справи та особливостей зовнішньоторговельних та логістичних операцій, характерних для кожної конкретної країни. Разом із тим, велика увага в діяльності міжнародних організацій приділяється заохоченню у запровадженні «Єдиного вікна» та забезпеченні у майбутньому здійснювати ефективну транскордонну взаємодію та обмін інформації з використанням подібних систем різних країн.

3.2. Типологія організації функціонування та правової регламентації «Єдиного вікна» – зарубіжний досвід

Наявність декількох можливих моделей функціонування Єдиного вікна обумовлює значну національну специфіку у створенні подібних систем окремих держав. Так, станом на 2014 р. згідно з даними Всесвітнього Банку система Єдине вікно тією або іншою мірою працювала у 73 країнах Світу [108, с. 39]. У 2015–2016 рр. до цього переліку додалося ще 9 країн [109, с. 170-187].

Вважається, що одну з перших систем «Єдине вікно» було створено митною службою Швеції, яка почала запроваджувати електронні рішення для митниці, починаючи з 1990 р., автоматизований аналіз ризиків – з 1997 р. та перший варіант повноцінного Єдиного вікна для експортних операцій – з 1989 р. з поступовим додаванням процедур імпорту та транзиту, шведське Єдине вікно з 2005 р. повністю охоплює усі потреби у митному оформленні, об'єднує сім міністерств та використовує Електронний стандарт обміну даними EDI [136, с. 47].

До особливостей реалізації системи Єдиного вікна у Швеції слід віднести виконання митною службою ряду функцій в інтересах інших суб'єктів владних повноважень та виконання митницею функції єдиної точки доступу до таких суб'єктів. На теперішній час Єдине Вікно у Швеції об'єднує сім суб'єктів владних повноважень, враховуючи податкову службу, національну торгову палату, раду із сільського господарства, статистичну службу, поліцію, інспекцію із стратегічних товарів, національне бюро боргів, а також взаємодіє з органами ЄС, митними службами Норвегії та Російської Федерації. При цьому, усіх зацікавлених суб'єктів владних повноважень залучено до процесу розробки відповідних інформаційно-комунікаційних технологій. У рамках шведського Єдиного вікна існує дві окремі процедури передачі інформації: інформація необхідна для виконання специфічних адміністративних процедур (наприклад, отримання ліцензій), передається

безпосередньо до відповідного суб'єкта владних повноважень; в усіх інших випадках здійснюється витяг необхідних відомостей з електронних митних декларацій [98, с. 143].

Якщо розглядати процес формування правової основи національних систем «Єдине вікно», то можна констатувати, що у більшості випадків він у цілому вкладається у послідовність дій, запропоновану в Рекомендації № 35 UN/CEFACT, та містить такі етапи, як:

проведення дослідження з метою визначення належного переліку заходів, яких необхідно застосувати для вирішення правових питань, пов'язаних з національним або транс-кордонним обміном торговельною інформацією, необхідною для функціонування «Єдиного вікна»;

використання чек-листа та керівних принципів UN/CEFACT для забезпечення включення до плану найбільш поширених правових проблем щодо національного та транс-кордонного обміну торговельною інформацією;

внесення змін до діючого законодавства, правил та директив, якщо це необхідно для вирішення правових проблем та прогалин;

використання міжнародних стандартів, міжнародних правових інструментів та інструментів м'якого права, за наявності, протягом усього процесу створення юридично сприятливого середовища для «Єдиного вікна міжнародної торгівлі» [115, с. 3].

Вищезгаданий чек-лист, наведений в Рекомендації № 35 UN/CEFACT, є доволі об'ємним та містить дванадцять позицій: 1) створення правової бази «Єдиного вікна»; 2) визначення організаційної структури; 3) належні процедури ідентифікації, аутентифікації та авторизації; 4) визначення суб'єктів владних повноважень, які можуть вимагати інформацію з «Єдиного вікна»; 5) визначення випадків, умов, правил та суб'єктів, між якими поширюється інформація з «Єдиного вікна»; 6) встановлення механізму захисту інформації; 7) визначення обов'язків осіб та заходів щодо забезпечення достовірності та цілісності інформації; 8) встановлення відповідальності за недостовірність даних в «Єдиному вікні»; 9) створення

механізму вирішення спорів; 10) забезпечення процедур архівування інформації; 11) вирішення питань інтелектуальної власності щодо відповідних баз даних; 12) вирішення можливих проблем з конкуренцією та антимонопольним законодавством.

Отже, фактично, більшість питань, пов'язаних зі створенням правової основи функціонування «Єдиного вікна» поділяються на дві окремі групи. По-перше, це організаційно-процедурні питання, які стосуються організації функціонування «Єдиного вікна» та здійснення за його допомогою відповідних адміністративних процедур. По-друге, це питання електронного документообігу та захисту даних, які визначають правовий статус, захист та права суб'єктів щодо інформації, які містяться у системі «Єдине вікно».

На теперішній час одним із найбільш успішних прикладів організації системи «Єдине вікно» вважається досвід Австралії. Зокрема, це стосується своєчасної реалізації стратегії змін до законодавчого регулювання митних процедур з метою використання відповідних інформаційно-комунікаційних технологій. Таких змін було запроваджено із прийняттям законодавчого акта під назвою «Біль про поправки та скасування митного законодавства (Модернізація міжнародної торгівлі)» 2001 р. [Customs Legislation Amendment and Repeal (International Trade Modernisation) Bill 2001][104].

Фактично, для створення правової основи запровадження «Єдиного вікна» в Австралії зазначеним актом встановлювалися три блоки правових норм: 1) норми, спрямовані на покращення додержання митного законодавства; 2) встановлення відповідальності за правопорушення, пов'язані з наданням інформації; 3) норми, що регулюють порядок надання електронної імпоротної та експортної інформації.

Зокрема, в рамках заходів щодо покращення дотримання митного законодавства було уточнено повноваження митної служби щодо моніторингу та аудиту імпорту та експорту товарів, з акцентом на дії з електронною інформацією. До звичайних повноважень австралійської митної служби щодо здійснення митного огляду було додано повноваження щодо використання

обладнання для перевірки інформації [Sec. 214AA(2)] та повноваження щодо копіювання інформації, знайденої за допомогою відповідного обладнання [Sec. 214AA(3)]. При цьому зазначені повноваження стосуються перевірки та використання «будь-яких облікових, бухгалтерських, обчислювальних та інших операційних систем, які можуть використовуватися для створення або запису інформації чи документів», які можуть бути передані митниці». Крім того, було встановлено правовий статус відповідних офіцерів з моніторингу та відповідальність за пошкодження електронного обладнання суб'єктів ЗЕД.

Як уже зазначалося, окремий блок змін до митного законодавства згідно з актом 2001 р. стосувався встановлення відповідальності за правопорушення, пов'язані з електронним декларуванням та функціонуванням системи «Єдине вікно». До переліку таких правопорушень належать: не надання відповіді на запитання (Sec. 243SA), не виконання вимоги щодо створення документа або запису (Sec. 243SB); неправдива, або така що, вводить в оману заява, яка призвела до несплати мита (Sec. 243T); неправдиві, або такі, що вводять в оману, заяви у звітах про вантаж, або звітах про прибуття транспортного засобу (Sec. 243V), тощо.

Нарешті, остання група норм, яка встановлювалася для організації роботи «Єдиного вікна» в Австралії стосувалася порядку надання митниці імпоротної та експортної інформації. Зокрема, визначався обов'язок керівника митної служби «створювати та підтримувати такі інформаційні системи, які необхідні для того, щоб особи мали можливість електронної комунікації з митницею» (Sec.126D). Крім того, встановлювався перелік комунікаційних стандартів та операцій, які підлягали оприлюдненню в офіційних виданнях, а відповідним повідомленням митниці надавався статус офіційних актів. Зокрема, до відповідного переліку (Sec.126DA) було віднесено:

вимоги інформаційної технології, яким повинні відповідати особи, що бажають здійснювати електронну комунікацію з митницею;

дії, яких особа повинна вчинити з метою верифікації отримання електронної інформації митницею;

вимоги інформаційної технології, що підлягають дотриманню для забезпечення визнання підпису особи, що подається митниці разом з електронною інформацією;

вимоги інформаційної технології, які підлягають дотриманню під час подання митниці електронних документів.

Надалі визначалися особливості виконання окремих митних процедур (імпорт, експорт, транзит тощо) при електронній формі комунікації з митницею та окремі положення до таких процедур, що здійснюються щодо товарів із країн АСЕАН, для яких передбачено додаткові правила щодо обміну інформацією.

Крім того, особливістю реалізації системи «Єдиного вікна» є застосування Стандартизованого набору даних (The Standardised Data Set (SDS)), запровадження якого на основі рекомендацій ВМО розпочалося з 2005 р.

Формування правових основ функціонування системи «Єдине вікно» у Сполучених Штатах Америки відбувалося в рамках заходів щодо підвищення безпеки морських портів, що є цілком логічним з огляду на те, що понад 90% усього американського імпорту та експорту відбувається саме морським транспортом. Із цією метою у 2006 р. Конгресом США було видано «Акт щодо безпеки та надійності для кожного порту» (Security and Accountability For Every Port Act of 2006) або за скороченою назвою – Акт безпеки портів (SAFE Port Act)[141]. Серед іншого, Акт безпеки портів приділяв увагу таким аспектам, як безпека ланцюга постачання (Розділ II) та ресурси та нагляд з боку урядових агенцій (Розділ IV). Відповідно до положень ст. 405 (Sec. 405) Розділу IV Державне Казначейство США зобов'язувалося запровадити Інформаційну систему Міжнародної торгівлі (International Trade Data System' (ITDS) – ІТДС, метою якої є «ліквідація зайвих вимог щодо інформації для ефективного регулювання ходу торгівлі та ефективного застосування законів та правил щодо міжнародної торгівлі шляхом створення єдиної портової системи, що управляється Митною та Прикордонною Службою США для

збору та розподілу стандартизованих даних щодо імпорту та експорту, які вимагаються усіма залученими федеральними агенціями».

При цьому всі федеральні агенції, «які вимагають документацію для розмитнення або ліцензування імпорту або експорту товарів», зобов'язані брати участь у ІТДС, а виключення із цього зобов'язання можуть надаватися лише з міркувань національних інтересів США.

Нарешті, вищезгадана ст. 405 приділяє особливу увагу координації між агенціями щодо функціонування та використання ІТДС, відповідальність за що покладена на Секретаря Державного Казначейства США, для чого було створено спеціальний орган – Міжагенційний Комітет Управління (Interagency Steering Committee), до складу якого, крім Секретаря Казначейства, належать керівники усіх агенцій, що беруть участь у ІТДС. До основних функцій цього Комітету належать:

встановлення шляхом консультацій із задіяними агенціями стандартного набору даних, що підлягають збиранню, зберіганню та поширенню в ІТДС у відповідності до законодавства, що застосовується до збирання та захисту інформацію щодо імпорту та експорту;

забезпечення відповідності набору даних ІТДС зобов'язанням США в рамках ВМО та СОТ.

Крім того, важливими є положення, згідно з якими Президент США зобов'язаний подавати Конгресу щорічний звіт щодо процесу запровадження ІТДС, а сама система ІТДС називається «важливим пріоритетом Федерального Уряду».

Фактичний запуск ІТДС відбувся після прийняття акта Президента США «Упорядкування імпортних/експортних процедур для Американського бізнесу» (Executive Order «Streamlining the Export/Import Process for America's Businesses») від 19 лютого 2014 р. [137] Саме у цьому акті ІТДС уперше називається «засобом електронного інформаційного обміну, або «Єдиним вікном» через яке бізнес буде передавати дані, що вимагаються залученими агенціями для імпорту та експорту товарів» (Sec. 3).

Вищезазначеним актом удосконалювалася система координації та управління ІТДС. Так, було розширено повноваження Ради Директорів ІТДС (ITDS Board of Directors), яка виконує функції Міжагенційного Комітету Управління згідно з Актом безпеки портів 2006 р. Зокрема, до його повноважень включено:

- оприлюднення графіка розвитку ІТДС та пов'язаних із цим планів та розкладів окремих агенцій;

- координацію заходів щодо укладення угод, меморандумів та інших документів між агенціями з метою встановлення процедур та директив для безпечного обміну та захисту інформації між агенціями [Sec. 3 (e)].

Крім того, було створено Виконавчу раду прикордонної інтеграції (Border Interagency Executive Council) під керівництвом Секретаря з внутрішньої безпеки (Secretary of Homeland Security), наділену широкими повноваженнями щодо розвитку системи «Єдиного вікна» (Sec. 4), до яких, зокрема, належать:

- створення спільних принципів та методів управління ризиками для агенцій, пов'язаних з контролем та випуском товарів на кордоні;

- розвиток політики та процесів щодо покращання та прискорення перегляду електронної інформації різними агенціями;

- визначення способів зменшення витрат федеральних агенцій шляхом ліквідації зайвих процедур або шляхом максимального використання можливостей Автоматизованого комерційного середовища;

- визначення потреб бізнесу у розвитку веб-інтерфейсів для ІТДС;

- заохочення інших країн у розвитку подібних систем «Єдиного вікна»;

- сприяння електронній сплаті мит, податків та зборів, пов'язаних з імпортом, тощо.

Останнім кроком у формуванні правових основ функціонування «Єдиного вікна» у США стало прийняття у 2015 р. Акта про сприяння торгівлі та забезпечення законності торгівлі (Trade Facilitation and Trade Enforcement Act of 2015) [155], нормами якого (Sec. 107) встановлювалися

додаткові вимоги щодо урядових агенцій, що беруть участь у ІТДС, та відповідні граничні терміни їх виконання. Зокрема, до таких вимог належать:

створення та обслуговування необхідної інформаційної інфраструктури;
підписання меморандумів по взаєморозуміння з Митною та Прикордонною Службою США;

подання Митній та Прикордонній Службі критеріїв прийнятності та видів даних, що вимагаються для авторизації випуску товарів;

застосування не пізніше 31 грудня 2016 р. ІТДС як основного засобу отримання від користувачів стандартного набору даних та іншої відповідної документації, заяв на отримання дозволів, ліцензій або сертифікатів, потрібних для випуску імпортованих товарів, або розмитненню товарів для експорту.

Органічною частиною правового забезпечення американської системи «Єдине вікно» є положення Стандартного Акта щодо електронних трансакцій 1999 р. (Uniform Electronic Transactions Act) [160], на основі якого розроблено відповідне законодавство окремих штатів. Зокрема, цим Актом визначається порядок підтвердження дійсності електронних документів (Sec. 7) та зобов'язання урядових агенцій щодо прийняття та поширення електронних записів та повідомлень (Sec. 18).

Ще одним, доволі специфічним підходом до формування правових основ застосування системи «Єдине вікно» для зовнішньої торгівлі можна вважати досвід Канади. Преш за все, слід зазначити, що ініціатива щодо створення «Єдиного вікна» для канадської митниці походить з міжнародної угоди між Канадою та США. Відповідні положення містяться у підписаному канадським Прем'єр-міністром та Президентом США у 2011 р. Плані дій під назвою «США – Канада поза кордону: спільне бачення периметру безпеки та економічної конкуренції» (United States – Canada Beyond The Border: A Shared Vision for Perimeter Security and Economic Competitiveness) [161]. Цим Планом дій, зокрема передбачалося, що Митна та прикордонна служба США (CBP) спільно з Канадським агентством прикордонних служб (CBSA) забезпечать

суб'єктів зовнішньої торгівлі «Єдине вікно», через яке останні зможуть в електронній формі надавати всю інформацію, що вимагається для дотримання митних та інших урядових правил. Ця інформація буде отримуватися в електронному вигляді відповідними урядовими департаментами та агентствами для прийняття рішень щодо пропуску через кордон, які будуть передаватися в електронний спосіб. Для реалізації цих завдань було заплановано здійснення трьох груп ключових заходів, яких згідно з оригінальним планом передбачалося завершити у 2013 р.:

- повна імплементація та розгортання програм «Єдине вікно» для імпорту, що надходить на територію США та Канади;

- переведення інформації, що вимагається усіма залученими урядовими департаментами та агентствами в електронну форму (з переглядом існуючих регуляторних актів та визначенням для переведення лише тієї інформації, що є суттєвою для регуляторних цілей);

- переведення процесу прийняття рішень щодо пропуску через кордон в електронну форму щонайменше чотирьох пріоритетних департаментів та агентств.

Ще однією канадською особливістю можна вважати делегування більшості повноважень щодо правового регулювання запровадження «Єдиного вікна» органам виконавчої влади, що було здійснено шляхом внесення у 1997 та 2001 рр. відповідних змін до Митного акта (Customs Act 1985 р.) [103]. Так, відповідно до п. 8.1 (8) Митного акта уряду Канади по рекомендації Міністра громадської безпеки та надзвичайних ситуацій (Minister of Public Safety and Emergency Preparedness) надається право встановлювати правила щодо електронних систем та інших технологій, що використовуються для адміністрування Митного акта та Тарифного акта враховуючи такі питання, як:

- надання інформації або форм для будь-яких цілей митного законодавства в електронному або іншому вигляді, повідомлення осіб або передавання будь-якої іншої інформації;

сплата платежів відповідно до Митного або Тарифного акта шляхом надання електронних інструкцій;

спосіб та ступінь, до яких будь-які положення Митного або Тарифного акта та регламентів, виданих на їх основі, застосовуються до електронних систем, або адаптація таких положень для їх застосування.

Крім того, Міністерство громадської безпеки та надзвичайних ситуацій Канади безпосередньо визначає форми митних декларацій (п. 8), спосіб електронного заповнення декларацій (п. 8.1 (1)), авторизацію осіб для електронного декларування та відкликання такої авторизації (п.п. 8.1 (3), 8.1 (4)).

Таким чином, як видно, у канадській моделі запровадження «Єдиного вікна» саме уряду надано право вирішувати питання шляхів та способів адаптації митного законодавства до використання електронних систем для цілей митної очистки товарів. Безпосередня реалізація проекту під назвою «Ініціатива Єдиного вікна» (Single Window Initiative) – (SWI) розпочалася 29 березня 2015 р. та виконується Канадським агентством прикордонних служб (Canada Border Services Agency), про що було видано спеціальне митне повідомлення (Customs Notice CN 15-014) [105].

У повному обсязі «Єдине вікно» було запроваджено Канадським агентством прикордонних служб 21 березня 2017 р. і містить воно дві електронних послуги:

Інтегрована імпортна декларація (Integrated Import Declaration (IID – SO911), що використовується як єдина форма подання інформації та електронного випуску товарів в усіх залучених урядових агенціях;

Ліцензії, дозволи, сертифікати та інша документація (License, Permit, Certificate and Other Documentation (LPCO Image – SO 927), як окремий розділ Інтегрованої імпортною декларації для подання електронних копій відповідних документів.

На теперішній час в проекті «Ініціатива Єдиного вікна» беруть участь 9 департаментів та агентств канадського уряду, що виконують 38 урядових

программ [106]. До переліку залучених агентств, що здійснюють державних контроль за імпортом та експортом товарів, належать:

Міністерство глобальних справ Канади (Global Affairs Canada) – контроль імпорту сільськогосподарських товарів, сталі, текстилю та одягу;

Міністерство охорони здоров'я (Health Canada) – контроль за імпортом:
а) споживчих товарів, косметики, радіоактивних приладів; б) медикаментів та медичних приладів; в) наркотичних засобів;

Міністерство природних ресурсів (Natural Resources Canada) – контроль за імпортом енергетичних товарів, необроблених алмазів, вибухових речовин;

Агентство з охорони громадського здоров'я (Public Health Agency of Canada) – контроль імпорту людських і тваринних патогенів та біологічних токсинів;

Міністерство транспорту (Transport Canada) – контроль імпорту автомобілів та шин;

Міністерство навколишнього середовища (Environment and Climate Change Canada) – контроль імпорту небезпечних відходів та відновлюваних матеріалів, озоноруйнівних речовинам, контроль за викидами автомобілів та двигунів, захист дикої природи.

Міністерство рибальства та океанів (Fisheries and Oceans Canada) – контроль за комерційним імпортом продукції морського промислу;

Агентство з безпеки продуктів харчування (Canadian Food Inspection Agency);

Комісія з ядерної безпеки (Canadian Nuclear Safety Commission) – контроль імпорту ядерних матеріалів та обладнання.

Основним способом залучення міністерств та інших урядових підрозділів до використання системи «Єдине вікно» є підписання меморандумів про взаєморозуміння між ними та Канадським агентством прикордонних служб, які визначають усі аспекти їх взаємодії. Наприклад, згідно з меморандумом з Міністерством охорони здоров'я (Umbrella Memorandum of Understanding between the Canada Border Services Agency and

Health Canada) [159] канадська митниця зобов'язується надавати допомогу Міністерству в адмініструванні законодавства з охорони здоров'я щодо імпорту товарів (п. 9) та затримувати товари, щодо яких є підозри про порушення законодавства (п. 11). У свою чергу, Міністерство відповідає за адміністрування та застосування відповідного законодавства, надання митниці інформації для здійснення таргетингу щодо правопорушень, залучення своїх інспекторів для перевірки товарів тощо (п. 14).

Слід зазначити, що загальні правила щодо електронних трансакцій у Канаді регулюються законодавством окремих провінцій, яке створене на основі Стандартного акта щодо електронної комерції (Uniform Electronic Commerce Act), запропонованого в 1999 р. Канадською комісією зі стандартизованого законодавства (Uniform Law Conference of Canada). Наприклад, Акт щодо електронної комерції провінції Онтаріо (Electronic Commerce Act) 2000 р. [110] містить окремий розділ, що стосується органів публічної влади. Зокрема, передбачається, якщо орган публічної влади має повноваження створювати, збирати, отримувати, зберігати, передавати, розподіляти, публікувати або в інший спосіб поводитися з інформацією та документами, він має право здійснювати це в електронній формі (п. 15 (1)). Окремо зазначається, що порядок оплати бюджетних надходжень або видатків визначається виключно міністерством фінансів (п. 18 (2)).

Вимоги щодо формату та правил здійснення електронних трансакцій безпосередньо в рамках Ініціативи єдиного вікна встановлюються Агентством прикордонних служб Канади у вигляді Документації щодо вимог до клієнтів електронної комерції (Electronic Commerce Client Requirements Document) – ECCRD. Відповідні положення містять вимоги щодо програмного забезпечення, правил ведення бізнесу та технічної інформації з питань подання, заміни, видалення або модифікації попередньої інформації щодо товарів та транспортних засобів для імпорту товарів з використанням електронного обміну даними на морському, повітряному, залізничному та автомобільному транспорті [111].

Підсумовуючи наведені вище приклади правового регулювання системи «Єдине вікно», можна констатувати, що достатньо різні щодо порядку організації та механізмів правового регулювання моделі цієї системи можуть бути ефективними та виконувати поставлені перед ними завдання. Разом із тим, попри відмінності між моделями різних країн, усі вони мають певні загальні елементи.

Перш за все, незалежно від обраної моделі, однією з важливих вимог є визначення головного суб'єкта організації системи «Єдиного вікна», який відповідає за її функціонування та організацію взаємодії з іншими залученими суб'єктами владних повноважень та недержавними суб'єктами.. Повертаючись до рекомендацій ЄЕК ООН, «Єдине вікно може бути засновано урядовими організаціями (такими, як митні адміністрації), приватним бізнесом або публічно-приватним партнерством» [114, с. 11]. Однак, з огляду на те, що головний суб'єкт (lead agency) «повинен бути дуже сильною організацією з необхідним баченням, повноваженнями, політичною підтримкою, фінансовими та людськими ресурсами, та інтерфейсами з іншими ключовими організаціями» [139], як правило, така функція залишається за митними адміністраціями, які виконують ключову роль в отриманні інформації та документів від суб'єктів, що переміщують товари через митний кордон, і саме через митницю найбільш зручно організовувати доступ до необхідної інформації усіх інших суб'єктів владних повноважень.

Адже саме «митниця є найбільшою та найважливішою прикордонною агенцією у питання її втручання у торговельні трансакції, її збирання інформації та поширення її діяльності. Таким чином, уряд зазвичай бачить митницю як природну агенцію, що повинна бути у фокусі розвитку Єдиного вікна. Це не обов'язково означає, що митниця буде власником або оператором Єдиного вікна, але навіть якщо це проблема, митниця буде головним зацікавленим суб'єктом завдяки її широкому охопленню діяльності на міждержавних кордонах» [144]. Тож, можна зробити висновок, що для розвитку системи Єдиного вікна критично важливою є наявність у

національної митної адміністрації належних повноважень для організації взаємодії та інтеграції зусиль усіх інших прикордонних агенцій для реалізації належного виконання усіх передбачених законодавством формальностей щодо товарів та транспортних засобів, які переміщуються через митний кордон. І одночасно митна адміністрація стає одним із найбільших вигодонабувачів від функціонування Єдиного вікна, адже може у найбільш зручний спосіб отримувати інформацію, необхідну для виконання митних формальностей та прискорювати виконання усіх внутрішніх митних процесів, що реалізуються під час митного контролю або митного оформлення.

Слід зазначити, що у формуванні відповідних повноважень митної адміністрації важливе місце посідають не лише законодавчі приписи, але й встановлення договірних відносин з іншими суб'єктами, що здійснюють свою діяльність через систему Єдиного вікна. Зокрема, визначається щонайменше три типи угод [114, 11], що можуть укладатися з приводу функціонування Єдиного вікна:

- по-перше, це угоди між урядовими агенціями, що задіяні у функціонуванні відповідної інформаційно-телекомунікаційної системи, які визначають завдання, повноваження та обов'язки кожного із суб'єктів;

- по-друге, це угоди з недержавними користувачами даної системи;

- по-третє, це угоди з іншими країнами з приводу обміну інформацією та взаємного визнання документів що подаються або генеруються через Єдине вікно.

Отже Єдине вікно обумовлює не лише традиційні, для електронного урядування, напрямки взаємодії по лініях Уряд – Уряд (G2G) та Уряд – Бізнес (G2B), але й вимагає узгодження питань транскордонної взаємодії між відповідними урядовими агенціями різних держав.

Третім важливим елементом є безпосередня регламентація застосування інформаційно-комунікаційних технологій як на загальному, так і не галузевому рівні. Загальний рівень представлений нормативно-правовими актами, що регламентують використання електронних документів,

електронного цифрового підпису, вчинення правочинів та здійснення платежів в електронній формі. Галузевий рівень представлений нормативно-правовими актами, що визначають технічні стандарти інформаційно-комунікаційних технологій, які застосовуються безпосередньо в системі «Єдине вікно», формати та форми подання даних, та, що важливо, повідомлення щодо термінів запуску тих або інших електронних послуг.

3.3. Правове регулювання системи «Єдине вікно для міжнародної торгівлі» в Україні

Створення системи «Єдине вікно» в Україні офіційно розпочалося у 2016 р. із прийняттям Постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання реалізації принципу «єдиного вікна» під час здійснення митного, санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного та інших видів державного контролю» [25]. Із того часу ця система використовувалася для здійснення державного санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного та радіологічного контролю за бажанням підприємства, а з 31 січня 2018 р. її використання стало обов'язковим.

Поширення застосування системи «Єдине вікно» відбувалося доволі швидкими темпами. Зокрема, лише за три місці після його запуску у повному масштабі (період з 1 лютого 2018 р. по 6 травня 2018 р.) митними органами було оформлено 557572 митні декларації, з яких за принципом «Єдиного вікна» – 77% від загальної кількості, паперових митних декларацій – 20,2%, з одночасним застосуванням принципу «Єдиного вікна» та паперових контролів – 2,8%. При цьому у розрізі напрямків переміщення, доля митних декларацій, оформлених за принципом «Єдиного вікна» становила: для імпорту – 79,7%, для експорту – 87,5%, для транзиту – 20% [26]. Слід зазначити, що низький відсоток транзитних декларацій, оформлених за принципом «Єдиного вікна» багато в чому обумовлюється широким використанням для транзиту товарів документів, що замінюють митну декларацію, відповідно до положень міжнародних угод (зокрема карнетів А.Т.А., книжки МДП тощо).

Взагалі, такий захід із сприяння торгівлі, як запровадження системи «Єдине вікно», можна вважати ключовим для реалізації усіх зобов'язань в рамках УСПТ, адже, як зазначалося раніше, саме через систему «Єдине вікно» відбувається інтеграція діяльності всіх суб'єктів владних повноважень,

здіяятих у виконанні митних та прикордонних процедур. Так само відбувається і трансформація як внутрішніх процедур та процесів відповідних суб'єктів владних повноважень, так і процедур їх взаємодії із суб'єктами ЗЕД та іншими недержавними суб'єктами.

Крім того, і міжнародні організації, надаючи рекомендації щодо реалізації заходів сприяння торгівлі, досить часто асоціюють сприяння торгівлі із створенням безпаперового середовища для сприяння торгівлі, вказуючи, що «інформаційно-комунікаційні технології можуть створити значні можливості для сприяння торгівлі через такі концепти, як безпаперова торгівля та електронні засоби єдиного вікна» [100].

Власне кажучи, комплексний характер правового регулювання питань функціонування системи «Єдине вікно» підтверджується і законодавцем, який закріпив правові основи цієї системи у МКУ у вересні 2018 р. відповідно до Закону України «Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законів України щодо запровадження механізму "єдиного вікна" та оптимізації здійснення контрольних процедур при переміщенні товарів через митний кордон України» [62]. Цим Законом, окрім безпосередньо МКУ вносилися зміни щодо тридцяти чотирьох інших законодавчих актів, які регулювали ті або інші заходи офіційного контролю, або порядок надання дозволів інших державних органів на переміщення товарів через митний кордон, необхідність отримання яких передбачена ст.ст. 196 та 197 МКУ [45].

Відповідно до внесених змін, у МКУ встановлено поняття механізм «єдиного вікна», під яким розуміється «механізм взаємодії декларантів, їх представників та інших заінтересованих осіб з органами доходів і зборів, іншими державними органами, установами та організаціями, уповноваженими на здійснення дозвільних або контрольних функцій щодо переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України, який забезпечує можливість одноразового подання в електронному вигляді через єдиний державний інформаційний веб-портал

«Єдине вікно для міжнародної торгівлі» документів та/або відомостей з метою дотримання вимог щодо переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України... « (п. 19-1 ч.1 ст. 4 МКУ).

Це визначення у цілому відтворює положення, сформульовані у серії рекомендації СЕФАКТ ООН щодо запровадження системи «Єдине вікно». Основними суб'єктами, що використовують цю систему є, з одного боку – декларанти, їх представники та інші заінтересовані особи», з іншого – суб'єкти владних повноважень, уповноважені на здійснення митного та інших видів контролю, або надання дозволів на переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон. Окремо вказується на ключову ознаку системи «Єдине вікно» – одноразове подання документів в електронному вигляді, доступ до яких отримують усі задіяні суб'єкти владних повноважень.

Крім того, слід відзначити запровадження в МКУ окремої категорії – «заходи офіційного контролю» (п. 13-1 ч.1 ст. 4 МКУ), яка охоплює три види контролю:

- 1) фітосанітарний контроль;
- 2) ветеринарно-санітарний контроль;
- 3) державний контроль за дотриманням законодавства про харчові продукти, корми, побічні продукти тваринного походження, здоров'я та благополуччя тварин.

Вищезгаданим Законом було встановлено оновлене поняття однієї з форм здійснення заходів офіційного контролю – «попереднього документального контролю» та визначено новий спосіб здійснення цієї форми контролю – «візуальне інспектування».

Відповідно до п. 42 ч. 1 ст. 4 МКУ попередній документальний контроль є форма здійснення заходів офіційного контролю, яка здійснюється посадовими особами митних органів у пунктах пропуску (пунктах контролю)

через державний кордон України. Такий контроль може здійснюватися у два способи, шляхом:

перевірки відповідних документів і відомостей;

візуального інспектування товарів, транспортних засобів, які ввозяться на митну територію України або поміщуються в митний режим транзиту" (у разі потреби, за результатами застосування автоматизованої системи управління ризиками).

Саме ж візуальне інспектування являє собою дії посадових осіб митних органів, що передбачають зняття засобів забезпечення ідентифікації, накладених на транспортний засіб комерційного призначення, без вивантаження товарів та без їх розпакування, з метою виявлення ознак псування цих товарів (п. 5-1 ч. 1 ст. 4 МКУ).

МКУ також встановлює інституційні основи створення та функціонування «єдиного державного інформаційного веб-порталу «Єдине вікно для міжнародної торгівлі», які повинні забезпечуватися «центрального органом виконавчої влади, що реалізує державну податкову та митну політику» (ч. 6 ст. 31 МКУ). На теперішній час таким органом фактично все ще залишається Державна фіскальна служба (ДФС), але з огляду на прийняття Кабінетом Міністрів рішення щодо реорганізації ДФС шляхом поділу на податкову та митну служби [71], надалі забезпечення функціонування «Єдиного вікна для міжнародної торгівлі» буде забезпечуватися Державною митною службою України. Цей же орган є адміністратором та держателем єдиного державного інформаційного веб-порталу «Єдине вікно для міжнародної торгівлі», а сам веб-портал «входить до складу інформаційно-телекомунікаційної системи органів доходів і зборів» (ч. 2 ст. 33-1 МКУ).

Крім того, зазначається, що «власне розроблення програмного забезпечення» для цього веб-порталу (мається на увазі та його частина, що використовується митницею) має здійснюватися безпосередньо структурним підрозділом органу, відповідального за її функціонування (ч. 7 ст. 31 МКУ).

Таким чином, в українському варіанті законодавець чітко обмежує коло розробників програмної складової системи «Єдине вікно» лише структурними підрозділами митної служби, хоча загальносвітова практика у цій галузі є значно ліберальнішою, дозволяючи залучення недержавних суб'єктів.

Що стосується використання системи «Єдине вікно» іншими залученими суб'єктами владних повноважень, то відповідно до п. 7 «Порядку інформаційного обміну між органами доходів і зборів, іншими державними органами та підприємствами за принципом «єдиного вікна» з використанням електронних засобів передачі інформації» [25] ці суб'єкти мають можливість взаємодіяти з інформаційною системою з використанням:

спеціального програмно-інформаційного комплексу (веб-інтерфейс), який розробляється ДФС та безоплатно надається у користування контролюючим органам, державним органам;

системи електронної взаємодії органів виконавчої влади та системи електронної взаємодії державних електронних інформаційних ресурсів;

власних інформаційних систем, сумісних з інформаційною системою ДФС.

Таким чином, виходячи з міжнародних стандартів, діючу українську систему можна зарахувати до категорії «регуляторного Єдиного вікна (Regulatory Single Window)», яке пов'язує інформаційну систему митниці та інформаційні системи інших суб'єктів владних повноважень і передбачає єдину точку подання інформації та електронне отримання необхідних дозволів та сертифікатів [145, 13 – 18].

У відповідності до ч. 1 ст. 33-1 МКУ [45] веб-портал «Єдине вікно» використовується трьома групами суб'єктів, які мають різний правовий статус, права та обов'язки щодо користування його функціями. До таких груп суб'єктів належать:

- 1) декларанти, їх представники, інші заінтересовані особи;
- 2) митні органи;

3) інші державні органи, установи та організації, уповноважені на здійснення дозвільних або контрольних функцій щодо переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України.

Безпосередньо перелік функцій єдиного державного інформаційного веб-порталу «Єдине вікно для міжнародної торгівлі» визначається ч. 7 ст. 33-1 МКУ, які можна класифікувати на загальні (доступні всім користувачам порталу) та спеціальні (доступні окремим групам користувачів).

Загальні функції порталу «Єдине вікно для зовнішньої торгівлі», що використовуються усіма суб'єктами, містять:

обмін документами та відомостями стосовно переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України;

розмежування доступу до інформації згідно з компетенцією державних органів, інших установ та організацій, уповноважених на здійснення дозвільних або контрольних функцій щодо переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України;

безстрокове збереження інформації, її архівацію та відновлення.

багаторазове використання одноразово внесеної інформації;

До функцій «Єдиного вікна», які використовують виключно декларанти, їх представники, інші заінтересовані особи, належать:

сплата відповідних митних платежів, єдиного збору, плати за здійснення митних формальностей органами доходів і зборів, плати за проведення заходів офіційного контролю уповноваженими органами;

передавання до митних органів документів, відомостей, заяв, запитів тощо та отримання зворотної інформації та відповідей.

До функцій «Єдиного вікна», які використовують виключно державні органи, установи і організації, уповноважені на здійснення дозвільних або

контрольних функцій щодо переміщення товарів, транспортних засобів через митний кордон, належать:

передавання дозвільних документів та/або відомостей про включення (виключення) товару до (з) відповідного реєстру у формі електронних документів, засвідчених електронним цифровим підписом;

передавання інформації про встановлені заборони на переміщення у відповідному напрямку товарів через митний кордон України;

надання відомостей про результати проведення заходів офіційного контролю.

Перелік функцій «Єдиного вікна», які використовують виключно митні органи, становить:

використання відомостей з реєстрів та/або документів для контролю за дотриманням встановлених заборон та/або обмежень на переміщення товарів через митний кордон України;

використання інформації, наданої декларантами та суб'єктами владних повноважень для прийняття відповідних рішень щодо пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України, їх випуску у відповідний митний режим;

координація проведення заходів офіційного контролю уповноваженими органами;

регулярне інформування про здійснення митних формальностей на підставі відповідних дозвільних документів або відомостей про наявність (відсутність) товару у відповідному реєстрі, внесеному до єдиного державного інформаційного веб-порталу "Єдине вікно для міжнародної торгівлі", шляхом надання інформації про товари, переміщені через митний кордон України за відповідний період [відомості про дозвільний документ або реєстр, митний режим, декларанта, відправника, одержувача, найменування країни походження товарів (за наявності), відправлення та призначення, найменування товару, код товару згідно з УКТ ЗЕД, відомості

про кількість товару в кілограмах (вага брутто та вага нетто) та в інших одиницях виміру].

Безпосередньо порядок функціонування та використання системи «Єдине вікно для зовнішньої торгівлі» визначається вже загаданим «Порядком інформаційного обміну між органами доходів і зборів, іншими державними органами та підприємствами за принципом «єдиного вікна» з використанням електронних засобів передачі інформації», затвердженим Постановою Кабінету Міністрів України (далі – Порядок) [25].

У відповідності до п. 11 зазначеного Порядку в рамках системи «Єдине вікно» зберігається чотири типи відомостей та протоколів дій:

внесені уповноваженими посадовими особами відповідного контролюючого органу;

внесені підприємствами та призначені для відповідного контролюючого органу;

внесені уповноваженими посадовими особами державних органів;

сформовані за допомогою інформаційної системи на підставі вищезазначених даних.

Кожен тип відомостей та протоколів дій має власні обмеження щодо доступу для різних суб'єктів, що використовують систему «Єдине вікно».

Ключовою специфікою системи «Єдине вікно» можна вважати можливість здійснення юридично значущих дій повністю в електронній формі.

Зокрема, однією з таких дій є забезпечення здійснення заходів офіційного контролю під час пропуску товарів через митний кордон України та закріплення їх результатів. Зокрема, система «Єдине вікно» забезпечує внесення результатів здійснення у пунктах пропуску через державний кордон заходів офіційного контролю, які містять: державний санітарно-епідеміологічний, ветеринарно-санітарний, фітосанітарний, екологічний контроль (п. 18 та 20 Порядку) та автоматичне формування відмітки про

проходження радіологічного контролю (за наявності відповідних комплексів автоматизованого контролю) (п. 19 Порядку).

Крім того, система «Єдине вікно» забезпечує інформування підприємств про проходження видів контролю та про необхідність здійснення додаткових видів контролю. Так, після випуску товарів із пункту пропуску, відповідному підприємству автоматично надсилається електронне повідомлення (п. 21 Порядку), в якому, зокрема, зазначаються:

- види державного контролю, якого здійснено у формі попереднього документального контролю у пунктах пропуску через державний кордон України;

- види державного контролю, яких завершено у пункті пропуску через державний кордон України;

- види державного контролю, які необхідно завершити у зонах митного контролю на митній території України;

- вичерпний перелік документів та відомостей, яких необхідно подати відповідному контролюючому органу для завершення необхідного виду державного контролю.

Ще однією юридично значущою дією є ініціювання підприємством проведення процедур державного контролю у митних органах призначення (п. 22 Порядку). Функцію заяви на проведення таких процедур для контролюючих органів є електронне повідомлення підприємства з прикріпленими сканованими копіями документів, завірене електронним цифровим підписом.

Відповідно наступною юридично значущою дією є внесення рішення уповноваженої посадової особи контролюючого органу за результатами проведення процедур державного контролю (п. 24 Порядку). Таке рішення приймається у можливо найкоротший строк, але не більше ніж чотири робочих години з моменту отримання через веб-інтерфейс електронного повідомлення і сканованих документів. При цьому визначається вичерпний перелік можливих рішень:

завершення відповідного виду державного контролю;
відмову в завершенні здійснення відповідного виду державного контролю;
проведення огляду (інспектування) товарів;
проведення огляду (інспектування) товарів та відбору зразків;
здійснення додаткової обробки товарів (фумігації, знезараження, нанесення відповідного маркування тощо);
повернення вантажу за межі митної території України;
знищення вантажу;
товар не підлягає відповідному виду державного контролю.

Абсолютно новою юридично значущою дією, яка реалізується системою «Єдине вікно» самостійно, є завершення виду державного контролю за принципом мовчазної згоди (п. 25 Положення). Для реалізації принципу мовчазної згоди в системі «Єдине вікно» реалізовано відповідний алгоритм дій, який містить декілька послідовних дій та базується на правилі, згідно з яким протягом чотирьох робочих годин з моменту отримання через веб-інтерфейс електронного повідомлення і сканованих документів уповноважена посадова особа контролюючого органу повинна внести до системи одне з передбачених законом рішень.

При цьому робочими годинами є час (крім вихідних, святкових і неробочих днів): понеділок – четверг – з 9.00 до 13.00 та з 13.45 до 18.00; п'ятниця – з 9.00 до 13.00 та з 13.45 до 16.45.

Зміни є можливими у разі, якщо для контролюючих органів встановлено інший графік роботи, а також у разі виникнення технічних збоїв в інформаційній системі.

Якщо протягом трьох робочих годин таке рішення не вноситься до системи «Єдине вікно», ця система автоматично створює окреме повідомлення, яким через веб-інтерфейс та електронну пошту адміністратора контролюючий орган попереджається про завершення відповідного строку.

Якщо протягом чотирьох робочих годин уповноважена посадова особа чи адміністратор контролюючого органу все ще не внесли до інформаційної системи будь-якого рішення, інформаційна система автоматично формує рішення про здійснення відповідного виду державного контролю.

Таке автоматично сформоване рішення є:

підтвердженням проведення відповідного виду державного контролю;
підставою для завершення митного контролю та митного оформлення товарів, що переміщуються через митний кордон України.

Контролюючий орган повідомляється системою «Єдине вікно» про автоматично сформовані рішення щодо здійснення відповідного виду державного контролю шляхом відображення окремого електронного повідомлення у веб-інтерфейсі та через електронну пошту уповноваженої посадової особи за місцезнаходженням митниці призначення та адміністратора системи контролюючого органу.

Таким чином, систему «Єдине вікно» можна охарактеризувати не тільки як платформу, середовище або інструмент взаємодії між суб'єктами ЗЕД, митними органами та іншими контролюючими органами, але й як автоматизовану систему, що забезпечує автоматичне прийняття рішень та надання послуг.

Автоматичне прийняття рішень полягає у самостійному генеруванні системою рішень про проходження видів державного контролю за принципом мовчазної згоди у разі пропуску посадовими особами контролюючих органів строків для внесення своїх рішень до системи.

Послуги, що надаються в системі Єдиного вікна, мають вираження у спрощенні обміну торговою інформацією між учасниками торгової діяльності і державними структурами з метою отримання відповідних дозволів, ліцензій, сертифікатів та погоджень. У рамках системи «Єдине вікно» учасники торгової діяльності або їх агенти можуть подавати документи і відомості в електронній або паперовій формі, використовуючи єдину точку прийому даних.

Система сприяє зниженню часу на оформлення, а також забезпечення того, щоб інформація, необхідна для виконання цих процесів, подавалася тільки один раз. «Єдине вікно» також сприяє прозорості та спрощенню торгівлі, прискорює обмін інформацією між усіма учасниками процесу, мінімізує людський фактор.

Система є повністю автоматизованою, дозволяє подавати документи один раз в одне місце і мінімізує контакти з державними службовцями. «Єдине вікно» передбачає створення єдиної електронної бази даних, яка дозволяє різним службам контролю та митницям в автоматичному режимі обмінюватися інформацією про вантаж, який проходить через кордон України, і про результати його державного контролю.

Разом із тим, є деякі аспекти функціонування системи «Єдине вікно для зовнішньої торгівлі», які поки що не дозволяють говорити про повноцінну її реалізацію.

Зокрема, це стосується формату електронних даних, що використовуються у цій системі. Так, п. 4 ч. 6 ст. 33-1 МКУ і передбачає, що визначення змісту та формату даних для подання через єдиний державний інформаційний веб-портал «Єдине вікно для міжнародної торгівлі» повинно відбуватися «відповідно до моделі даних Всесвітньої митної організації». Але відповідна модель даних ВМО «WCO Data Model» [163] базується на таких елементах:

- щодо контексту обміну інформацією: використання бізнес-моделей обробки;

- щодо змісту обміну інформацією: використання наборів даних та кодів;

- щодо структури обміну інформацією: використання гармонізованих моделей інформації;

- щодо технічних рішень обміну інформації: використання стандартів повідомлень UN/EDIFACT та XML.

Все це дозволяє досягти належного рівня гармонізації відомостей (тобто коли універсальний набір відомостей використовується усіма

суб'єктами владних повноважень). У той же час, українська система, як впливає з попереднього, досі використовує скановані копії документів та значимою мірою залежить від особливостей внутрішніх процедур та вимог щодо інформації різних контролюючих органів, що значною мірою звужує можливості як по їх автоматизованій обробці, так і по гармонізації наборів відомостей.

Ще одним важливим недоліком можна вважати обмеження можливостей публічно-приватного партнерства та відсутності положень щодо підтримання конкуренції між розробниками програмного забезпечення, зокрема клієнтських програм, що використовуються недержавними суб'єктами. Адже одним із важливих елементів функціонування системи «Єдине вікно» у зарубіжних країнах (наприклад, у Канаді або Швеції) є наявність затверджених вимог щодо сертифікації стороннього програмного забезпечення для роботи з відповідною системою. А це створює умови для конкуренції та участі багатьох представників приватного сектору у розвиткові системи «Єдине вікно».

На теперішній час не вирішено питання контролю за реалізацією функцій системи «Єдине вікно», зокрема щодо забезпечення їх відповідності встановленим законодавством з питань державної митної справи правилам виконання митних процедур та формальностей. Наприклад, це стосується застосування профілів ризику, забезпечення належних термінів обробки електронних повідомлень підприємств, що надсилаються через системи «Єдине вікно», прийняття або не прийняття системою окремих документів або реквізитів документів тощо.

ВИСНОВКИ

Здійснене дослідження адміністративно-правових аспектів реалізації принципу сприяння торгівлі у митному законодавстві та особливостей імплементації пов'язаних із ним зобов'язань України щодо спрощення процедур торгівлі дозволило зробити ряд висновків та пропозицій.

1. Основою принципу сприяння торгівлі є визнання необхідності усунення перешкод для міжнародних переміщень товарів, які не пов'язані з тарифним та нетарифним регулюванням. У вузькому розумінні заходи із сприяння торгівлі стосуються формальностей при переміщенні товарів та транспортних засобів через митний кордон, у широкому – регуляторного середовища для міжнародної торгівлі та міжнародного транспорту.

2. Серед основних етапів формування правил щодо сприяння торгівлі можна виокремити: 1) проголошення необхідності скасування надмірних, непотрібних та довільних митних формальностей (Міжнародна конвенція щодо спрощення митних формальностей 1923 р.); 2) встановлення вимог щодо єдиного та недискримінаційного застосування митного законодавства (ГАТТ – 1947); 3) правове визначення категорії «сприяння торгівлі» (Рекомендація №4 ООН СЕФАКТ, 1974 р.); 4) встановлення стандартів сприяння торгівлі як норм «м'якого права» (нова редакція Міжнародної конвенції щодо спрощення та гармонізації митних процедур ВМО (1999 р.); 5) встановлення зобов'язань країн-членів СОТ щодо реалізації заходів із сприяння торгівлі (Угода про спрощення процедур торгівлі 2013 р.).

3. Встановлено, що зобов'язання щодо реалізації заходів із сприяння торгівлі мають три чітко окреслені рівні регулювання: а) глобальний (СОТ, ВМО, ООН тощо), який охоплює універсальні стандарти; б) регіональний (регіональні угоди щодо вільної торгівлі), що містить додаткові вимоги для відповідних зон вільної торгівлі; в) двосторонній (двосторонні угоди, співробітництво митних органів суміжних країн), на якому визначається організація руху товарів та транспортних засобів через міждержавні кордони.

4. Норми та принципи щодо сприяння торгівлі базуються на загальних тенденціях глобалізації як в економічному аспекті, так і в аспекті формування глобальних норм та стандартів щодо здійснення публічного адміністрування. Увага до цієї сфери обумовлена успіхом процесу лібералізації тарифних та нетарифних бар'єрів, що зробило витрати імпортерів та експортерів на виконання митних формальностей порівняними з витратами на справляння митних платежів. Важливим аспектом є залучення недержавних таких суб'єктів, як Міжнародна організація стандартизації (ISO) та Міжнародна електротехнічна комісія (IEC) до нормотворення у цій сфері.

5. Норми УСПТ залишають національним урядам широку дискрецію щодо шляхів та способів їх практичної реалізації, акцентуючи увагу на результатах, яких має бути досягнуто. Об'єктом на якого спрямовано заходи щодо сприяння торгівлі, є сукупність прикордонних та митних процедур, що підлягають спрощенню, гармонізації та уніфікації, а результатом та одночасно головним критерієм ефективності здійснення цих заходів є зниження прямих та непрямих торговельних операційних витрат імпортерів та експортерів, пов'язаних із виконанням відповідних формальностей та забезпеченням дотримання законодавства у сфері зовнішньої торгівлі.

6. Структура зобов'язань щодо сприяння торгівлі в рамках СОТ може бути класифікованою на трьох базових підставах: у залежності від способу встановлення зобов'язань: а) зобов'язання відповідно до базової угоди ГАТТ (ст.ст. V, VIII та X ГАТТ); б) зобов'язання, що містяться у частині I УСПТ (ст.ст. 1 – 12), якими уточнюються та покращуються базові норми; 36 окремих заходів із сприяння торгівлі щодо імплементації яких здійснюються повідомлення згідно з правилами імплементації УСПТ; у залежності від ступеня уточнення положення у нормах УСПТ зобов'язання можна класифікувати на: існуючі зобов'язання (відтворюють норми ГАТТ); посилені зобов'язання (розширюють та деталізують вимоги норм ГАТТ); нові зобов'язання (які не існували раніше у нормах ГАТТ); У залежності від строків та порядку імплементації такі зобов'язання нормами ст. 14 УСПТ

поділяються на: категорія «А», що впроваджується з моменту набрання чинності УСПТ; категорія «В», що впроваджується на дату після завершення перехідного періоду; категорія «С», що вимагає набуття імплементаційної здатності шляхом надання підтримки та допомоги у розвитку потенціалу.

7. Процес виконання зобов'язань щодо сприяння торгівлі відповідно до УСПТ визначено декількома характеристиками: а) вимоги УСПТ у першу чергу стосуються кінцевих результатів, які мають бути досягнутими в результаті реалізації заходів із сприяння торгівлі та мають вираження у наданні суб'єктам зовнішньої торгівлі конкретних можливостей; б) УСПТ не містить жорстких правил щодо шляхів та способів виконання окремих зобов'язань, залишаючи кожній державі широку дискрецію у цьому питанні; в) реалізація зобов'язань у рамках УСПТ містить реформування законодавства, розвиток інфраструктури та матеріального забезпечення, розвиток людського потенціалу суб'єктів владних повноважень, залучення іноземної технічної допомоги; г) правові аспекти реалізації заходів із сприяння торгівлі охоплюють не лише митну справу, але й інші сфери публічного адміністрування (регулювання транспорту, банківської сфери, електронного документообігу тощо).

8. Виокремлено три основних виклики щодо імплементації зобов'язань УСПТ стосовно сприяння торгівлі, що на теперішній час існують в Україні. По-перше, існує суттєвий розрив між нормативним запровадженням окремих заходів сприяння торгівлі та їх практичною реалізацією, обумовлений недостатньою увагою до процедурних аспектів застосування заходів та відсутністю належної ініціативи як державних, так і недержавних суб'єктів. По-друге, визначені УСПТ заходи щодо сприяння торгівлі базуються на загальних нормах та принципах належного урядування, тож вимагає суттєвої трансформації процедур та принципів діяльності суб'єктів владних повноважень у цілому. По-третє, процес імплементації зобов'язань у рамках УСПТ потребує узгодження з процесом наближення

митного законодавства до стандартів ЄС відповідно до вимог Угоди про асоціацію.

9. Важливим елементом реалізації зобов'язань УСПТ є утворення Національного комітету із спрощення процедур торгівлі (далі – НКСПТ), правовий статус якого повинен базуватися на рекомендаціях Центру ООН по спрощенню процедур торгівлі та електронним діловим операціям (далі – СЕФАКТ ООН). НКСПТ має утворюватися рішенням компетентного органу державної влади та об'єднувати представників трьох категорій суб'єктів: а) органів виконавчої влади, що здійснюють контрольну або регуляторну діяльність у сфері зовнішньої торгівлі, транспорту, фінансів та інфраструктури; б) підприємств імпортерів та експортерів та їх асоціацій; в) суб'єктів, що надають послуги у сфері ЗЕД (логістика, фінансові послуги, інформаційне забезпечення, торгово-промислові палати, митні брокери, академічні інституції тощо). Функціями НКСПТ є: координація, стратегічне планування, методичне забезпечення, міжнародне співробітництво з питань сприяння торгівлі. Формами діяльності НКСПТ є: на стратегічному рівні – розробка та імплементація плану із сприяння торгівлі, на оперативному рівні – підготовка звітів, рекомендацій, сприяння нормотворчому процесові; на технічному – управління проектами та технічні пропозиції.

10. Система «Єдине вікно» є ключовим інструментом інтегрованої реалізації заходів сприяння торгівлі. Ця концепція передбачає високий рівень гармонізації, коли формування універсальних підходів до технічних рішень щодо обміну інформацією ведуть до формування міжнародних стандартів митних процедур. Такі стандарти містять надання суб'єктам ЗЕД можливостей: одночасного подання документів та відомостей усім відповідним суб'єктам владних повноважень, отримання результатів їх перевірки, виключення повторного витребування раніше поданих відомостей. «Єдине вікно» є засобом автоматизації митних та прикордонних формальностей та інструментом адміністрування обміну інформацією для

суб'єктів владних повноважень та недержавних суб'єктів. Такий обмін базується на використанні стандартизованих наборів даних.

11. Діюча в Україні система «Єдине вікно для міжнародної торгівлі» передбачає її використання трьома групами суб'єктів: а) декларанти, їх представники, інші заінтересовані особи; б) митні органи; в) інші державні органи, установи та організації, уповноважені на здійснення дозвільних або контрольних функцій щодо переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України. Кожна із груп суб'єктів має специфічні права та обов'язки щодо використання системи, які, зокрема, відрізняються: переліком документів та відомостей, яких вони мають право вносити до системи; правами доступу до інформації, що міститься у системі; функціями системи, які можуть використовуватися.

12. Українська система «Єдине вікно для міжнародної торгівлі» надає можливість вчинення низки юридично значущих дій в електронній формі. Однією з таких дій є забезпечення здійснення заходів офіційного контролю під час пропуску товарів через митний кордон України та закріплення їх результатів (внесення результатів санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного контролю та автоматичне формування відмітки про проходження радіологічного контролю). Крім того, система забезпечує інформування підприємств про проходження видів контролю та про необхідність здійснення додаткових видів контролю шляхом автоматичного надсилання електронного повідомлення. Ще однією юридично значущою дією є ініціювання підприємством проведення процедур державного контролю у формі електронного повідомлення з прикріпленими сканованими копіями документів завіреного електронним цифровим підписом. Відповідно наступною юридично значущою дією є внесення рішення уповноваженої посадової особи контролюючого органу за результатами проведення процедур державного контролю.

13. Зазначенно юридично значущу дію, яка реалізується системою «Єдине вікно для міжнародної торгівлі» автоматично—завершення виду

державного контролю за принципом мовчазної згоди. Відповідний алгоритм покликано забезпечити дотримання строку у чотири робочі години для внесення відповідного рішення до системи рішень контролюючих органів. У разі відсутності такого рішення, через три робочі години після отримання контролюючих органів повідомлення підприємства з копіями необхідних документів система надсилає спеціальне попередження, а через чотири години автоматично формує рішення про здійснення відповідного виду державного контролю. Таке автоматично сформоване рішення є підтвердженням проведення відповідного виду державного контролю та підставою для завершення митного контролю та митного оформлення товарів, що переміщуються через митний кордон України.

14. До питань, які підлягають вирішенню для забезпечення повноцінного функціонування системи «Єдине вікно для міжнародної торгівлі» в Україні, зокрема належать: а) повна стандартизація інформації, відповідно до Моделі даних ВМО (процес обробки інформації, стандартизовані дані та коди, гармонізовані набори даних, стандарти повідомлень UN/EDIFACT та XML); б) забезпечення конкуренції між розробниками програмного забезпечення шляхом оприлюднення стандартів та правил сертифікації клієнтських програм для доступу до «Єдиного вікна для міжнародної торгівлі»; в) створення механізмів контролю за забезпеченням відповідності функцій системи та порядку їх автоматичної реалізації вимогам законодавства.

15. З метою забезпечення відповідності системи «Єдине вікно для міжнародної торгівлі» міжнародним стандартам та сучасним тенденціям розвитку митної справи, частини шосту та сьому ст. 31 МКУ викласти у такій редакції:

«6. Створення та функціонування автоматизованої інформаційної системи митного оформлення, інших відповідних інформаційних систем та єдиного державного інформаційного порталу «Єдине вікно для міжнародної

торгівлі» забезпечується центральним органом виконавчої влади, що формує державну податкову та митну політику.

7. Питання використання програмного забезпечення органами доходів і зборів визначається центральним органом виконавчої влади, що формує державну податкову та митну політику».

Частини першу, другу і третю ст. 33-1 МКУ викласти у такій редакції:

«1. Взаємодія між декларантами, їх представниками, іншими заінтересованими особами та суб'єктами владних повноважень, уповноваженими на здійснення дозвільних або контрольних функцій щодо переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України, здійснюється з використанням механізму «Єдиного вікна для міжнародної торгівлі» згідно із цим Кодексом.

2. Для здійснення взаємодії, передбаченої частиною першою цієї статті, використано єдиний державний інформаційний веб-портал «Єдине вікно для міжнародної торгівлі». Адміністратором та держателем єдиного державного інформаційного веб-порталу «Єдине вікно для міжнародної торгівлі» є центральний орган виконавчої влади, що формує державну податкову та митну політику.

Єдиний державний інформаційний веб-портал «Єдине вікно для міжнародної торгівлі» забезпечує можливість обміну інформацією між інформаційно-комунікаційними системами суб'єктів владних повноважень, зазначених у ч. 1 цієї статті.

Суб'єкти владних повноважень, зазначені у ч. 1 цієї статті, забезпечують відповідність своїх інформаційно-комунікаційних систем технічним стандартам єдиного державного інформаційного веб-порталу «Єдине вікно для міжнародної торгівлі».

3. Єдиний державний інформаційний веб-портал «Єдине вікно для міжнародної торгівлі» для забезпечення дозвільних або контрольних функцій щодо переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України використовує набір гармонізованих відомостей.

Набір гармонізованих відомостей визначається центральним органом виконавчої влади, що формує державну податкову та митну політику на основі відповідних міжнародних стандартів після консультацій із суб'єктами владних повноважень, зазначених у ч. 1 цієї статті».

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аналіз регуляторного впливу до проекту наказу Міністерства фінансів України «Про затвердження Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю». URL: http://www.minfin.gov.ua/control/uk/publish/printable_article?art_id=338524.
2. Бережнюк І.Г. Митне регулювання України: національні та міжнародні аспекти: монографія. Дніпропетровськ: Академія митної служби України, 2009. 543 с.
3. Бережнюк І. Управління економічною ефективністю роботи митних органів. URL: <http://www.awuj.ru/doc/IPO/Tezi/berejnuk.doc>.
4. Бережнюк І.Г., Несторишен О.В., Неліпович О.В. Генеза категорії «митна процедура» у законодавчому та науковому контекстах. *Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету*. 2014. Вип. 25. С. 163–170.
5. Борисенко О.П., Боркут О.В. Імплементация положень Угоди СОТ зі спрощення процедур торгівлі: перші кроки України. *Вісник НАДУ*. 2015. № 4. С. 25–30.
6. Борисов К.Г. Международное таможенное право : учеб. пособ. 2-е изд., допол. Москва. : Изд-во РУНД, 2001. 616 с.
7. Брачук А.О. Зміст та реалізація принципу сприяння законної торгівлі в митному законодавстві. *Юридична наука*. № 12 (54). 2015. С. 166–173.
8. Брачук А.О. Досвід США у запровадженні системи «Єдине вікно». Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку України в умовах європейської інтеграції: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 18 трав. 2018 р.): у 2 т. Т. 1. Одеса : Видав. дім «Гельветика», 2018. С. 439 – 442.

9. Брачук А.О. Категорія «митні процедури» в українському законодавстві: поняття та типологія. *Актуальні проблеми політики*. 2016. Вип. 58. С. 241–250.
10. Брачук А. Концепт «сприяння торгівлі» у митному законодавстві. *Evropský politický a právní diskurz*. 2017. Vol. 4. Issue 6. P. 205–211.
11. Брачук А.О. Міжнародні стандарти системи «єдине вікно» для зовнішньої торгівлі. *Lex Portus*. 2018. № 1. С. 93–104.
12. Брачук А.О. Митна безпека та митні інтереси в умовах спрощення митних процедур. *Традиції та новації юридичної науки: минуле, сучасність, майбутнє*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 19 трав. 2017 р.): у 2 т. Т. 1. Одеса : Видав. дім «Гельветика», 2017. С. 492–494.
13. Брачук А.О. Нормативне тлумачення поняття «митні процедури». *Верховенство права очима правників-початківців*: матеріали Всеукр. наук. конф. студентів та аспірантів, (м. Одеса, 3 груд. 2016 р.). Одеса: Юрид. л-ра, 2016. С. 229–230.
14. Брачук А.О. Особливості забезпечення митної безпеки та митних інтересів в умовах спрощення митних процедур. *Lex portus*. № 1(3)'2017. С. 156–167.
15. Брачук, А.О. Правила СОТ щодо сприяння торгівлі: базові елементи концепції. *Lex Portus*. 2018. № 4. С. 5–16.
16. Брачук А.О. Система «Єдине вікно» та її вплив на публічне адміністрування зовнішньої торгівлі. *Вітчизняна юридична наука в умовах сучасності*: матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 15–16 берез. 2019 р.). Харків: ГО «Асоціація аспірантів-юристів», 2019. С. 29–32.
17. Брачук А.О. Формування концепції сприяння законній торгівлі у міжнародних договорах з митних питань. *Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку держави та права в умовах євроінтеграції*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 20 трав. 2016 р.): у 2 т. Т. 1. Одеса : Юрид. л-ра, 2016. С. 444–446.

18. Габричидзе Б.Н., Зобов. В.Е. Таможенная служба в Российской Федерации. Москва. : Юрид. лит., 1993. 208 с.
19. Гапонюк О.О. Правове забезпечення адміністративних послуг у митній сфері: автореф. дис. ... кандид. юрид. наук. Київ, 2017. 19 с.
20. Губіна І.С. Митний постаудит у системі митного контролю: проблеми нормативно-правового регулювання. *Митна безпека*, 2011. № 1 (2). С. 31–36.
21. Герман О.О. Митні формальності щодо автомобільних транспортних засобів: автореф. дис. ... канд.. юрид. наук. Одеса, 2018. 24 с.
22. Давиденко Л.М. Забезпечення прав і свобод громадян при здійсненні митних процедур (організаційно-правові аспекти): автореф. дис. ... кандид. юрид. наук. Ірпінь, 2007. 26 с.
23. Денисенко С.І. Міжнародно-правові стандарти спрощення та гармонізації митних процедур у сфері міжнародної торгівлі: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2015. 17 с.
24. Державна фіскальна служба. Офіційний портал. URL: <http://sta-sumy.gov.ua/media-tsentr/regionalni-novini/97458.html>.
25. Деякі питання реалізації принципу «єдиного вікна» під час здійснення митного, санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного та інших видів державного контролю: Постанова Кабінету Міністрів України від 25 травня 2016 р. № 364. *Офіційний вісник України*. 2016. № 46. Ст. 1667.
26. Єдине вікно на митниці: Статистика з 01 лютого 2018 по 06 травня 2018. Міністерство фінансів України. URL: <https://www.minfin.gov.ua/news/view/statystyka-zastosuvannia-iedynoho-vikna-na-mytnytsi-z--liutoho--po--travnia?category=derzhavna-fiskalna-sluzhba-ukraini-organi&subcategory=mitnicja>.
27. Квеліашвілі Г.М. Послуги в митній сфері як інструмент державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності. Публічне

адміністрування: теорія та практика. Електронний збірник наукових праць. 2012. №1. URL: [http://www.dridu.dp.ua/zbirnik/2012-01\(7\)/12kgmrzd.pdf](http://www.dridu.dp.ua/zbirnik/2012-01(7)/12kgmrzd.pdf).

28. Кивалов С.В. Средства осуществления таможенной политики. Одесса: Астропринт, 1995. 135 с.

29. Ківалов С.В., Кормич Б.А. Правове регулювання принципів, функцій та форм митної політики. *Митна справа*. 2001. № 5. С. 3–13.

30. Клян Ф.Г. Міжнародно-правове регулювання переміщення товарів через митний кордон: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2011. 17 с.

31. Коваль Н.О. Підстави і порядок переміщення гуманітарної допомоги через митний кордон України: автореф. дис. ... кандид. юрид. наук. Одеса, 2014. 19 с.

32. Кормич Б.А. Глобальне адміністративне право: ключові аспекти концептуалізації. *Lex Portus*. 2018. № 1. С. 21–32.

33. Кормич Б.А. Глобалізація адміністративного права та митне законодавство. *Lex Portus*. № 5. 2017. С. 17–29.

34. Кормич Б.А. Митні режими як інститут митного права. *Митна справа*. 2013. № 6. С. 86–92.

35. Кормич Б.А. Тарифні переговори та створення ГАТТ-47: процедури і принципи. *Митна справа*. 2015. № 1. С. 4–12.

36. Кунєва З.Ю. Митні формальності: основи адміністративно-правової моделі: автореф. дис. ... кандид. юрид. наук. Запоріжжя, 2017. 18 с.

37. Лист Секретаріату Міжвідомчої робочої групи з впровадження технології «Єдине вікно – локальне рішення» «Щодо оновлення складу Міжвідомчої робочої групи» від 30.07.2014 р. № 500 URL: [http://www.singlewindow.org/upload/ilovepdf_merged_\(11\).pdf](http://www.singlewindow.org/upload/ilovepdf_merged_(11).pdf).

38. Ляшенко А.Ю. Упрощение процедур международной торговли как инструмент повышения конкурентоспособности отечественной продукции в условиях глобализации. *Економічний вісник Донбасу*. 2018. № 1 (51). С. 66–73.

39. Мазур А.В. Організаційно-правові основи митного контролю в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2004. 19 с.
40. Макаренко А.В. Митна реформа: пошук оптимальної концепції. *Lex Portus*. 2017. № 3. С. 21–36.
41. Мармилова Т.Д. Підстави та порядок встановлення та реалізації митних пільг та преференцій в Україні: автореф. дис. ... кандид. юрид. наук. Одеса, 2010. 17 с.
42. Мельник Р.С. Система вітчизняного адміністративного права та євроінтеграція України: до питання пошуку взаємозв'язку. *Право України*. 2010. № 8. С. 116–122.
43. Міжнародна конвенція про спрощення та гармонізацію митних процедур у редакції від 26 червня 1999 р. *Офіційний вісник України*. 2011. № 71, Ст. 727, № 18, Ст. 2711.
44. Митний кодекс України від 11.07.2002 р., № 92-IV. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/ru/92-15>.
45. Митний кодекс України від 13 березня 2012 р. *Офіційний вісник України*. 2012. № 32. Ст. 1175.
46. Митне право України: навч. посіб: за заг. ред. О.Х. Юлдашева. Київ. : Центр навч. л-ри, 2009. 232 с.
47. Науменко В. Мінімізація ризиків при митному оформленні. навч. посіб. Київ: ЗАТ Август, 2003. 224 с.
48. Національна стратегія щодо спрощення процедур міжнародної торгівлі України Міжвідомчої робочої групи від 04.03.14 р. URL: http://singlewindow.org/Dodatok_12_Proekt_natsionalnoї_strategії.pdf.
49. Несторшен І.В., Туржанський В.А., Бережнюк І.І. Підходи до рейтингового оцінювання спрощення процедур міжнародної торгівлі в Україні. *Modern Economics*. 2017. № 3. С. 97–88. URL: <https://modecon.mnau.edu.ua/issue/3-2017/UKR/nestoryshen.pdf>.
50. Основи митної справи в Україні : підручник: за ред. П.В. Пашка. Київ: Знання, 2008. 651 с.

51. Основы торговой политики и правила ВТО. А.В. Данильцев, Е.В. Данилова, А.В. Захарова и др. Москва : Междунар. отнош., 2005. 448 с.
52. Основы экономической безопасности (государство, регион, предприятие, личность): под ред. Е.А. Олейника. Москва: ЗАО Бизнес-школа «Интел-Синтез». 1997. 288 с.
53. Павленко Є.Б. Взаємодія митних органів України та Європейського Союзу у профілактиці порушень митних правил: автореф. дис. ... кандид. юрид. наук. Львів, 2011. 22 с.
54. Павленко Є. Специфіка інтеграції норм митного права в країнах Європейського Союзу. *Підприємництво, господарство і право*. 2009. № 8. С. 52–54.
55. Пашко П.В. Митна безпека: монографія. Одеса: АТ «Пласке», 2009. 628 с.
56. Пашко П.В. Організаційно-економічний механізм забезпечення митної безпеки України: автореф. дис. ... д-ра екон. наук. Львів 2009. 39 с.
57. Перепьолкін С.Б. Міжнародно-правові аспекти митного співробітництва європейських держав: автореф. дис. ... кандид. юрид. наук. Харків, 2009. 20 с.
58. Пісной П. Управління митними ризиками як один із методів забезпечення митної безпеки держави. *Вісник Національної академії державного управління*. 2008. № 2. С. 177–186.
59. Писаренко Н.Б. Межі судового контролю щодо дискреційних адміністративних актів: практика Європейського суду з прав людини та українські реалії. *Вісник Національної академії правових наук України*. 2017. № 1. С. 109–119.
60. Платонов О. Практика «Єдиного вікна» у міжнародній торгівлі. *Вісник КНЕУ*. № 4. 2013. С. 37–47.
61. Податковий кодекс України від 02 грудня 2010 р. № 2755-VI URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>.

62. Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законів України щодо запровадження механізму «єдиного вікна» та оптимізації здійснення контрольних процедур при переміщенні товарів через митний кордон України: Закон України від 6 вересня 2018 р. № 2530-VIII. *Офіційний вісник України*. 2018. № 78. Ст. 2590.

63. Про затвердження Порядку виконання митних формальностей при здійсненні митного оформлення товарів із застосуванням митної декларації на бланку єдиного адміністративного документа: Наказ Міністерства фінансів України від 30.05.2012 р. № 631. *Офіційний вісник України*. 2012. № 64. Ст. 2627.

64. Про затвердження Порядку заповнення митних декларацій на бланку єдиного адміністративного документа: Наказ Міністерства фінансів України від 30.05.2012 р. № 651. *Офіційний вісник України*. 2012. № 64. Ст. 2629.

65. Про затвердження порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю: Наказ Міністерства фінансів України від 31.07.2015 р. № 684. *Офіційний вісник України*. 2015. № 70. Ст. 2323.

66. Про затвердження Порядку надання та анулювання митницею статусу уповноваженого (схваленого) експортера: Наказ Міністерства Фінансів України від 21.08.2013 р. № 667. *Офіційний вісник України*. 2014. № 100. Ст. 2965.

67. Проект Закону про внесення змін до Митного кодексу України (щодо деяких питань виконання глави 5 розділу IV Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони № 7473 від 29.12.2017. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=63291.

68. Про основи національної безпеки України: Закон України від 19.06.2003 №964 IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. №39. Ст. 351.

69. Про ратифікацію Протоколу про внесення змін до Марракеської угоди про заснування Світової організації торгівлі: Закон України від 04.11.2015 № 745-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 49–50. С. 456.

70. Про схвалення Концепції з ІТ-централізації в системі управління державними фінансами: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 10 липня 2019 р. № 594-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/594-2019-p>.

71. Про утворення Державної податкової служби України та Державної митної служби України: Постанова Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 р. № 1200. *Офіційний вісник України*. 2019. № 7. Ст. 208.

72. Протокол про внесення змін до Марракеської угоди про заснування Світової організації торгівлі. *Офіційний вісник України*. 2015. № 94. Ст. 3197.

73. Рамкові стандарти безпеки та полегшення світової торгівлі SAFE 2005 р. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>.

74. Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли Всемирной таможенной организации (июнь, 2005 г.) URL: Режим доступа: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/976_003.

75. Створення в Україні Національного Комітету зі сприяння торгівлі в рамках Угоди СОТ про спрощення процедур торгівлі. Діалог зі сприяння торгівлі. Київ. Інститут економічних досліджень і політичних консультацій. 2016. 12 с.

76. Стельмашук А. Підвищення ролі митної політики в системі захисту внутрішнього ринку. *Всеукраїнський науково-виробничий журнал «Інноваційна економіка»*. 2011. № 6. С. 279–286.

77. Полищук А.В., Пашко П.В., Самсонов Е.Б., Семка С.Н., Ченцов В.В. Таможенный контроль: на пути к международным стандартам: монография. Одеса: ЗАТ «ПЛАСКЕ», 2009. 476 с.

78. Трофімов С.А. Організаційно-правові засади здійснення митних процедур на морському транспорті : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2008. 20 с.
79. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони від 27 червня 2014 р. *Офіційний вісник України*. 2014. № 75. Т. 1. Ст. 2125.
80. Угода про спрощення процедур торгівлі від 07 грудня 2013 р. *Офіційний вісник України*. 2015. № 94. Ст. 3197.
81. Управління ризиками в митній справі: зарубіжний досвід та вітчизняна практика: монографія; за заг. ред. І.Г. Бережнюка. Хмельницький: ПП. Мельник А.А., 2014. 288 с.
82. Федотов О.П. Адміністративно-правова концепція здійснення митної справи: теорія і практика: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Одеса, 2016. 38 с.
83. Федотов О.П. Концепція державної митної справи: виклики модернізації в Україні: монграфія. Одеса: Юрид. л-ра. 2016. 392 с.
84. Філатов В.В. Імплементация міжнародних норм до митного законодавства України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Львів, 2012. 16 с.
85. Цаліна Д.С. Порядок митного оформлення товарів при їх переміщенні через митний кордон України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2009. 20 с.
86. Царенко В.І., Хома В.О. Митні процедури: ознаки та поняття. Порівняльно-аналітичне право. 2014. No 3. URL: http://www.pap.in.ua/3_2014/40.pdf.
87. Ченцов В.В. Митна служба в системі державного управління в зарубіжних країнах: компаративний аналіз. *Університетські наукові записки*. 2009. № 1. С. 333–339.

88. Чорна О.В. Гармонізація митного законодавства України до вимог міжнародних стандартів: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Запоріжжя, 2015. 20 с.
89. Шульга М.Г. Переміщення і пропуск товарів через митний кордон України. Право та управління : електрон. наук. фах. вид. Нац. ун-т держ. податк. служби України. Ірпінь, 2012. № 3. С. 475–486. URL: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/prtup/2011_2/pdf/11smgdmp.pdf.
90. Юридична енциклопедія: в 6 т. Редкол.: С. Шемшученко та ін. Київ: «Укр. енцикл.» ім. М.П. Бажана, 2003. Т. 5. 736 с.
91. Agreement on Trade Facilitation. Annex to The Protocol Amending The Marrakesh Agreement Establishing The World Trade Organization. 28 November 2014. World Trade Organisation. WT/L/940. 32 p.
92. A Framework Of Standards To Secure And Facilitate Global Trade. UNECE Round Table. 8 February 2006. https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2006/itc/itcrt_sec/pres1.ppt
93. Ackleson J. Directions in border security research. Social Science Journal. Vol. 40. No. 4. P. 573–581.
94. Aid For Trade At A Glance 2015: Reducing Trade Costs For Inclusive, Sustainable Growth. OECD, WTO. Paris. OECD Publishing, 2015. 459 p.
95. Ala'I. P. (2008). The WTO and the Anti-Corruption Movement. Loyola University Chicago International Law Review, 6, 1, P. 259–278.
96. Annex to The Protocol Amending The Marrakesh Agreement Establishing The World Trade Organization. Agreement On Trade Facilitation. 28 November 2014. WT/L/940. <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=q:/WT/L/940.pdf>.
97. Bolhofer C. Trade Facilitation – WTO Law and its Revision to Facilitate Global Trade in Goods. Global Trade and Customs Journal. 2007. Vol. 2. No. 11/12. P. 385–391.
98. Border Management Modernization. Edited by G. McLinden, E. Fanta, D. Widdowson, T. Doyle. Washington D.C. The World Bank. 2011. 400 p.

99. Butterly T. Historical Perspective on National Trade Facilitation Bodies. Global Trade Solutions Section. UNECE. https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/documents09_e/unece_april09_e.pdf
100. Castellani L. Building an enabling legal environment for trade facilitation. United Nations Commission on International Trade Law. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/trade/dotp/SiteAssets/secondconference/session3/Castellani%20legal%20environment%20En.pdf>.
101. Centers of Excellence and Expertise. U.S. Customs and Border Protection. URL: <https://www.cbp.gov/trade/centers-excellence-and-expertise-information>
102. Consultation approaches. Best Practices in Trade and Government Consultation on Trade Facilitation matters. Recommendation 40, adopted by the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT). UN Economic Commission for Europe. 17 February 2015. ECE/TRADE/C/CEFACT/2015/9/Rev.1. URL: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/cf_plenary/plenary15/ECE_TRADE_C_CEFACT_2015_9_Rev1E_Rec40_RevFinal.pdf.
103. Customs Act (R.S.C., 1985, c. 1 (2nd Supp.)). URL: <http://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/C-52.6.pdf>.
104. Customs Legislation Amendment and Repeal (International Trade Modernisation). Act No. 95 of 2001 as amended. URL: <https://www.legislation.gov.au/Details/C2008C00476>.
105. Customs Notice. CN 15-014. Implementation of the Single Window Initiative. April 30, 2015. URL: http://publications.gc.ca/collections/collection_2015/asfc-cbsa/Rv55-5-2015-014-eng.pdf.
106. Customs Notice. CN 17-09. Update to the Implementation of the Single Window Initiative. March 21, 2017. URL: <https://www.cbsa-asfc.gc.ca/publications/cn-ad/cn17-09-eng.html>.

107. Darahan, V. Obstacles to free international trade: pressing challenges of the freedom of transit. *Lex Portus*, No. 5. p. 46-62. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.5.2018.3>.
108. Development of Trade Single Window in Hong Kong. Consultation Paper . Hong Kong Special Administrative Region Government. Logistics Department. April 2016. 47 p.
109. Doing Business 2017. Equal Opportunity for All. World Bank Publications. The World Bank Group. Washington. 2017. 355 p.
110. Electronic Commerce Act, 2000. S.O. 2000, CHAPTER 17. URL: <https://www.ontario.ca/laws/statute/00e17#BK15>.
111. Electronic Data Interchange (EDI) Systems. Electronic Commerce Client Requirements Document. Canada Border Services Agency. URL: <https://www.cbsa-asfc.gc.ca/eservices/eccrd-eng.html>.
112. Electronic Documents and EDI in the Public Administration of the Nordic Countries: Proceedings of a Seminar Organized by the Nordic Council of Ministers (Finland, Nov. 19-20, 1992). Nordic Council of Ministers. 1993. 111 p.
113. Eliason A., The Trade Facilitation Agreement – Episode IV: A New Hope for the World Trade Organization. 2014. URL: http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2405640.
114. Establishing a Legal Framework for International Trade Single Window. United Nations Economic Commission for Europe. RECOMMENDATION No. 35, FIRST edition, adopted by the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business. Geneva. December 2010. ECE/TRADE/401. 20 p.
115. Establishing a Legal Framework for an International Trade Single Window. Recommendation 35. ECE/TRADE/401. New York and Geneva. United Nations, 2013. 17 p.
116. Fedotov, O. Theoretical and practical problems of the functional organisation of border inspection posts in the process of modernisation of the state

customs procedures. Lex Portus. 2018. No. 6, 49–63.
<https://doi.org/10.26886/2524-101X.6.2018.4>.

117. Gazzini T. The Legal Nature of WTO Obligations and the Consequences of their Violation. *The European Journal of International Law*. 2006. Vol. 17. No. 4. pp. 723–742.

118. Gellert, L. Withdrawal, revocation and suspension of AEO certification. *World Customs Journal*. 2011. Vol. 5, 1, 3–16.

119. Glossary of International Customs Terms. World Customs Organisation. November 2013. D/2013/0448/20.
<http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/resources/~media/949B39871CE147BAB2667EC6758F29C8.ashx>.

120. Grainger A. Customs and Trade Facilitation: From Concepts to Implementation. *World Customs Journal*. 2008. Vol. 2. No. 1. P. 17–30.

121. Grainger A. Supply chain security: adding to a complex operational and institutional environment. *World Customs Journal*. 2007. Vol. 1. No. 2. P. 17–29.

122. Gregorsson L. A Legal Analysis of The New WTO Agreement on Trade Facilitation - With a focus on developing countries. Stockholm. Stockholm University. 2014. 98 p.

123. How to Build a Single Window Environment. Supplement Edition. WCO Compendium. World Customs Organisation. 2014. URL: http://www.wcoomd.org/~media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/activities-and-programmes/single-window/compendium/sw-compendium-supplement-edition_.pdf.

124. International Convention on The Simplification and Harmonization of Customs Procedures (as amended). 26 June 1999. http://www.wcoomd.org/~media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/conventions/kyoto-convention/revised-kyoto-convention/body_gen-annex-and-specific-annexes.pdf?la=en.

125. International Convention Relating To The Simplification Of Customs Formalities. Geneva, November 3, 1923. League of Nations. Treaty Series. Vol. 30. 1924 – 1925. P. 371.

126. International treaty examination of the World Trade Organization Agreement on Trade Facilitation. Report of the Foreign Affairs, Defence and Trade Committee. New Zealand House of Representatives. URL: <https://www.parliament.nz/en/pb/sc/scl/foreign-affairs-defence-and-trade/>.

127. Joint Statement – Trade Facilitation Assistance. Fourth Global Review of Aid for Trade. 8 July 2013, Geneva. https://www.wto.org/english/tratop_e/devel_e/a4t_e/global_review13prog_e/jointstatement_sideevent.pdf.

128. Key Factors In Establishing Single Windows For Handling Import/Export Procedures And Formalities: Trade Facilitation And The Single Window. E/ESCWA/EDGD/2011/5. 10 November 2011. New York. 2011. 74 p.

129. Kleitz, A. Costs and Benefits of Trade Facilitation. In Cosgrove-Sacks and Apostolov (eds), Trade Facilitation: The Challenge for Growth and Development, United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). 2003. P. 164–174.

130. Kormych B. The Modern Trends of the Foreign Trade Policy Implementation: Implications For Customs Regulations. Lex Portus. 2018. No. 5. p. 27- 45. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.5.2018.2>.

131. McDougall, R. Evaluating the Implementation Obligations of the Trade Facilitation Agreement in the Context of Existing Multilateral Trade Rules. Geneva: International Centre for Trade and Sustainable Development (ICTSD). 2017. URL: https://www.ictsd.org/sites/default/files/research/evaluating_the_implementation_of_the_tfa.pdf.

132. Milner C., Morrissey O., Zgovu E. Trade Facilitation in Developing Countries. Credit Research Paper. No. 08/05 34 p. URL:

https://www.researchgate.net/publication/5199934_Trade_Facilitation_in_Developing_Countries.

133. Mitchell A. Legal Principles in WTO Disputes. Cambridge, New York: Cambridge University Press, 2008. 308 p.

134. National Trade Facilitation Bodies. Recommendation No. 4, second edition, adopted by the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT). UN Economic Commission for Europe. Geneva. October 2001. ECE/TRADE/242.

https://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec04/rec04_ecetr_d242e.pdf.

135. Notification of Category Commitments Under The Agreement on Trade Facilitation. World Trade Organisation. Committee on Trade Facilitation. 4 January 2018. G/TFA/N/UKR/1.

136. OECD Reviews of Regulatory Reform: Sweden 2007 Achieving Results for Sustained Growth: Achieving Results for Sustained Growth. OECD Publishing, 2007. 166 p.

137. Presidential Documents. Executive Order 13659 of February 19, 2014. Streamlining the Export/Import Process for America's Businesses. Federal Register. Vol. 79. No. 37. February 25, 2014.

138. Regulation (EU) No 952/2013 of The European Parliament And of The Council of 9 October 2013 laying down the Union Customs Code // Official Journal of the European Union. 10.10.2013. L 269.

139. Recommendation and Guidelines on establishing a Single Window to enhance the efficient exchange of information between trade and government. RECOMMENDATION No. 33. United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business Geneva. July 2005. ECE/TRADE/352. 37 p.

140. Resolution of The Customs Co-Operation Council on The Framework Of Standards to Secure and Facilitate Global Trade (June 2005). WCO SAFE Framework of Standards. World Customs Organisation. June 2012.

http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~/_media/55F00628A9F94827B58ECA90C0F84F7F.ashx.

141. Security and Accountability For Every Port Act of 2006. 120 STAT. 1884 PUBLIC LAW 109-347-OCT. 13, 2006. URL: <https://www.congress.gov/109/plaws/publ347/PLAW-109publ347.pdf>

142. Singapore WTO Ministerial 1996: Ministerial Declaration. WT/MIN(96)/DEC 18 DECEMBER 1996. https://www.wto.org/english/thewto_e/minist_e/min96_e/wtodec_e.htm.

143. Single Window: Assessment Of The Costs Of Trade-Related Regulatory Requirements. Dublin. Forfas. 2010. 104 p. URL: <https://dbei.gov.ie/en/Publications/Publication-files/Forfás/Single-Window-Assessment-of-the-Costs-of-Trade-Related-Regulatory-Requirements-in-Ireland.pdf>.

144. Single Window Implications for Customs Administrations. URL: <http://css.escwa.org.lb/edgd/1476/SWimplicationsforCustomsAdminstrations.pdf>

145. Single Window Planning and Implementation Guide. UN Economic and Social Commission for Asia and Pacific. UN Economic Commission for Europe. New York, Geneva. United Nations. 2013. 94 p.

146. Single Window Systems in the OIC Member States. COMCEC Coordination Office. Ankara, 2017. 152 p. URL: <http://www.comcec.org/en/wp-content/uploads/2017/04/9-TRD-AN.pdf>.

147. Speeding up Trade: Benefits and Challenges of Implementing the WTO Trade Facilitation Agreement. World Trade Report. The World Trade Organisation. 2015. URL: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/world_trade_report15_e.pdf.

148. Sourdin P., Pomfret R. Trade Facilitation: Defining, Measuring, Explaining and Reducing the Cost of International Trade. Cheltenham: Edward Elgar Publishing. 2012. 388 p.

149. Sohn Ch., Yang J., Trade Facilitation in the WTO and Implications for Developing Countries. Economic and Social Commission for Asia and the Pacific.

- Bangkok. 2003. p. 145 – 171. URL: https://www.researchgate.net/publication/237305982_VIII_TRADE_FACILITATI_ON_IN_THE_WTO_AND_IMPLICATIONS_FOR_DEVELOPING_COUNTRIS.
150. Staples, B. Trade facilitation: improving the invisible infrastructure. In B. Hoekman, A. Matto, and P. English (eds.) Development, Trade and the WTO: A Handbook, Washington. DC. World Bank. 2002.
151. Taneja N. Trade Facilitation In The WTO: Implications For India. Working Paper No. 128. Indian Council For Research On International Economic Relations. 2004. 38 p. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/6604769.pdf>.
152. The Global Enabling Trade Report 2009. Editors R. Lawrence, M. Hanouz, J. Moavenzadeh. Geneva. World Economic Forum. 2009. 359 p.
153. The Single Window Concept. Enhancing the efficient exchange of information between trade and government. United Nations Economic Commission For Europe. Geneva. GE 03-30640 April 2003. ECE/TRADE/324. URL: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trade/ctied7/ece_trade_324e.pdf.
154. The WTO Trade Facilitation Agreement and the WCO Mercator Programme Approach to Implementation. World Customs Organisation. 2013. URL: <http://www.wcoomd.org/en/topics/wco-implementing-the-wto-atf/atf.aspx>.
155. Trade Facilitation and Trade Enforcement Act of 2015. PUBLIC LAW 114–125—FEB. 24, 2016. URL: <https://www.congress.gov/114/plaws/publ125/PLAW-114publ125.pdf>.
156. Trade Facilitation Database. Implementation Progress by Measure. World Trade Organisation. URL: <https://www.tfadatabase.org/implementation/progress-by-measure>.
157. Trade Facilitation Agreement Database. World Trade Organisation. URL: <https://www.tfadatabase.org>.
158. Trade Facilitation in the Multilateral Trading System - An Analysis of the Doha Round Negotiations on Trade Facilitation. Master Thesis. School of Economics and Commercial Law University of Gothenburg. 2008. 67 p. URL:

<http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.623.9867&rep=rep1&type=pdf>.

159. Umbrella Memorandum of Understanding between the Canada Border Services Agency and Health Canada. Government of Canada. URL: <https://www.canada.ca/en/health-canada/services/consumer-product-safety/legislation-guidelines/acts-regulations/umbrella-memorandum-understanding-between-canada-border-services-agency-health-canada/annex-1.html>.

160. Uniform Electronic Transactions Act (1999). Drafted by the National Conference of Commissioners on Uniform State Laws and by it Approved and Recommended for Enactment in all The States at its Annual Conference Meeting. Denver, Colorado. July 23 – 30, 1999. URL: http://www.uniformlaws.org/shared/docs/electronic%20transactions/ueta_final_99.pdf.

161. United States - Canada Beyond The Border: A Shared Vision for Perimeter Security and Economic Competitiveness. Action Plan. December 2011. 30 p. URL: https://obamawhitehouse.archives.gov/sites/default/files/us-canada_btb_action_plan3.pdf.

162. Van Tran, L. (2016). The power of transparency norms in the WTO legal framework: Impacts beyond the trade context. International Review of Law, 3. <http://dx.doi.org/10.5339/irl.2016.iit.2>.

163. WCO Data Model. Single Window Data Harmonisation. Brussels. World Customs Organisation. 2007. URL: <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/single-window/single-window-data-harmonisation.pdf>.

164. WCO SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS. World Customs Organisation. June 2007. <<http://www.un.org/en/sc/ctc/specialmeetings/2007-nairobi/docs/SAFE.pdf>>.

165. Widdowson D. International Trade Facilitation: The Customs Imperative Research presented at the APEC Workshop on the WTO Trade Facilitation Negotiations. Kuala Lumpur. 2005. 16 p.
166. Wilson J., Mann C., Otsuki T. (2004) Accessing the Potential Benefit of Trade Facilitation: A Global Perspective. World Bank Policy Research Working Paper 3224. World Bank. February 2004.
<https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/14733>.
167. Wolfgang H.-M., Kafeero E. Legal thoughts on how to merge trade facilitation and safety & security. World Customs Journal. Vol. 8. No. 1. p. 3-16.
168. Wolfgang H.-M., Kafeero E., Old Wine in New Skins: Analysis of the Trade Facilitation Agreement vis-à-vis the Revised Kyoto Convention. World Customs Journal. 2014. Vol. 8(2). p. 27-38.
http://www.worldcustomsjournal.org/media/wcj/2014/2/WCJ_V8N2_Wolfgang_Kafeero.pdf.
169. WTO Trade Facilitation Negotiations Support Guide. Prepared by the Centre for Customs & Excise Studies, University of Canberra, for and on behalf of the World Bank. World Bank, 2005. 42 p. URL: http://customscentre.com/wp-content/uploads/2012/09/wto_trade_facilitation_negotiations_support_guide.pdf.
170. WTO Trade Facilitation Toolkit. List of Measures Included in The WTO Trade Facilitation Draft Consolidated Negotiating Text - Referenced to WCO Instruments and Tools. URL: <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/key-issues/ecp/wto-tf-toolkit-en.pdf?la=en>.
171. 2010 Report on Compliance by Major Trading Partners with Trade Agreements - WTO, FTA/EPA, BIT. (2010) Sub-Committee on Unfair Trade Policies and Measures Trade Policy Committee, Industrial Structure Council. p. 929. URL: http://www.meti.go.jp/english/report/data/gCT10_1coe.html.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА:

Публікації у фахових виданнях:

1. Брачук А.О. Зміст та реалізація принципу сприяння законної торгівлі в митному законодавстві. *Юридична наука*. № 12 (54). 2015. С. 166–173.
2. Брачук А.О. Категорія «митні процедури» в українському законодавстві: поняття та типологія. *Актуальні проблеми політики*. 2016. Вип. 58. С. 241–250.
3. Брачук А.О. Особливості забезпечення митної безпеки та митних інтересів в умовах спрощення митних процедур. *Lex Portus*. № 1(3) 2017. С. 156–167.
4. Брачук А. Концепт «сприяння торгівлі» у митному законодавстві. *Evropský politický a právní diskurz*. 2017. Vol. 4. Issue 6. P. 205–211.
5. Брачук А.О. Міжнародні стандарти системи «єдине вікно» для зовнішньої торгівлі. *Lex Portus*. 2018. № 1. С. 93–104.
6. Брачук, А.О. Правила СОТ щодо сприяння торгівлі: базові елементи концепції. *Lex Portus*. 2018. № 4. С. 5–16.

Публікації апробаційного характеру:

7. Брачук А.О. Формування концепції сприяння законній торгівлі у міжнародних договорах з митних питань. *Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку держави та права в умовах євроінтеграції*: матеріали Міжнар. наук.-практит. конф. (м. Одеса, 20 трав. 2016 р.): у 2 т. Т. 1 Одеса : Юрид. л-ра, 2016. С. 444–446.
8. Брачук А.О. Нормативне тлумачення поняття «митні процедури». *Верховенство права очима правників-початківців*: матеріали

- Всеукр. наук. конф. студентів та аспірантів, (м. Одеса, 3 груд. 2016 р.), Одеса: Юрид. л-ра, 2016. С. 229–230.
9. Брачук А.О. Митна безпека та митні інтереси в умовах спрощення митних процедур. *Традиції та новації юридичної науки: минуле, сучасність, майбутнє*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 19 трав. 2017 р.): у 2х т. Т. 1. Одеса : Видав. дім «Гельветика», 2017. С. 492–494.
10. Брачук А.О. Досвід США у запровадженні системи «Єдине вікно». *Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку України в умовах європейської інтеграції*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 18 трав. 2018 р.): у 2х т. Т. 1. Одеса: видав. дім «Гельветика», 2018. С. 439–442.
11. Брачук А.О. Система «Єдине вікно» та її вплив на публічне адміністрування зовнішньої торгівлі. *Вітчизняна юридична наука в умовах сучасності*: матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 15–16 берез. 2019 р.). Харків: ГО «Асоціація аспірантів-юристів», 2019. С. 29–32.