

УДК 339.543

О.П. Хамходера, студент 5 курсу судово-адміністративного факультету НУ ОЮА

ДЕЯКІ ПИТАННЯ ПЕРЕМІЩЕННЯ ЧЕРЕЗ МИТНИЙ КОРДОН УКРАЇНИ АВТОМОБІЛІВ З ПРАВИМ РОЗТАШУВАННЯМ КЕРМА

Статтю присвячено міждисциплінарному аспекту правового регулювання переміщення через митний кордон автомобілів з правим розташуванням керма. Розглянуто норми адміністративного законодавства, що регламентують експлуатацію даних видів транспортних засобів, та підстави притягнення до відповідальності за пов'язані з цим адміністративні правопорушення. На основі аналізу їх змісту встановлюється неузгодженість із діючими положеннями митного права. Пропонуються рекомендації щодо можливих шляхів вирішення протиріч та доцільності їх застосування.

Ключові слова: *транспортні засоби з правим розташуванням керма, пропуск через митний кордон, митні процедури, адміністративне правопорушення, тимчасове ввезення, транзит.*

Статья посвящена междисциплинарным аспектам правового регулирования перемещения через таможенную границу автомобилей с правым расположением рулевого управления. Рассмотрены нормы административного права, регулирующие эксплуатацию этих видов транспортных средств, и основания привлечения к ответственности за административные правонарушения. Основываясь на анализе их содержания устанавливается несогласованность их с положениями действующего таможенного законодательства. Предлагаются рекомендации относительно возможных путей урегулирования противоречий и целесообразности их применения.

Ключевые слова: *транспортные средства с правым расположением руля, пропуск через таможенную границу, таможенные процедуры, административное правонарушение, временный ввоз, транзит.*

The article is dedicated to the research of the interdisciplinary aspect of legal regulation of the transference through the custom border the cars with right location of the rudder. The basis norms of administrative legislation, which regulate the exploitation of this kinds of vehicles, and the foundations of legal liability for the interrelated administrative violation were considered. On the basis of the analysis of their matter, the inconsistency with the current norms of customs law is established. The propositions relatively possible ways of resolving of the contradictions and expediency of their application were submitted.

Key words: *vehicles with right location of the rudder, admission through the custom border, customs procedures, administrative violations, temporary importation, transit.*

Постановка проблеми. Відповідно до ч. 5 ст. 29 Закону України «Про дорожній рух» [1], не допускається участь у дорожньому русі транспортних засобів з правим розташуванням керма (далі — ТЗПК). Дане положення є безумовним і містить лише один виняток: постановою про порядок введення в дію вищезазначеного закону [2] не поширює вказану норму на власників таких автомобілів, які придбані і зареєстровані до 16 липня 1993 року. Обумовлено це тим, що закон не може мати зворотної дії в часі. Таким чином, автомобілі з правим розташуванням керма, крім зареєстрованих в органах ДАІ МВС України до 16 липня

1993 року, не повинні брати участі в дорожньому русі. Закономірно, що за порушення цієї заборони має бути передбачена адміністративна відповідальність. Однак, у зв'язку із неузгодженістю митного та адміністративного законодавства, існують випадки, коли транспортні засоби з правим розташуванням керма перетинають митний кордон і беруть участь у русі без настання відповідальності.

Аналіз досліджень. Розробкою питань митних процедур на різних галузях транспорту займалися такі вітчизняні вчені та практики, як: Є.В. Додін, Ю.М. Дьомін, В.В. Прокопенко, С.А. Трофімов. Безпосередньо митному контролю та митному оформленню автотранспортних засобів присвячені праці О.В. Гладіліна, П.В. Пашка та ін. В них основна увага приділяється порядку здійснення митних операцій посадовими особами митних органів. Заборона експлуатації автомобілів з правостороннім розташуванням керма лише згадується або взагалі упущена, оскільки є заходом забезпечення безпеки дорожнього руху та відноситься до галузей адміністративного і транспортного права. Одночасно, в межах останніх не враховуються особливості, пов'язані із здійсненням митної справи, через що можуть упускатися деякі важливі особливості.

Завдання полягає у проведенні формально-догматичного системного вивчення юридичних норм, які стосуються вказаних видів транспортних засобів, з ціллю виявлення можливих шляхів удосконалення діючого законодавства.

Виклад основного матеріалу. Заборона участі в дорожньому русі ТЗПК не впливає на порядок здійснення митних процедур на автомобільному транспорті і не знаходить відображення у відповідних нормативно-правових актах. В п. 9 Правил митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, що переміщуються громадянами через митний кордон України [3] міститься перелік випадків, коли транспортні засоби (далі — ТЗ) не підлягають пропуску через митний кордон. Серед них відсутній розглядуваний тип автомобілів, але в абзаці 5 пункту 9 зазначається про ТЗ «увезення якого в Україну заборонено згідно із законодавством ...». Чи можна в це формулювання вмістити і норму ч. 5 ст. 29 Закон України «Про дорожній рух»? Ні, оскільки нею забороняється саме участь у дорожньому русі, а не ввезення на митну територію ТЗПК. Тому, їх ввезення є повністю дозволеним.

Коли ТЗ пропускається через митний кордон, його переміщення митною територією України здійснюється самостійно або за допомогою перевізників. Другий спосіб запитань не викликає, але якщо ТЗПК рухається власним ходом — створюється загроза безпеці дорожнього руху та порушується вимога закону. При цьому, Кодекс України про адміністративні правопорушення (далі — КпАП) не містить окремої статті, яка б встановлювала відповідальність за вказані дії. Найбільш близькими по змісту є:

1) Ч. 1 ст. 121 КпАП: «керування водіями транспортними засобами, що мають несправності гальмової системи, рульового управління, тягово-зчіпного пристрою, зовнішніх світлових приладів (темної пори доби) чи інші технічні несправності, з якими відповідно до встановлених правил експлуатація їх заборонена ...». Тут мова йде про технічні несправності з якими заборонена експлуатація автомобілів, а праве розташування керма є технічною характеристикою, котра передбачається виробником, що виключає дію цитованої норми відносно експлуатації ТЗПК.

Слід звернути увагу на ч. 2 ст. 121 КпАП, яка поширюється на транспортні засоби, що використовуються для надання послуг з перевезення пасажирів, та

передбачає санкції не лише за технічні несправності, а й за невідповідність вимогам стандартів, правил дорожнього руху і технічної експлуатації. У автобусах кермо і пасажирські двері розташовуються з протилежних боків: якщо кермо — з права, то двері — зліва. В такому разі виникає порушення пункту 4.7.2.1. ГСТУ «Засоби транспортні дорожні. Технічні вимоги до безпеки конструкції автобусів загального призначення, які знаходяться в експлуатації»: «пасажирські двері повинні бути розташовані з правої бокової сторони автобуса» [4]. Тому, експлуатація автобусів з правим розташуванням керма на дорогах України може призвести до відповідальності на підставі ч. 2 ст. 121 КпАП.

II) Ст. 125 КпАП поширюється на інші порушення правил дорожнього руху, що не передбачені безпосередньо у статтях кодексу. Потрібно врахувати декілька аспектів. По-перше, її дія відносно ТЗПК простежується опосередковано. В п. 31.1. Правил дорожнього руху встановлено: «технічний стан транспортних засобів та їх обладнання повинні відповідати вимогам стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху ...» [5]. Державним стандартом України «Колісні транспортні засоби. Вимоги безпечності технічного стану та методи контролю» не передбачено заборони експлуатації ТЗПК, але в п. 5.1. зазначається необхідність відповідати вимогам законодавства, чинної нормативної документації щодо безпеки дорожнього руху [6], до яких можна віднести і Закон України «Про дорожній рух». По-друге, санкція ст. 125 КпАП передбачає лише попередження, що не здійснює належного превентивного впливу.

Таким чином, митним правом дозволяється ввезення на митну територію України ТЗПК, а в КпАП відсутня норма, яка б закріплювала реальну відповідальність за їх участь у дорожньому русі (крім автобусів).

Забезпечення дотримання розглядуваної заборони здійснюється за допомогою таких юридичних механізмів як державна реєстрація в органах ДАІ МВС та сертифікація. Розглянемо по відношенню до громадян.

При ввезенні ТЗ на митну територію України з метою вільного обігу митним органом, у зоні діяльності якого постійно або тимчасово проживає власник ТЗ (має намір проживати власник, який є громадянином-нерезидентом), проводиться видача посвідчення для державної реєстрації ТЗ у підрозділах МВС (далі — Посвідчення). Воно підтверджує правомірність придбання автомобіля та є обов'язковим для подання до органів ДАІ з метою державної реєстрації. Згідно з Листом ДМСУ від 29 грудня 2005 року № 11/2-10/16842-ЕП [7], під час оформлення Посвідчення, посадова особа митного органу може вимагати подання документів, що засвідчують відповідність ТЗ вимогам технічних регламентів та національних стандартів. Зрозуміло, що для ТЗПК органи сертифікації відповідні документи не видадуть, тому не буде можливим отримати Посвідчення та здійснити реєстрацію. Крім того, відповідно до діючого порядку [8], не допускаються до державної реєстрації транспортні засоби з правим розташуванням керма (за винятком транспортних засобів, які були зареєстровані в підрозділах ДАІ до набрання чинності законом). В результаті: авто не буде зареєстроване, а тому і не зможе брати участі у дорожньому русі, оскільки в протилежному випадку наставатиме відповідальність згідно із ч. 5 ст. 121 КпАП (керування водіями транспортними засобами не зареєстрованими або не перереєстрованими в установленому порядку).

Така ж процедура передбачена статтею 11 Закону України «Про порядок

ввезення (пересилання) в Україну, митного оформлення і оподаткування особистих речей, товарів та транспортних засобів, що ввозяться (пересилаються) громадянами на митну територію України» при тимчасовому ввезенні громадянами-нерезидентами ТЗ на термін понад два місяці [9]. Відносно інших видів тимчасового ввезення реєстрація не передбачена. Щодо сертифікації, то вона є обов'язковою тільки при імпорті автотранспортних засобів.

Враховуючи зазначене, можемо виділити випадки, коли ТЗПК, що переміщуються громадянами, пропускаються на митну територію і вільно беруть участь у дорожньому русі:

- тимчасове ввезення (до одного року) громадянами-резидентами;
- тимчасове ввезення на термін до двох місяців громадянами-нерезидентами;
- транзит.

Сюди також варто віднести 10 діб з часу митного оформлення або тимчасового ввезення на територію України, протягом яких ТЗ повинен бути зареєстрований в органах ДАІ МВС (при ввезенні для вільного обігу або тимчасовому ввезенні нерезидентами на термін понад два місяці).

Вказані особливості говорять про те, що із заборони на участь у дорожньому русі ТЗПК фактично існують не передбачені законом винятки, які обумовлені переміщення автомобілів у тому чи іншому режимі. В такій ситуації виникає потреба узгодження правового регулювання, що може бути здійснено:

I) Шляхом внесення змін до адміністративного законодавства. Закріплення у КпАП дієвої відповідальності за експлуатацію транспортних засобів із правим розташуванням керма дозволить унеможливити їх використання при транзиті та тимчасовому ввезенні. Одночасно, виникне додаткове обмеження в міжнародному переміщенні, що само по собі є негативним. До того ж, участь у дорожньому русі зареєстрованих до 16 липня 1993 року ТЗПК не заборонена. Вказаний напрямок видається не найкращим і може бути обґрунтований лише потребами безпеки. На даний час відсутні дослідження або статистичні дані, які висвітлювали б кількісні характеристики ДТП за участю ТЗПК. Тому, більш доцільними є зміни до ст. 29 Закону України «Про дорожній рух», які закріпили б винятки, встановлені митним правом, що усуне будь-які сумніви відносно їх законності.

II) Шляхом змін до митного законодавства. Привести митне законодавство у відповідність до заборони на участь ТЗПК у дорожньому русі можна якщо:

1) заборонити тимчасове ввезення ТЗПК з метою, що передбачає їх експлуатацію. Потреби поширювати таку заборону на всі цілі тимчасового ввезення нема, оскільки деякі з них не передбачають участь ТЗ у дорожньому русі (наприклад: ввезення на виставку);

2) встановити вимогу, яка зобов'язувала б власників ТЗПК укладати договори із перевізниками на переміщення їх ТЗ територією держави, а при митному оформленні — подавати документи, що підтверджують укладення даного договору. Така вимога унеможливить створення загрози безпеці дорожнього руху при прохідному та внутрішньому транзиті.

Зазначене ускладнення митних процедур є зайвим, хоча і допускається в разі обґрунтованості значних переваг для дорожнього руху. На наш погляд, забезпечення реалізації норм адміністративного права краще здійснювати за допомогою засобів цієї галузі.

Досліджувана проблема має місце не лише в нашій державі. У Філіппінах та Австралії заборонена реєстрація автомобілів із «неправильним» розміщенням керма. Якщо вони імпортуються до країни, то повинні бути переобладнані. У багатьох країнах, де передбачені подібні заборони (Нова Зеландія, Індія, Тайвань, Сінгапур), вони неабсолютні або не дієві. Особливо цікавою і значимою є ситуація в Російській Федерації. У 2008 році Держдума намагалася заборонити ввезення автомобілів з правим кермом, але бурхлива реакція громадськості не дозволила це зробити. 23 вересня 2010 року почав діяти технічний регламент, який не містив заборони щодо таких автомобілів. У зв'язку із створенням Митного союзу Євразійського економічного співтовариства (Росія, Білорусь, Казахстан), для Єдиного економічного простору країн-членів розроблений оновлений технічний регламент. Відповідно до абзацу 1 п. 18 проекту: «запрещается выпуск в обращение транспортных средств с правосторонним расположением рулевого управления, за исключением транспортных средств для коммунального хозяйства и содержания дорог, правостороннее расположение рулевого управления которых обусловлено технологической необходимостью, ...» [10]. Якщо він буде прийнятий і держави не скористуються передбаченим в абзаці 2 п. 18 правом дозволити обіг ТЗПК, то їх імпорт до цих країн буде заборонений. Однак, виходячи із п.п. 3 пункту 3 регламенту, заборона не поширюватиметься на випадки транзиту та тимчасового ввезення на строк до 6 місяців. Ці винятки, на відміну від України, є передбаченими і не створюють протиріч.

Висновок. На даний момент дійсно існує неузгодженість між заборонаю участі у дорожньому русі транспортних засобів з правим розташуванням керма та митними процедурами на автомобільному транспорті. Для її усунення в першу чергу необхідно внести зміни до Закону України «Про дорожній рух», встановивши перелік винятків із заборони. Будь-які подальші нововведення повинні бути обґрунтованими, враховуючи негативні наслідки від ускладнення міжнародним переміщень.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Про дорожній рух: Закон України від 30 червня 1993 р. // Відомості Верховної Ради України. — 1993. — № 31. — Ст. 338.
2. Про порядок введення в дію Закону України «Про дорожній рух»: Постанова Верховної Ради України від 28 січня 1993 р. // Відомості Верховної Ради України. — 1993. — № 31. — Ст. 339.
3. Правила митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, що переміщуються громадянами через митний кордон України: Наказ ДМС України від 17 листопада 2005 р. № 1118 // Офіційний вісник України. — 2005. — № 48. — Ст. 3028.
4. Про затвердження ГСТУ «Засоби транспортні дорожні. Технічні вимоги до безпеки конструкції автобусів загального призначення, які знаходяться в експлуатації»: Наказ Міністерства транспорту України від 21 листопада 2001р. № 807. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon.nau.ua/doc/?code=v0807361-01>
5. Про правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 // Офіційний вісник України. — 2001. — № 41. — Ст. 1852.
6. Колісні транспортні засоби. Вимоги щодо безпечності технічного стану та методи контролювання: ДСТУ 3649:2010. — Введ. з 01.07.2011. — К.: ДЕРЖСПОЖИВСТАНДАРТ УКРАЇНИ, 2011. — 52 с.

7. Про подання документів, що підтверджують проведення сертифікації транспортних засобів, які ввозяться громадянами для вільного обігу: Лист ДМС України від 29 грудня 2005 р. № 11/2-10/16842-ЕП. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.qdpro.com.ua/qdw/php/common/disarchive/getdoc.php?isnvalue=22770>

8. Порядок державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів: Постанова КМ України від 7 вересня 1998 р. № 1388 // Офіційний вісник України. — 2009. — № 101. — Ст. 3521.

9. Про порядок ввезення (пересилання) в Україну, митного оформлення й оподаткування особистих речей, товарів та транспортних засобів, що ввозяться (пересилаються) громадянами на митну територію України: Закон України від 13 вересня 2001 р. // Відомості Верховної Ради України. — 2002. — № 1. — Ст. 2.

10. Проект Технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» от 23.03.2011. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://test.tatar.ru/rus/tr_proects_ts/kolesa_ts.htm

УДК 339.543

Зотенко О.О., інспектор Миколаївської митниці

ОСОБЛИВОСТІ ВИЗНАЧЕННЯ МИТНОГО РЕЖИМУ ЩОДО СУДЕН ЗАКОРДОННОГО ПЛАВАННЯ, ЯКІ ПРИБУВАЮТЬ НА МИТНУ ТЕРИТОРІЮ УКРАЇНИ З МЕТОЮ РЕМОНТУ

На сьогоднішній день існує велика кількість наукових праць та нормативно-правових актів, які регламентують порядок здійснення митних процедур на морському транспорті. Проте, і досі, залишається малодослідженою сфера реалізації митно-правових норм щодо здійснення митних процедур на судах закордонного плавання, які прибули на митну територію України з метою ремонту.

Ключові слова: ремонт судна закордонного плавання, митний режим, митне оформлення, тимчасове ввезення /вивезення, переробка, товари, металобрухт.

На сегодняшний день существует большое количество научных трудов и нормативно правовых актов, которые регламентируют порядок осуществления таможенных процедур на морском транспорте. Однако, и до сих пор, остается малоисследованной сфера реализации таможенно-правовых норм относительно осуществления таможенных процедур на судах заграничного плавания, которые прибыли на таможенную территорию Украины с целью ремонта.

Ключевые слова: ремонт судна заграничного плавания, таможенный режим, таможенное оформление, временный ввоз /вывоз, переработка, товары, металлолом.

For today there is plenty of scientific labours and normatively legal acts which regulate the order of realization of custom procedures on a marine transport. However and until now a sphere of realization is scantily explored custom-legal norms in relation to realization of custom procedures on the ships of the foreign swimming, which arrived on custom territory of Ukraine with the purpose of repair.

Keywords: repair of ship of the oversea swimming, custom mode, custom registration, temporal import /export, importation processing, commodities, scrap-metal.