

**ЛЬВІВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВНУТРІШНІХ СПРАВ**

На правах рукопису

**САЙ НАТАЛІЯ ЯРОСЛАВІВНА**

УДК 339.543(477.83),,8/19”

**СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК МИТНОЇ СПРАВИ НА  
ЗАХІДНОУКРАЇНСЬКИХ ЗЕМЛЯХ З ІХ ст. ДО 90-х рр. ХХ ст.  
(НА МАТЕРІАЛАХ ЛЬВІВСЬКОЇ МИТНИЦІ)**

Спеціальність 12.00.01 – теорія та історія держави і права України; історія  
політико-правових вчень

Дисертація на здобуття наукового ступеня  
кандидата юридичних наук

Науковий керівник:

**Курило Тетяна В'ячеславівна,**  
кандидат юридичних наук, доцент

Львів – 2011

## ЗМІСТ

<b>Вступ</b> .....	3
<b>Розділ 1.</b> Теоретично-методологічні засади, джерельна база та історіографія дослідження.....	11
<b>Висновки до Розділу 1</b> .....	38
<b>Розділ 2.</b> Стан митної справи на західноукраїнських землях з IX століття до здобуття Україною незалежності (серпень 1991 року).....	39
2.1. Митна справа на західноукраїнських землях від часів Галицько-Волинського князівства до другої половини XVIII ст.....	39
2.2. Розвиток митної справи на західноукраїнських землях в період їх перебування у складі Австрійської, Австро-Угорської імперій та Другої Речі Посполитої (друга половина XVIII ст. – вересень 1939 р.).....	57
2.3. Стан митної справи у довоєнний період перебування західноукраїнських земель у складі Української РСР (СРСР), нацистського Генерал-губернаторства та знову у складі УРСР (СРСР) (вересень 1939 р. – серпень 1991 р.).....	71
<b>Висновки до Розділу 2</b> .....	90
<b>Розділ 3.</b> Еволюція національної митної справи в умовах незалежності (з 1991 р.) та її гармонізація з міжнародно-правовими стандартами.....	94
3.1. Трансформація митної справи в Україні та в західноукраїнському регіоні в умовах незалежності (з 1991 р.).....	94
3.2. Імплементация міжнародних стандартів та стандартів Європейського Союзу до митного законодавства України.....	124
<b>Висновки до Розділу 3</b> .....	163
<b>Висновки</b> .....	165
<b>Список використаних джерел</b> .....	171

## ВСТУП

**Актуальність теми дослідження.** Відповідно до Конституції України одним з найважливіших завдань Української держави є забезпечення економічної безпеки, а чи не найефективнішим засобом реалізації цієї функції є проведення виваженої митної політики та вмiла, ефективна організація митної справи.

При цьому принциповий характер має визначення змісту терміна "митна справа", адже від чiткого і повного з'ясування цієї категорії, її структурного складу багато в чому залежить розуміння характеру і змісту складного юридичного поняття – галузі митного права, його інститутів та правових норм.

Митне законодавство України на сучасному етапі розвитку, без сумніву, повинно відповідати загально визнаним міжнародним, передусім європейським, стандартам і потребує ґрунтовного наукового дослідження в усіх аспектах. Це стосується й історико-правових проблем еволюції митного законодавства і митної справи на території України загалом і в окремих її регіонах. При цьому варто наголосити, що митну справу в цій роботі розглядаємо як об'єкт законодавчого регулювання, яке, своєю чергою, виступає нормативно-правовою формою реалізації відповідної державної митної політики.

Проблеми становлення та розвитку митної справи в окремих регіонах України висвітлено дуже мало. Аналізуючи особливості еволюції митної справи і митної політики на Західній Україні, обов'язково враховуємо те, що в різні історичні періоди західноукраїнські землі входили до складу Київської Русі, Галицько-Волинської держави, Польщі, Австрійської імперії, Австро-Угорщини, Республіки Польщі (Другої Речі Посполитої) та інших держав. Звісно, питання розвитку митної справи на території Західної України, як правило, досліджували в контексті еволюції митного

законодавства та політико-економічного розвитку конкретних держав, до складу яких входив цей регіон у різні часи.

Зазначено, що торговельні, зокрема і митні, відносини на українських землях у дорадянський період відображено у працях М. Грушевського, В. Демченка, І. Козловського та ін. Серед учених радянського періоду митну справу досліджували М. Брайчевський, Б. Михайлов, Л. Марков, А. Потяєв, К. Сандровський, Б. Угоров та ін.

Окремі аспекти еволюції митної справи та митного законодавства України висвітлювали українські науковці В. Чорний, Г. Спектор, Л. Деркач, О. Сидоренко, В. Кульчицький, Б. Тищик, Й. Рисіч, В. Барковський, О. Дячко, Є. Додін, С. Ківалов, Б. Кормич, І. Бережнюк, П. Пашко, Ю. Дьомін, Р. Шишко, В. Сергієнко, О. Гребельник.

Заслуговує на увагу дисертаційне дослідження А. Кольбенка «Історико-правові аспекти утворення та діяльності митних органів України». В ньому автор, спираючись на історичний досвід, приділяє особливу увагу аналізу процесу формування, структури та ролі митних органів, зокрема й на західноукраїнських землях, з метою удосконалення їх діяльності.

У цьому контексті слід згадати і дисертаційне дослідження А. Мицак «Становлення та розвиток митного законодавства на території України». Автор здійснила історико-правовий аналіз еволюції митного законодавства України від часів Київської Русі до сучасності, приділивши певну увагу розвитку відповідних митних норм, на західноукраїнських землях.

Однак донедавна не було здійснено комплексного, спеціального, історико-правового дослідження проблем становлення та розвитку митної справи на західноукраїнських землях у період з IX ст. до 90-х рр. XX ст. (на матеріалах Львівської митниці). Саме це й зумовлює актуальність теми нашої дисертації.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Тема дисертації безпосередньо пов'язана з правовими аспектами таких науково-дослідних робіт: «Проблеми реформування правової системи України» (державний реєстраційний номер 0109U007853) і «Філософсько-правові та теоретико-історичні проблеми державотворення та правотворення в Україні» (державний реєстраційний номер 0109U007855) Львівського державного університету внутрішніх справ.

**Мета і завдання дослідження.** *Мета* дослідження – здійснити історико-правовий аналіз еволюції митної справи на західноукраїнських землях з IX ст. до 90-х рр. XX ст. (на матеріалах Львівської митниці).

Досягнення поставленої мети вимагало вирішення таких *завдань*:

- з'ясувати стан наукового дослідження проблеми, її історіографію та джерельну базу;
- визначити особливості митних відносин у Галицько-Волинському князівстві та їх правову основу;
- охарактеризувати правове регулювання митної справи на західноукраїнських землях у період їх перебування у складі Польського Королівства та Речі Посполитої;
- оцінити стан митної справи на західноукраїнських землях в умовах Австрійської абсолютної монархії та Австро-Угорської імперії;
- з'ясувати організаційно-правові особливості формування і діяльності митних органів на західноукраїнських землях у складі Польської республіки (Другої Речі Посполитої);
- проаналізувати організацію митної справи на Західній Україні в період гітлерівської окупації;
- встановити особливості митного законодавства та митних відносин у період входження західноукраїнських земель до складу УРСР (СРСР) (у довоєнний та післявоєнний періоди);

- відстежити становлення та розвиток національної митної справи в Україні та на західноукраїнських землях (на матеріалах Львівської митниці) в умовах незалежності;

- розробити пропозиції і рекомендації щодо вдосконалення регулювання митної справи в Україні у контексті гармонізації митного законодавства України з міжнародно-правовими стандартами.

**Об'єктом дослідження** є процеси становлення та розвитку правового регулювання митної справи на західноукраїнських землях з IX ст. до 90-х рр. XX ст.

**Предметом дослідження** є історико-правові особливості та закономірності становлення та розвитку митної справи на західноукраїнських землях з IX ст. до 90-х рр. XX ст. (на матеріалах Львівської митниці).

**Методи дослідження.** Методологічну основу дисертації становить система загальнонаукових та спеціально-наукових методів.

Діалектичний метод дав змогу оцінити особливості еволюції митної справи на західноукраїнських землях. Історико-правовий метод – використано для визначення закономірностей становлення та розвитку митної справи Західної України на різних історичних етапах (Розділ 2). На основі порівняльно-правового методу здійснено порівняльну характеристику вітчизняного та зарубіжного митного законодавства, а також українських та міжнародно-правових актів з питань митної справи (підрозділ 3.2.). Для аналізу нормативно-правових актів, які сприяли регулюванню митної справи в різні історичні періоди, застосовано формально-юридичний метод (підрозділи 2.3., 3.1.). Структуру, функції, повноваження митних органів визначено за допомогою структурно-функціонального методу (підрозділи 2.2., 2.3., 3.1.). Завдяки статистичному методові узагальнено документальні

відомості щодо кількості товарів, вантажів, транспортних засобів, громадян, що перетинали митний кордон.

Вказані методи дозволили всебічно проаналізувати процеси становлення та розвитку митної справи на західноукраїнських землях з IX ст. до 90-х рр. XX ст., систематизувати великі за обсягом емпіричні дані та отримати науково вивірені результати.

*Науково-теоретичною основою* дисертації є напрацювання фахівців у галузі історії держави і права, митного права, теорії управління тощо.

*Емпіричну базу* дослідження становлять матеріали та документи Центрального державного історичного архіву України (м. Львів), Державного архіву Львівської області, Центрального державного архіву вищих органів влади і управління України, а також статистично-довідкові матеріали, які відображають практичну діяльність Державної митної служби України.

**Наукова новизна одержаних результатів** полягає в тому, що дисертація є першим системним комплексним історико-правовим монографічним дослідженням, у якому з використанням сучасних методів пізнання висвітлено проблеми становлення та розвитку митної справи на західноукраїнських землях із IX ст. до 90-х рр. XX ст. (на матеріалах Львівської митниці).

Основними результатами виконаного дослідження, що зумовлюють його наукову новизну, є такі положення і висновки:

*уперше:*

- комплексно проаналізовано стан наукового дослідження еволюції митної справи на західноукраїнських землях з IX ст. до 90-х рр. XX ст. (на матеріалах Львівської митниці);

- доведено, що становлення та розвиток митної справи на західній Україні потрібно досліджувати в контексті еволюції митного законодавства

та політико-економічного розвитку держав, до складу яких у різні історичні періоди входили західноукраїнські землі;

*удосконалено:*

- дослідження правової основи митної справи та її особливостей в західноукраїнському регіоні у складі Галицько-Волинського князівства, правового регулювання митної справи на західноукраїнських землях в період їх перебування у складі Польського Королівства та Речі Посполитої на підставі архівних матеріалів, що стосуються функціонування Львівської митниці (IX – друга пол. XVIII ст.);

- висвітлення еволюції митної справи на західноукраїнських землях у період їх входження до Австрійської та Австро-Угорської імперій (друга пол. XVIII ст. – початок XX ст.);

- аналіз організаційно-правових особливостей формування та діяльності митних органів на західноукраїнських землях у складі Другої Речі Посполитої на підставі архівних матеріалів, що висвітлюють діяльність Львівської митниці;

*набули подальшого розвитку:*

- історико-правові дослідження стану митної справи в Західній Україні в період гітлерівської окупації на основі архівних матеріалів;

- дослідження митного законодавства та митних відносин у період входження західноукраїнських земель до складу УРСР (СРСР) (у довоєнний та післявоєнний періоди);

- дослідження історико-правових особливостей становлення та розвитку національної митної справи в Україні та на західноукраїнських землях (на матеріалах Львівської митниці) в умовах незалежності;

- пропозиції щодо вдосконалення організації митної справи в Україні у контексті гармонізації вітчизняного митного законодавства з міжнародно-правовими стандартами та вимогами Європейського Союзу.



**Теоретичне та практичне значення одержаних результатів** полягає в тому, що сформульовані в дисертації положення та висновки сприятимуть:

- у науково-дослідній сфері – розробці актуальних історико-правових проблем організації митної справи в Україні та на західноукраїнських землях в різні історичні періоди; визначенню шляхів адаптації та гармонізації національного митного законодавства до міжнародно-правових стандартів;

- у правотворчості – вдосконаленню нормативно-правового та методичного забезпечення митної справи; підвищенню ефективності управління через розмежування повноважень і відповідальності посадових осіб та очолюваних ними структур;

- у навчальному процесі – використанню їх під час проведення занять із курсів «Історія держави і права України», «Митне право», а також для розробки навчальних програм та методичних рекомендацій, посібників і підручників.

**Особистий внесок здобувача.** Сформульовані у дисертації наукові положення, висновки, практичні рекомендації, пропозиції обґрунтовано автором самостійно на підставі особистих досліджень у підсумку опрацювання та аналізу значної кількості наукових, архівних, нормативних і статистичних джерел.

**Апробація результатів дослідження.** Дисертацію обговорено на кафедрі теорії та історії держави і права Львівського державного університету внутрішніх справ. Окремі положення дисертації доповідали на всеукраїнській науковій конференції ад'юнктів, аспірантів та здобувачів «Проблеми правової реформи та розбудови громадянського суспільства в Україні» (м. Львів, 28 вересня 2009 р.), круглих столах «Порівняльне правознавство: загальнотеоретичні та галузеві аспекти» (м. Львів, 22 травня 2009 р.), «Загальні проблеми правотворення в Україні» (м. Львів, 26 березня 2010 р.),

міжнародній науково-практичній конференції «Українство у світі: Україна є там, де живуть українці» (м. Чернігів, 17 травня 2009 р.), всеукраїнській науково-практичній конференції «Актуальні питання юридичної науки – 2010» (м. Львів, 14 травня 2010 р.), всеукраїнському круглому столі «Проблеми державотворення та правотворення в Україні» (м. Львів, 23 травня 2009 р.), звітній науковій конференції «Економічна безпека і право: проблеми та шляхи вирішення» (м. Львів, 25 лютого 2011 р.).

**Публікації.** Основні положення дисертації висвітлено в чотирьох статтях, опублікованих у фахових юридичних виданнях, затверджених ВАК України.

**Структура дисертації.** Відповідно до мети, завдань і предмета дослідження робота складається зі вступу, трьох розділів, що містять п'ять підрозділів, висновків, списку використаних джерел. Повний обсяг дисертації становить 185 сторінок. Список використаних джерел (171 найменування) розміщено на 15 сторінках.

## РОЗДІЛ 1

### ТЕОРЕТИЧНО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ, ДЖЕРЕЛЬНА БАЗА ТА ІСТОРИОГРАФІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ

На початку нашого дослідження вважаємо за потрібне з'ясувати важливий термін, який відіграє вагому роль у вирішенні, поставленого наукового завдання.

З'ясування змісту терміна «митна справа» є принциповим і пов'язане зі значними труднощами. Від чіткого і повного визначення цього терміна, виявлення структурного складу поняття «митна справа» багато в чому залежить розуміння характеру і змісту митного права, його інститутів та юридичних норм [59, с. 27].

Незважаючи на те, що поняття «митна справа» визначається, насамперед, законодавчими актами, однозначним воно не є. Через те деяких дуже суттєвих питань досі не з'ясовано, і потрібно визнати, що зміст цього поняття все ще дискусійний.

Нині в науковій літературі існує багато визначень поняття «митна справа».

У фундаментальному дослідженні «Митна справа в капіталістичних країнах» під поняттям митної справи розуміють використання мита, інших інструментів тарифного регулювання, а також процедуру митного оформлення та контролю [103].

Український фахівець з митного регулювання К. К. Сандровський стверджує, що митна справа складається з митної політики держави та засобів її реалізації або визначає митну справу як власне митну політику в процесі її реалізації [94, с. 8].

Потрібно зазначити, що таке розуміння митної справи походить ще від практики митного регулювання радянських часів. Скажімо, митний кодекс

СРСР 1964 р. надав митним органам повноваження щодо розробки митної політики, яку вони й реалізовували. А це виправдовувало ставлення до митної політики як до складової митної справи.

У чинному Митному кодексі України виконання основних завдань митними органами, на які покладено обов'язок безпосередньо здійснювати митну справу, пов'язане лише з реалізацією митної політики. Тож для розгляду митної політики як складової митної справи в Україні не має підстав, про що справедливо зазначає І. Г. Бережнюк у своїй монографії «Митне регулювання України: національні та міжнародні аспекти» [2, с. 9].

Заслуговує на увагу підхід до поняття митної справи відомих українських науковців у галузі митного регулювання С. В. Ківалова та Б. А. Кормича. В основу запропонованої триступеневої системи автори кладуть митну справу, на другий рівень – митну політику, а на третій – засоби провадження митної політики. Саму ж митну справу автори визначають як діяльність держави та її компетентних органів щодо встановлення тарифних і нетарифних обмежень стосовно переміщення товарів через митний кордон і контроль за їх виконанням з метою втілення в життя державної митної політики [53, с. 8].

На нашу думку, вищевказане визначення митної справи певною мірою звужує поняття останньої, обмежуючи його рамками регулювання лише зовнішньоекономічних відносин, і залишаючи поза увагою таку важливу діяльність, як боротьба з контрабандою та порушеннями митних правил, що виправдано взято до уваги в чинному Митному кодексі України.

Є. В. Додін, своєю чергою, визначає митну справу як особливий вид державної діяльності, оскільки її метою є захист національної безпеки, коли уповноважені органи використовують специфічні засоби та вживають заходи, характерні тільки для відповідних, визначених законом державних органів та їхніх посадових осіб [39, с. 6–18].

Нагадаємо, що ст. 11 Митного кодексу України безпосереднє здійснення митної справи покладає лише на митні органи і ні слова не говорить про будь-які інші державні органи.

Безпосередність здійснення митної справи означає, з одного боку, неприпустимість передачі своїх повноважень іншим юридичним чи фізичним особам, а з іншого – неприпустимість втручання у митну діяльність інших органів державної влади, крім випадків, передбачених Конституцією та законами України [58, с. 43].

Р. Б. Шишка та В. В. Сергієнко митною справою вважають специфічну діяльність держави та створених нею митних органів у взаємодії з іншими державними органами щодо забезпечення зовнішньополітичної і особливо зовнішньоекономічної діяльності суб'єктів підприємництва [143, с. 7]. Це визначення митної справи повною мірою відповідає підходам Митного кодексу України, зокрема його ст. 26 та 27, якими передбачено взаємодію митних органів при виконанні покладених на них завдань з іншими органами державної влади в порядку, встановленому законодавством. Однак це аж ніяк не означає, що зазначені останні органи реалізують митну справу.

Особливо слушним, на наш погляд, є твердження Ю. М. Дьоміна про те, що, будучи окремою складовою системи органів виконавчої влади в Україні, митні органи здійснюють митну справу не лише безпосередньо, а й винятково самостійно [42, с. 12].

Разом з тим, митні органи виконують поставлені перед ними важливі завдання, виступаючи необхідним і обов'язковим елементом державно-правового механізму митної політики, під яким мають на увазі «сукупність державних інституцій, задіяних у процесі формування і впровадження митної політики, їхню роль та відносини, що підпорядковані чіткій ієрархії правових норм та принципів» [83, с. 24]. Отже, митні органи не є єдиним

суб'єктом митної діяльності, будучи водночас невіддільною частиною центральної виконавчої влади, на яку покладена реалізація митної політики.

До складу органів державної влади та управління, що беруть участь у реалізації митної політики, крім Державної митної служби України (далі – ДМСУ), входять: Кабінет Міністрів України, Міністерство економіки та з питань європейської інтеграції України, Міністерство фінансів України, Державна служба експортного контролю, Державна служба контролю за переміщенням культурних цінностей, Митно-тарифна рада, Міжвідомча комісія з міжнародної торгівлі тощо.

Авторами наведених вище визначень митної справи були переважно фахівці з митного права. Однак, переважала правова складова у пропонованих тлумаченнях. Водночас правовий аспект митної справи цікавить нас і як ефективний інструмент забезпечення митного регулювання.

Разом з тим потрібно звертатися до законодавчих визначень митної справи.

Згідно із Законом «Про митну справу в Україні» від 25 червня 1991 р. № 1262–ХІІ митна справа передбачає встановлення порядку й організацію переміщення через митний кордон товарів і предметів, обкладення митом, оформлення, здійснення контролю та інших заходів щодо реалізації митної політики.

Аналогічну позицію обстоювали і автори Митного кодексу СРСР 1991 р. (ст. 1): «Порядок переміщення через митний кордон товарів та інших предметів, митне обладнання, оформлення, контроль та інші засоби проведення в життя митної політики становить митну справу».

Незначні зміни у змісті цього поняття з'явилися в першому Митному кодексі України, що діяв до 2004 р. Відповідно до ст. 1, порядок переміщення через митний кордон України товарів та інших предметів, митне регулювання, пов'язане з установами мит і митних зборів,

процедури митного контролю та інші засоби проведення в життя митної політики становлять митну справу.

У новому Митному кодексі України, який набув чинності 1 січня 2004 р., змінено формулювання об'єкта переміщення, а саме – поняття «товари та інші предмети» конкретизовано в понятті «транспортні засоби та товари».

До того ж таку складову поняття митної справи, як «процедури митного контролю», в чинному Митному кодексі України доповнено поняттям митного оформлення.

Вважаємо за потрібне глибше проаналізувати поняття митної справи та розглянути складові митної справи, передбачені у визначенні цього поняття Митним кодексом України.

Першою складовою поняття «митна справа» Митний кодекс називає порядок переміщення через митний кордон України товарів і транспортних засобів. Як відомо, порядок – це спосіб і механізм поєднання елементів і підсистем у цілісну систему й чітка послідовність дій у процесі руху до мети [43, с. 5]. Іншими словами, порядок – це системна діяльність. Порядок переміщення через митний кордон України, товарів і транспортних засобів, установлений законодавством України визначається як митні правила [71].

Другою складовою митної справи визначено митне регулювання. Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» від 16 квітня 1991 р. № 959–ХІІ за поняттям «митне регулювання» закріплює регулювання питань, пов'язаних із процедурами митного контролю, організацією діяльності митних органів. Митний кодекс України окремо не визначає цього поняття, проте в ньому чітко виписано принципи митного регулювання, одним з яких є принцип виключної компетенції митних органів України щодо здійснення митної справи.

Разом з тим, Митний кодекс до митної справи зараховує лише ту частину митного регулювання, яка пов'язана зі «встановленням та справлянням податків і зборів». Оскільки встановлення податків і зборів не є компетенцією митних органів, то митне регулювання, отже, законодавчо зведено лише до справляння цих податків і зборів, що в жодному разі не можна вважати коректною і бездоганною правовою позицією.

Третьою складовою митної справи названо процедури митного контролю та оформлення, що фактично є скороченим визначенням терміна «митні процедури» [71]. Однак, на наш погляд, таке скорочення є штучним, його не можна вважати цілком коректним, тому що митні процедури – це операції, пов'язані не лише зі здійсненням митного контролю і митного оформлення, а й зі стягуванням передбачених законом податків і зборів.

Четверта складова митної справи – боротьба з контрабандою та порушеннями митних правил – також не має належного чіткого визначення в Митному кодексі. Крім того, ніяк не враховано, що через відсутність відповідних владних повноважень та наявність інших зобов'язаних органів митні органи можуть здійснювати боротьбу з контрабандою лише в межах своєї компетенції, тобто частково. Тому остання складова митної справи може розглядатися за умови її суворого здійснення в межах наданих митним органам спеціальних повноважень.

Отож розглянуте визначення митної справи не повністю відображає її змістову суть і може бути практично застосоване лише в контексті Митного кодексу України.

Абстрагуючись від окремих неточностей, допущених у наведеному визначенні митної справи, можна припустити, що митну справу становлять митні правила, митні процедури та боротьба з контрабандою і порушеннями митних правил, спрямовані на реалізацію митної політики. Такий вигляд законодавчого визначення митної справи дає змогу чіткіше класифікувати її



складові. Митні правила – це нормативно-правова, а митні процедури та боротьба з контрабандою та порушеннями митних правил – операційно-функціональні складові митної справи.

Спрямованість митної справи на ефективну реалізацію митної політики може бути забезпечена лише за умов чіткого законодавчого закріплення явищ митної політики та митної справи, а також діяльності митних органів, яке сприяло б якісному і повному виконанню митного законодавства.

За твердженням фахівців, законність означає, що у вирішенні конкретної ситуації правозастосовний орган повинен спиратися на певну норму права чи на сукупність правових норм, які безпосередньо стосуються справи, що розглядається, суворо дотримуючись при цьому точного змісту правової норми, а також діючи тільки в межах своєї компетенції, у жодному разі не привласнюючи собі повноважень, які не зафіксовано в законі [33, с. 231].

Крім того, Ю. М. Дьомін стверджує, що законодавче поняття «митна справа» не охоплює одного з найважливіших заходів митної політики – нетарифного регулювання [42, с. 12].

На думку І. Г. Бережнюка, основним недоліком законодавчого визначення митної справи є те, що воно містить вказівку на власне функції та повноваження об'єкта, а не зазначає самого об'єкта.

Є. В. Додін наголошує, що неможливо раз і назавжди визначити поняття «митна справа в Україні» як діяльність у певних ділянках внутрішньої і зовнішньої сфери. Звісно, ця складна і важлива галузь діяльності невинно і динамічно розвивається під впливом внутрішніх і зовнішніх чинників [38, с. 11–17]. На наш погляд, теза цілком правильна в частині визначення функцій і завдань митної справи, однак постійний їх розвиток чи зміну не можна аж ніяк визнати переконливим аргументом щодо неможливості повноцінного визначення самої митної справи.

Виходячи з мети нашого дослідження, митна справа цікавить нас як об'єкт законодавчого регулювання на національному і регіональному рівнях передусім в історико-правовому аспекті. Іншими словами, досліджується тривала еволюція особливого законодавства, а саме – з питань митної справи на прикладі окремого регіону – Західної України.

До речі, зауважуємо, Митний кодекс Євросоюзу не дає окремого визначення митної справи. Однак, відповідно до визначень таких понять, як «митниця» та «митний орган», можна зробити висновок, що митну справу законодавець Європейського Союзу сприймає як діяльність митних органів [91, с. 5–6 ].

Крім, того діяльність митних органів визначають і як державно-владну діяльність, що спрямована на реалізацію функцій держави у сфері митно-правового регулювання суспільних відносин [70, с. 32, 43–59]. У багатоманітній діяльності митних органів автори виділяють такі її правові форми: правотворчу, правозастосовну, регулятивну, правоохоронну, контрольну, організаційно-регламентаційну та організаційно-ідеологічну.

Розгляд низки визначень поняття «митна справа» показує нерозривність зв'язку митної політики з цією категорією. Однак уявлення про сутність цього зв'язку в теоретичному сенсі не вирізняються постійністю, а зміст цілей та характеру митної політики держави завжди був і є концептуальним питанням митної справи. Наявність розбіжностей у тлумаченні феномена митної політики, на думку науковців, може призвести до суперечностей у нормативних актах, які регламентують митну справу на різних рівнях [81, с. 2].

Досі немає єдиного наукового підходу до визначення поняття митної політики. Здебільшого її визначають як «систему заходів, правил, процедур», причому лише у вузькому значенні, тобто з урахуванням, наприклад, тільки двох або трьох чинників; або як «функцію, механізм

регулювання», або як «комплекс напрямів, стратегічну лінію». Наявність різних підходів до трактування митної політики пояснюємо багатогранністю цього виду діяльності, що вимагає поглиблених наукових досліджень. Важливо не тільки визначити і сформулювати підходи до митної політики в сучасних умовах, але й усвідомити її взаємозв'язок з іншими категоріями, такими як принципи митної політики, об'єкт і суб'єкт її вивчення [24, с. 49–50].

Загальновідомо, що політика як така має багатоаспектну структуру [90, с. 44–45]. Однак, науковці, визначаючи зовнішньоекономічну та митну політику, переважно зосереджуються на їхніх процесуальних аспектах, залишаючи поза увагою інституціональний та нормативний аспекти. Однак, як справедливо зазначає І. Г. Бережнюк, без урахування інституціонального аспекту втрачаються такі основи будь-якої політики, як конституційний і правовий порядок [2, с. 19]. Домінантами ж нормативного аспекту є цілі, завдання та об'єкти політики.

На думку О. Д. Єршова об'єктом владно-правового підходу у митній політиці є відносини, що складаються під час реалізації цієї політики і, на погляд регулюючого органу держави, підлягають правовому регулюванню, інформуванню та охороні [44, с. 33–39]. Суб'єктами владно-правового підходу є фізичні та юридичні особи, тобто індивідуальні та колективні суб'єкти, наділені законом спроможністю реалізовувати права та юридичні обов'язки. Крім владно-правового підходу, автор наголошує на необхідності врахування при визначенні митної політики таких основних підходів до її трактування, як організаційно-інституціональний, економічний і психологічний [44, с. 33–39].

Отже, митна політика характеризується низкою різноманітних підходів до її трактування. Нас, звичайно, цікавить передусім владно-правовий підхід до розуміння митної політики.

Визначаючи взаємозв'язок митної справи та митної політики, фахівці вимушені констатувати, що досить часто виявляється помилковий підхід до цього питання, причиною чого є неправильне визначення і на законодавчому, і на теоретичному рівні співвідношення понять митної політики, митного права та митної справи, коли перші два уводяться до обсягу останньої [53, с. 9].

Так, наприклад, відповідно до визначення митної справи, закріпленому в рішенні про Основу митних законодавств держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав (СНД) від 27 березня 2007 р., митна політика є головною складовою митної справи [35, с. 268]. Такий підхід до митної справи потрапив до цього спільного документу з Митного кодексу Російської Федерації і, як ми вже зазначали раніше, його підтримував К. К. Сандровський. Проте відомий російський науковець у галузі митного права Б. М. Габричидзе стверджує, що не можна погодитися з уведенням митної політики до поняття «митна справа» [59, с. 27]. Адже митна політика і засоби її реалізації – це очевидно нерівновеликі за значенням поняття і категорії. Те, що митна політика виходить за рамки митної справи, він обґрунтовує цілями митної політики, значної частини яких, на думку науковця, неможливо досягти лише через митну справу. Зокрема, такими цілями митної політики вважають: регулювання товарообігу, стимулювання розвитку національної економіки, сприяння проведенню структурної перебудови економіки держави тощо. Дотримуючись такого підходу, автор у найзагальнішому вигляді визначає митну політику як систему політико-правових, економічних, організаційних та інших масштабних заходів, спрямованих на реалізацію і захист внутрішніх та зовнішньоекономічних інтересів з метою динамічної реалізації політичних і соціально-економічних перетворень.

Український дослідник митно-тарифної політики О. П. Гребельник аргументує недоцільність ототожнення понять «митна політика» та «митна справа». На його думку, митна політика – це ширше поняття, ніж митна справа, оскільки митна справа є тільки засобом реалізації державної митної політики, і саме митна політика визначає основні цілі, завдання та функції митної справи [24, с. 48].

П. В. Пашко наголошує, що для виконання державою своїх функцій у рамках митної політики, крім специфічних заходів впливу на відповідну групу суспільних відносин (заходи тарифного та нетарифного регулювання), існує особливий інститут держави, який визначається поняттям «митна справа». До того ж, до митної справи входять також організаційно-правові питання функціонування митних органів, на які покладено безпосереднє їх здійснення [85, с. 74–85].

Зауважимо, що Митний кодекс України визначає митну політику як систему принципів та напрямків діяльності держави у сфері забезпечення економічних інтересів та безпеки за допомогою митно-тарифних та нетарифних заходів регулювання зовнішньої торгівлі [71, с. 204].

Правовою формою реалізації митної політики є митне право та митне законодавство, а організаційною – система митного регулювання. Правова та організаційна форми реалізації митної політики, отже, стають організаційно-правовою основою митної справи, тобто діяльності митних органів. Водночас реалізація митної політики охоплює і правові, і організаційні форми державної діяльності.

Разом з тим, у своїй спільній праці С. В. Ківалов та Б. А. Кормич стверджують, що поняття митного права і нормативно-правової форми реалізації митної політики співвідносяться як частина і ціле [53, с. 93–94].

Є. В. Додін пропонує розрізняти митне законодавство, що утворює правове поле здійснення такого виду діяльності, як митна справа, і митне

право як самостійну галузь системи права України, як сукупність норм, що регламентують відносини, безпосередньо пов'язані з переміщенням через митний кордон України товарів і багажу у межах відповідального митного режиму, із дотриманням усіх вимог цього переміщення [39, с. 6–18].

Узагальнення та конкретизація змісту і взаємозв'язку понять митного права, норм митного права та митного законодавства загалом дають змогу вважати, що саме ці поняття і становлять систему нормативно-правових форм реалізації митної політики і митної справи.

Наголосимо, що ми ставимо за мету проаналізувати еволюцію митної справи на західноукраїнських землях з історико-правового погляду (на матеріалах Львівської митниці). При цьому митну справу розглядаємо саме як об'єкт законодавчого регулювання, яке, своєю чергою, виступає нормативно-правовою формою реалізації митної справи.

Для досягнення поставленої наукової мети, безперечно, потрібно чітко з'ясувати суть складного, багатовимірного поняття «митна справа».

Пізнання будь-якої історико-правової тематики потребує чіткого визначення її джерельної бази, оскільки історичні джерела містять цінну, різнобічну інформацію, зокрема й правову про минуле, а завданням ученого є її здобуття, опрацювання, аналіз, інтерпретація відповідно до визначеної мети і завдань конкретного історико-правового дослідження.

Як відомо, центральне місце серед історико-правових джерел займають письмові тексти – хроніки, документи, листи тощо, їх називають первинними, оригінальними історико-правовими текстами. У підсумку досліджень первинних джерел виникають наукові статті, монографії, підручники. Їх називають вторинними історико-правовими текстами або історіографією. Нагадаємо: термін історіографія походить від грецьких слів *historia* – «історія» та *grapho* – «пишу».

Оскільки наше наукове дослідження є історико-правовим, то увагу в цьому розділі акцентуємо головню на огляді й аналізі нормативних актів з питань митної справи, що ухвалені та діяли в різні історичні періоди в Західній Україні, а також на працях вітчизняних і зарубіжних учених, присвячених відповідній тематиці.

Для вивчення процесів, пов'язаних з історією митної справи в Україні загалом і на західноукраїнських землях зокрема, ми використовували переважно письмові джерела – опубліковані та неопубліковані. Опубліковані джерела за принципом їх походження та цільового призначення доцільно поділити на такі групи: а) актові (документальні); б) статистичні; в) оперативні (описові).

Зі свого боку, групу актових документів становлять, наприклад, укази та розпорядження вищих органів влади: великокнязівські та королівські грамоти, імператорські маніфести, акти Генерального секретаріату УНР, Ради народних комісарів СРСР, Ради Міністрів СРСР, Міністерства фінансів, департаменту митних зборів тощо.

Без сумніву, історія митної справи і політики – це сукупність політичної, економічної та правової історії. Останнім часом інтерес до цього комплексного наукового явища зростає. Так, 1993 р. американські історики Роберт Фегель і Дуглас Норт отримали Нобелівську премію за розробку економічних методів вивчення історії (зауважимо, Нобелівську премію з економіки присуджують тільки з 1969 р., а «історичної номінації» не існувало зовсім).

І ще раз наголошуємо на тому, що, розглядаючи визначальні напрямки історіографії митної справи і митної політики в Західній Україні, враховуємо ту обстановку, що в різні історичні періоди західноукраїнські землі входили до складу Київської Русі, Галицько-Волинської держави, Польського королівства, Речі Посполитої, Австрійської імперії та інших держав. Тому

проблема історії митної політики і митної справи на території Західної України (на матеріалах Львівської митниці) в історіографії подано в контексті еволюції митного законодавства на тлі політико-економічного розвитку різних держав, до складу яких входили західноукраїнські землі.

Найважливішими серед описових джерел історії Київської Русі є літописи. Як відомо, одним із ранніх літописних зводів була «Повість временних літ». Її укладачем був монах Києво-Печерського монастиря Нестор (1113), а ігумен Видубецького монастиря Сильвестр 1116 р. вперше її скопіював і відредагував. Саме в цьому літописі збереглися тексти договорів Русі з Візантією, такі важливі для дослідження сталих торговельно-митних взаємин обох держав.

Наступні події XII століття відображено в Київському літописі, але не тільки в ньому. Поруч із столичним київським літописанням з'являються його нові центри Новгород, Суздаль, Чернігів, Переяслав, Галич, так званого місцевого літописання. Найвідомішим українським продовженням Початкового і Київського літописів став Галицько-Волинський літопис, що зберігся в Іпатіївському зводі. Він складався з двох частин, так званих Галицької (1201–1261) і Волинської (1262–1291). Центральними постатями в розповідях літописців є князі Данило Галицький і Лев Данилович, Василько Романович і Володимир Василькович, а оповідання концентруються навколо історії Південно-Західної Русі, боротьби з угорцями, тевтонцями і монголами тощо.

Серед усього можливого переліку стародавніх документальних джерел найбільш важливим є «Руська Правда» – збірка феодальних правових норм XI–XIII ст., де вперше було формалізовано державою нагромаджений правовий досвід стягнення мита.

Загальновідомо, що в середньовічному суспільстві важливі функції виконувала церква. Не була винятком і православна церква Київської Русі,



що активно діяла також і в митній царині. Її статус у цьому випадку регламентували князівські грамоти – «статути», яких до наших часів майже не збереглося.

Свого часу спробу розгляду зовнішньої торгівлі від епохи Київської Русі до Визвольної війни 1648–1654 рр. у контексті політичного, економічного та культурного життя України здійснив ще на початку ХХ ст. відомий історик, політичний і державний діяч М. Грушевський в «Історії України-Руси» [27, с. 648].

Певною мірою продовженням досліджень М. Грушевського про давньоруську зовнішню торгівлю стали праці К. Болсуновського, І. Кулішера, І. Винниченка, А. Новосельцеві, В. Пашуто, О. Сидоренка.

У цьому зв'язку заслуговує на увагу монографія О. Сидоренка [96, с. 322]. У ній, зокрема, висвітлено зовнішню торгівлю на українських землях від епохи Київської Русі до часів Богдана Хмельницького. Автор намагався дослідити факти та обставини еволюції міжнародної торгівлі на українських, зокрема й на західноукраїнських, землях, відзначити в ній загальні закономірності й простежити дію давньоруської традиції. На сучасному етапі дослідження вітчизняної історії питань функціонування митних органів Давньої Русі, а також Галицько-Волинської держави торкаються практично всі автори узагальнювальних праць з історії України та історії держави і права України, зокрема вишівських підручників та навчальних. Особливо варто відзначити у цьому зв'язку наукові доробки Н. Яковенко, М. Котляра, Б. Тищика та В. Кульчицького.

Маємо втім, констатувати, що і в українській, і в зарубіжній історичній науці досі немає спеціальних авторських розробок з історії митної справи в давньоруську добу, що лише підтверджує актуальність і важливість нашого дослідження.

Джерела з історії митних відносин на українських землях так званої польсько-литовської доби, що розпочалася зі середини XIV ст. із занепадом та зникненням давньоруських князівств, досить різноманітні. Це – нормативні акти, офіційні звіти, статистичні матеріали, матеріали ревізій, судові справи, матеріали судочинства, дипломатичне листування, описові джерела тощо.

Нагадаємо, що після завзятої польсько-литовської війни за Галичину і Волинь, у якій більшість українців підтримувала литовців, а поляків – угорці, а саме 1366 р. вся Галичина і частина Волині остаточно відійшли до складу Польщі. Польські завоювання охопили близько 52 тис. км<sup>2</sup> з населенням понад 200 тис., що збільшувало територію Польської держави майже в 1,5 разу. У складі Польщі західноукраїнські землі перебували до другої половини XVIII ст.

Досить цінним комплексом актових джерел з історії митних відносин середньовічної України є Литовська метрика, зокрема книги записів та книги оренд [56, с. 91]. Так, 28-ма книга записів Литовської метрики (1522–1552) містить щонайменше 14 документів стосовно характеру митних відносин на українських землях. Переважно це – акти про надання права на безмитну торгівлю, на сплату пільгового мита, а також скарги на незаконне стягнення мита. Документи, що регулювали митні відносин, містяться зокрема, в таких книгах Литовської метрики, як 191 (№ 15, 17, обидва – 1570 р.), 192 (№ 13, 24, обидва – 1570 р.; № 33, 1571 р.; № 72, 1574 р.), 193 (№ 20, 24, 29, усі – 1576 р.) [69, с. 52]. Важливість цього комплексу джерел підтверджується й тим, що із 255 документів, уведених до збірника «Торгівля на Україні XVI – середини XVII ст.: Волинь і Наддніпрянина», 41 взято з книг Литовської метрики.

Дуже багато джерел з історії митних відносин середини XIV–XVIII ст. зберігається в архівосховищах України та низки зарубіжних країн.

Вітчизняні джерела – переважно в Центральному історичному архіві України в м. Києві, а також у Центральному історичному архіві України у м. Львові, меншою мірою – в Інституті рукописів Центральної наукової бібліотеки НАН України. Значний комплекс джерел зберігається в Головному архіві давніх актів (ACAD) у Варшаві. Також відповідні матеріали зберігаються в Центральних історичних архівах Литви, Білорусі, Державному (Національному) архіві Швеції. Імовірно, джерела з цього періоду є і в інших вітчизняних та зарубіжних архівосховищах [100, с. 34, 78–80].

М. С. Грушевський, аналізуючи в шостому томі «Історії України-Руси» торговельні відносини XIV–XVII ст., торкнувся низки аспектів, пов'язаних з митом, а саме: дорожній примус і право складу, митні тарифи, оренда мита, митні пільги [26, с. 10–15, 30–35, 75–81]. Висвітленню названих питань у працях М. С. Грушевського присвячена стаття С. В. Гріха [25, с. 78–86].

Матеріали про організацію митної служби в Польщі, зокрема й на українських землях, що входили до цієї держави, використовуємо в монографії Ш. Воймана [170, s. 94–96].

Сучасних досліджень, присвячених історії митних відносин на українських землях в польсько-литовську добу (сер. XIV – сер. XVII ст.), налічується небагато. О. О. Дячок проаналізував загальні проблеми дослідження митних відносин у цей період та їхні методологічні засади [40, с. 180–181, 188; 41, с. 194–196]. Звертаємо увагу й на статтю А. П. Мицак про особливості митної політики Речі Посполитої на західноукраїнських землях [74, с. 132–134]. У збірнику статей, що побачив світ у 2004 р. і присвячений пам'яті Й. Л. Рисіча, який започаткував в Академії митної служби України історичні дослідження з митної тематики, Н. Л. Жеребцова опублікувала статтю, в якій розглянула митну систему Великого князівства

Литовського та Речі Посполитої XVI – першої половини XVII ст., передусім розташування митниць та види мита [46, с. 86–92].

В. Берковський, опрацювавши історичні джерела з архівів України, Польщі та Росії, публікації джерельних комплексів, а також дослідження передусім польських авторів, показав дію права дорожнього примусу та розвиток митної системи на Волині у XVI – першій половині XVII ст. [4, с. 78–92].

Здійснений аналіз чималої кількості архівних та опублікованих джерел, низки наукових праць дозволив В. Берковському докладно розкрити типологію і структуру митної системи на Волині наприкінці XV – у першій половині XVII ст., зокрема види оплат і форми адміністрування прибутків. Автор показав обов'язки орендаря «цельної комори» та порядок здійснення митних процедур, звернув увагу на порушення, пов'язані із запровадженням та стягненням митних зборів [5].

Особливу групу становлять джерела XIX – початку XX ст., наступного періоду перебування західноукраїнських земель у складі іноземних держав. Нагадаємо, що внаслідок першого поділу Польщі 1772 р. (між Австрією, Пруссією і Росією) Галичину захопила Австрія, а 1774 р. за Кючук-Кайнарджийським мирним договором між Росією і Туреччиною, вона захопила і Буковину. Ще в першій половині XVI ст. (1526) Австрія поширила владу на Угорщину, у складі якої перебувало українське Закарпаття. Отже, у другій половині XVII ст. усі західноукраїнські землі опинилися під владою Австрійської монархії. Загарбавши Галичину, австрійський уряд штучно об'єднав українські та польські землі в один адміністративний Коронний край Галіції і Володимирії з центром у Львові, запровадивши офіційні назви Східної та Західної Галичини, причому Східна Галичина була населена переважно українцями, а Західна – поляками.

За принципом цільового призначення джерела цього періоду можна класифікувати так: 1) директивні документи (статути, постанови); 2) положення та інструкції Міністерства, що регламентували функціонування митної системи й установ; 3) звіти митниць перед вищими інстанціями; 4) ділова документація та листування; 5) оперативна документація (вантажні оголошення, акцизні марки, форми статистичної звітності).

Особливості здійснення митної політики на західноукраїнських землях в цей період частково висвітлено в дисертації А. Мицак «Становлення та розвиток митного законодавства на території України», а також у її публікації «Організація та структура Львівської митниці: сторінки історії». Питання функціонування митних органів на західноукраїнських теренах періоду перебування їх в складі Австро-Угорщини розглядають у своїх працях В. Кульчицький, Б. Тищик та ін.

Початок першої світової війни (1914–1918) порушив діяльність митних органів імперії, відтак розвиток подій призвів до розпаду Австро-Угорщини і, відповідно, її митних органів та структур.

З політичних та інших причин західноукраїнські землі знову опинилися під владою Польщі, ця окупація тривала до вересня 1939 р. Польська влада видала низку постанов про охорону державних кордонів. Перш за все було створено Корпус прикордонної охорони, який оберігав кордони Польщі з Радянським Союзом, Литвою і Латвією, підпорядкований Міністерству внутрішніх справ, та прикордонну охорону (до 1928 р. – митна охорона), яка охороняла кордони з Румунією, Чехо-Словаччиною та Німеччиною, підпорядкована Міністерству фінансів. На території Галичини прикордонну охорону здійснювали митні органи, підпорядковані Фінансовій палаті у Львові.

Восени 1939 р. Західна Україна приєдналася до Радянської держави, об'єднавшись з Українською РСР. Згідно з таємними домовленостями між Ріббентропом та Молотовим 17 вересня 1939 р. Червона армія окупувала Західну Волинь та Галичину, а новий радянсько-німецький договір у Москві 28 вересня 1939 р. встановив кордони між Німеччиною та СРСР уздовж Сяну та Бугу. Звісно, тодішні польські митні кордони було зруйновано. На західних землях Галичини гітлерівці створили Генеральне губернаторство, до складу якого увійшли Лемківщина, Посяння, Холмщина та Підляшшя – прадавні етнічні українські території (загалом охоплювали близько 16 тис. км<sup>2</sup> з 1,2 млн населення) [101, с. 154]. Проте радянське панування виявилось тривалим.

Початок німецько-радянської війни 22 червня 1941 р. засвідчив слабкість СРСР. До середини липня німці захопили Галичину, Західну Волинь, Буковину; до кінця 1941 р. – майже всю Україну [47, с. 120]. Митна система в Україні, як складова загальносоюзної, перестала існувати.

Зауважимо, центральні та обласні державні архіви України містять чимало документів міжвоєнного та воєнного часу (1920–1940-х). У Центральному державному історичному архіві (м. Львів) – це фонди 35, 46, 204, 309 «Показчик законів і розпоряджень», фонд 755 «Архівне управління провінції Галичини»; у Державному архіві Львівської області – фонд 59 «Накази та постанови тимчасового управління в Західній Україні»; у Центральному державному архіві вищих органів влади і управління України – фонд Р – 341. Зауважимо, що переважна частина архівних матеріалів, які зберігаються в Україні, малодосліджена і неопублікована.

Історіографічний аналіз виявлених історико-правових джерел в контексті досліджуваної теми дає змогу виокремити в історії митної справи ще один етап – радянський.

З остаточним утвердженням на західноукраїнських землях радянської влади митна справа здійснювалась на них як єдина, загальнодержавна, урядом СРСР, а не його митними органами, організованими на місцевих теренах. Відомо, що працям радянського періоду властиве ідеологічне, класове спрямування. Деяких державно-правових явища взагалі не розглядали, замовчували або ж висвітлювали лише через призму керівної і спрямувальної діяльності комуністичної партії. Через цю заідеологізованість науковці – історики та правники радянського періоду – питанням митної справи, зокрема характеристиці митного законодавства присвятили небагато досліджень.

Серед праць радянського періоду із цієї проблематики можна виділити дослідження М. Брайчевського, Б. Михайлова, Л. Маркова, А. Потяєва, К. Сандровського, Б. Угарова та ін.

Різновидом джерел, що безпосередньо стосуються до митної проблематики, є нормативні акти вищих органів радянської влади, які видавали від початку існування радянського режиму на західноукраїнських землях, тобто з вересня 1939 р. – по червень 1941-го та із 1944 р. Йдеться про різноманітні збірки декретів, законів та узаконень, розпоряджень урядів УРСР, СРСР. Ці акти стосуються фактично до всіх аспектів становлення, розвитку та діяльності тодішніх митних установ. Сюди, безперечно, варто віднести й митні статuti СРСР різних поколінь, деяку іншу митно-правову документацію.

Загалом, враховуючи специфіку радянського періоду з його надмірною централізацією, бюрократизмом і паперовим діловодством, можна констатувати, що обсяг джерельної бази цієї проблеми є значним. Інша справа – стан її фактичної наукової розробки з історико-правових позицій. Отож перспектива подальшої наукової роботи в цьому напрямі є чимала.

Джерельна база періоду становлення митної справи незалежної України також досить багатоманітна. 16 липня 1990 р. Верховна Рада УРСР, виражаючи волю всього українського народу, прийняла Декларацію про державний суверенітет України [32, с. 16]. Цим документом було покладено початок визначення шляху майбутнього розвитку України як новітньої європейської держави. Декларація тлумачить державний суверенітет як верховенство, самостійність, повноту та неподільність влади Республіки в межах її території та незалежність і рівноправність у зовнішніх зносинах.

В VI розділі Декларації, який стосується економічної самостійності, зокрема, було визначено, що Україна може самостійно створювати, поряд з банковою, ціновою, фінансовою, податковою і свою митну систему [32, с. 16]. Це положення було підтверджено і Законом «Про економічну самостійність Української РСР» від 3 серпня 1990 р. № 142-ХІІ.

Першим нормативним актом, який врегулював діяльність митниць і започаткував розбудову митної системи, був Закон Української РСР від 25 червня 1991 р. «Про митну справу в Україні», № 1262-ХІІ. Цей день і є професійним святом – Днем митника України.

4 листопада 1991 р. Верховна Рада України прийняла Закон «Про державний кордон України», у якому поставлено окремі завдання і перед митними органами України [11, с. 5].

Указом Президента України від 12 грудня 1991 р. було створено Державний митний комітет України і затверджено тимчасове положення про нього.

Завершив формування юридичної основи митної системи незалежної держави перший кодифікований законодавчий акт – Митний кодекс України від 12 грудня 1991 р. [9, с. 203].

Дуже важливим етапом у розвитку митної справи України стало прийняття 5 лютого 1992 р. Закону України «Про Єдиний митний тариф»



[10, с. 259], Закону України «Про митний тариф України» від 5 квітня 2001 р.

Згідно із Законом України «Про внесення змін і доповнень до деяких законодавчих актів України з митних питань» від 28 січня 1994 р. було створено територіальні митні управління [12, с. 116]. Постановою ж Кабінету Міністрів України 1994 р. було створено Західне територіальне управління, якому підпорядковувалися митниці Львівської, Волинської, Рівненської і Тернопільської областей.

Указом Президента України від 29 листопада 1996 р. «Про державну митну службу» на базі Львівської митниці і Західного територіального митного управління створено Західну регіональну митницю з підпорядкуванням їй Мостиської, Рава-Руської, Волинської і Рівненської митниць.

11 липня 2002 р. Верховна Рада України четвертого скликання прийняла новий Митний кодекс України, що стало значним кроком у зміцненні і розвитку митної справи в Україні.

Крім того, сучасна джерельна база функціонування митної справи України охоплює укази та розпорядження Президента України, Постанови Кабінету Міністрів України, накази Державного митного комітету України (ДМКУ), накази Державної митної служби України, Рішення Колегії ДМКУ, рішення Колегії ДМСУ та інші акти, які вимагають ґрунтовного і системного аналізу.

У сучасних умовах, на шляху до побудови правової держави, значно зростає зацікавленість до наукового, поглибленого вивчення процесів організації та функціонування митної справи на українських землях загалом і на західноукраїнських зокрема, причому і в минулому, і після здобуття Україною незалежності у 1991 р.

Зі створенням в Україні спеціалізованого закладу вищої освіти з підготовки фахівців для митних органів – Академії митної служби України,

було започатковано окремий науковий напрямок дослідження історії митних органів в Україні під проводом, на жаль, уже покійного, доктора політичних наук Й. Л. Рисіча. Актуальність дослідження митної історії в Україні також підтверджує активна співпраця творчих колективів Академії митної служби та митниць за науковим проектом «Відновлення історії митних органів в Україні».

Сучасна історіографія митної справи має низку особливостей. По-перше, крім загальної, у минулому радянської історіографія тепер розрізняють сучасну російську та вітчизняну українську. По-друге, зазначимо, українська історіографія поки ще не є повноцінним і самодостатнім явищем перебуває на стадії становлення. Адже до історіографічної спадщини багато хто з дослідників відносить праці і суто науково-історичні, і навчально-методичні (С. Гріх, Й. Рисіч, Б. Новосад), історико-правові (К. Сандровський, П. Дідусенко, Т. Мавродій, А. Павлов та ін.), узагальнювальні (Л. Деркач) і навіть публіцистично-популярні.

Серед фахівців Академії митної служби джерелознавчі аспекти історії митної справи аналізує О. О. Дячок; розвиток радянської митної системи досліджує Д. Архірейський. Нині триває формування окремого, самостійного напряму історико-правових досліджень з минулого митної справи в Україні. Свідченням цього є поява на світ колективної роботи фахівців Державної митної служби України та Дніпропетровського національного університету «Історія митної справи в Україні» (2006). Основні етапи історичного розвитку митної справи в Україні відображено в монографії В. Чорного [137, с. 478]. Це дослідження ґрунтується на історичних джерелах та юридичних документах. Автор, опрацювавши великий обсяг матеріалу, зробив цікаві висновки, наприклад, щодо перших митно-правових джерел, які регламентували дії купців Київської Русі.

Зокрема, В. Чорний наводить текст такого важливого історичного документа, як договір давньокиївського князя Олега з Візантією 911 р.

У 1996 р. вийшла монографія Г. Спектора «Українська митниця: справи, проблеми, перспективи» [99, с. 125]. Автор послідовно розкриває питання про еволюцію митної політики як складової внутрішньої та зовнішньої політики держави. Потрібно наголосити, що на зміст монографії позитивно вплинуло поєднання поглядів досвідченого юриста з виваженою політичною оцінкою досліджуваних питань. Автор надає важливого значення також створенню механізму забезпечення розвитку митного законодавства, хоча лише частково торкається огляду й аналізу законопроектної роботи.

Особливу увагу варто звернути на фундаментальні дослідження Л. Деркача «Українська митниця: вчора, сьогодні, завтра» [35]. З глибоким знанням справи автор, який три роки очолював митну систему України, ознайомлює з минулим і сучасним української митниці, її планами на майбутнє, досягненнями митників за роки незалежності нашої держави. У полі зору Л. Деркача – головні аспекти життєдіяльності і правового забезпечення митної галузі та організація митного контролю, участь у формуванні Держбюджету, боротьба з порушеннями митного законодавства і контрабандою, міжнародні зв'язки, кадрова проблематика. Водночас автор ґрунтовно аналізує прийняті на початковому етапі вітчизняного правозабезпечення Митний кодекс України, Закони «Про митну справу в Україні», «Про єдиний митний тариф» та інші нормативні акти, що стали надійною правовою базою організації та розвитку митної справи в Україні. Крім того, йдеться про необхідність вдосконалення митного законодавства, зокрема прийняття нового Митного кодексу.

Заслуговує на пильну увагу дисертація А. Кольбенка, присвячена вивченню історико-правових аспектів утворення та діяльності митних

органів України [57]. Важливість його посилюється ще й тим, що в умовах сучасної України, спираючись на історичний досвід, автор приділяє особливу увагу дослідженню процесу виникнення, структури, соціально-політичної ролі окремих державних органів з метою удосконалення їх діяльності. Це, насамперед, стосується митних органів, котрі, на його думку, потребують значної функціональної перебудови.

Останнім часом сформувався новий напрям у дослідженні історії митної справи й митної політики в Україні – історико-правові нариси про окремі митниці. До таких можна віднести, зокрема, публікацію А. Мицак про організацію та структуру Львівської митниці [75]. Автор на підставі аналізу архівних документів висвітлює еволюцію митної справи на західноукраїнських землях. У цьому контексті слід згадати й дослідження А. Мицак «Становлення та розвиток митного законодавства на території України» [76]. Автор ґрунтовно з історико-правового погляду дослідила еволюцію митного законодавства України від часів Київської Русі до сучасності. Це, по суті, перша монографічна праця на таку тематику. У роботі приділено окрема увагу і розвитку митного законодавства на західноукраїнських землях, оскільки А. Мицак не один рік працює на Західній регіональній митниці.

Для виконання дисертації автор використала значну кількість публікацій, які прямо чи опосередковано стосуються теми дослідження чи окремих його аспектів. Це праці відомих учених, в яких розкрито широку панораму історії державності українського народу і його боротьби за незалежність. Цю проблематику вивчали, насамперед, М. Грушевський, В. Винниченко, Д. Дорошенко, І. Крип'якевич, Н. Полонська-Василенко та ін.

Проблеми пострадянської України, процес її державотворення висвітлювали в наукових працях В. Кульчицький, Б. Тищик, О. Субтельний,

А. Жуковський та ін. Ці праці розкривають різні аспекти формування української державності, в зокрема й на західноукраїнських землях. Важливою джерельною базою є також праці іноземних учених, дослідників із цієї теми, багато з яких опубліковано в оригіналі, а також у перекладах українською.

Підсумовуючи, зазначимо, що загалом питання розвитку митної справи та митного законодавства на західноукраїнських землях поки не є належно і повно висвітлені в юридичній літературі. Лише комплексний, сучасний, європейський підхід до правового будівництва в ефективній митній сфері, розуміння та слідування у цьому процесі митній політиці, як важливій складовій державної політики, висвітлення процесів становлення та розвитку митної справи на Західній Україні (на прикладі Львівської митниці) допоможуть забезпечити ефективність правового регулювання та діяльності митних органів у цьому стратегічному для держави регіоні, зрештою, як і в інших регіонах.

Наявність вказаних та інших різноманітних джерел дала змогу ґрунтовно розглянути в історико-правовому аспекті цю тему, проаналізувати відповідну нормативно-правову базу, а також визначити основні напрями розвитку митного законодавства і митної справи на території Західної України від давніх часів до сьогодення.

## Висновки до Розділу 1

Для ґрунтового історико-правового дослідження становлення та розвитку митної справи на західноукраїнських землях, що є метою нашої дисертації, потрібно чітко з'ясувати суть поняття «митна справа».

Незважаючи на те, що визначення поняття «митної справи» міститься, насамперед, у законодавчих актах, однозначним воно не є. Попри те, аналіз наявних визначень цього поняття, дає змогу зробити висновок, що основними елементами, складовими митної справи є: порядок переміщення через митний кордон товарів і транспортних засобів, установлених законодавством України (митні правила); митне регулювання, тобто регулювання питань, пов'язаних зі встановленням мит і митних зборів; процедури митного контролю та оформлення («митні процедури»); боротьба з контрабандою та порушеннями митних правил.

Недоцільно ототожнювати поняття «митна справа» та «митна політика» або визначати митну політику як складову митної справи. Ми вважаємо, що митна політика – це ширше поняття, ніж митна справа, оскільки митна справа є лише засобом реалізації державної митної політики, і саме митна політика визначає основні цілі, завдання та функції митної справи.

У дисертаційному дослідженні митну справу ми розглядаємо як об'єкт законодавчого регулювання, яке, своєю чергою, виступає нормативно-правовою формою реалізації митної політики держави.

З уваги на те, що в різні історичні періоди західноукраїнські землі входили до складу Київської Русі, Галицько-Волинської держави, Польщі, Речі Посполитої, Австрійської та Австро-Угорської імперій, УРСР (у складі СРСР), питання еволюції митної справи на території Західної України ми розглядали в контексті розвитку митного законодавства й аналізу правових джерел різних історичних періодів і тих держав, до складу яких входили західноукраїнські землі.

## РОЗДІЛ 2

### СТАН МИТНОЇ СПРАВИ НА ЗАХІДНОУКРАЇНСЬКИХ ЗЕМЛЯХ З ІХ СТОЛІТТЯ ДО ЗДОБУТТЯ УКРАЇНОЮ НЕЗАЛЕЖНОСТІ (СЕРПЕНЬ 1991 РОКУ)

#### **2.1. Митна справа на західноукраїнських землях від часів Галицько-Волинського князівства до другої половини XVIII ст.**

Зовнішньоекономічні зв'язки і на загальнодержавному, і на регіональному рівнях є одним з головних показників розвитку держави, її ролі в міжнародних відносинах. З цього погляду вивчення, поряд з нормативними та описовими джерелами, економічних контактів Галицької та Волинської земель у період їх перебування у складі Київської Русі і самостійного державного існування є необхідною умовою для створення загальної історико-правової картини розвитку митної справи на західноукраїнських землях. Увійшовши в останній чверті X ст. до складу Київської Русі, названі території почали відігравати помітну роль в її міжнародних економічних зносинах, а в XIII–XIV ст. Галицько–Волинське князівство за інтенсивністю контактів з Візантією і країнами Сходу займало провідні позиції в східноєвропейському регіоні. Такому становищу сприяла низка чинників: вигідне географічне розташування, близькість до кордонів Візантії, наявність розгалуженої внутрішньої мережі водних і сухопутних шляхів, які водночас були складовою міжнародних торговельних магістралей, наявність значних міських центрів – осередків ремесла і торгівлі (Галич, Звенигород, Володимир, Лучеськ (сучасний Луцьк), Львів, Дорогобуж, Белз, Пересопниця, Берестя (зараз Брест, республіка Білорусь). Велике значення мало також формування потужної матеріальної бази зовнішньоекономічних зв'язків (митниць, портів, торговельних площ,

складів товарів, засобів комунікації тощо), створення належного правового підґрунтя для їх розвитку.

Коли під ударами степових орд Наддніпрянина занепадала, зросло значення західних земель, що були віддалені від основного театру воєнних дій – Галичини (назва від м. Галича, тепер Івано-Франківської області, яке вперше згадується в угорських джерелах 896 р., в Іпатіївському літописі 1113 р.) і Волині (назва від м. Волина, нині с. Грудка Занойського воєводства Польщі). Формування Галицького князівства почалося у другій половині XI століття. Цей процес пов'язаний з діяльністю внука Ярослава Мудрого – засновника галицької династії князів Ростислава Володимировича.

Проте розквіт Галицького князівства припадає на період правління Ярослава (1153–1187), названого у «Слові о полку Ігоревім» Осмомислом (той, що має вісім смислів) – означало мудрий, розумний. Він поширив кордони держави на південь аж до гирла Дунаю, де заснував місто Новий Галич (Галац).

У 1199 р. волинський князь Роман, котрий спочатку князував у Новгороді, об'єднав Галичину з Волинню і створив Галицько-Волинську державу. Столицею її був Галич, пізніше Холм (тепер у Польщі), а з 1272 р. – Львів [62, с. 29].

Найбільше піднесення Галицько-Волинської держави пов'язане з правлінням сина Романа – Данила Галицького, який у боротьбі з іншими державами та ворожими йому боярами 1246 р. остаточно поширив свою владу на Галичину. Внаслідок мудрої державної політики Данило фактично не підкорився владі Золотої Орди. Він підтримував контакти з Папою Римським Інокентієм IV, погодився на унію, прийняв від Папи королівську корону і 1253 р. став першим українським королем (коронував його папський посол Опізон у Дорогочині). Данило Галицький активно проводив



прозахідну політику, при ньому поширювалися західні культурні впливи, запроваджувалося європейське самоврядування у містах. Оцінюючи мудрість князя, літописець писав, що він – друга величина після біблейського Соломона.

Відомий Галицько-Волинський літопис поділяється на дві частини: Галицький літопис (1201–1261) складений у Галичині, а в основі – літописання часів князя Данила Галицького, та Волинський літопис (1262–1291), складений на Волині, який здебільшого відображає історію Волинської землі за князювання брата Данила Галицького Василька Романовича та його сина Володимира. Наскрізною є ідея єдності Русі, оборони її від зовнішніх ворогів [62, с. 31].

У X–XII ст. зовнішньоекономічні зв'язки Галицької і Волинської земель набувають характеру постійних контактів з Візантійською імперією і Північним Причорномор'ям, країнами Сходу, Південно-Східною Прибалтикою, землями Польщі.

Розвиткові шляху з галицького Подністров'я до Чорного моря, пізніше відомого як Татарський, сприяло введення його в тогочасну систему міжнародних європейських економічних зв'язків. Дністровський торговельний шлях виводив купців також через Західний Буг і Віслу до Балтійського моря [86, с. 167]. Це також підтримувало тісні зв'язки Галицько-Волинського купецтва з Візантією, спрямовані на доставку товарів візантійського і східного виробництва до країн Західної і Північної Європи.

Економічні зв'язки Галицької і Волинської земель з Візантією стали особливо інтенсивними з другої половини XI ст. Так, майже в усіх великих осередках досліджуваних територій (Ленківці, Щекотин, Листвин, Городище) археологи знайшли фрагменти візантійських амфор. Їх значне поширення наводить на думку, що вони надходили з Візантії і її причорноморських володінь не лише як тара для вина і продуктів, а й як

важливий самостійний товар [31, с. 387–411]. Знайдені на досліджуваній території візантійські і візантійсько-херсонеські монети також свідчать про активні торговельні операції місцевих купців з Візантією та Північним Причорномор'ям [51, с. 205].

Однак аж до татаро-монгольської навали провідне місце в давньоруській торгівлі з Візантією належало Києву.

З Південно-Східної Прибалтики і Скандинавії на галицько-волинські землі надходили вироби з чорних і кольорових металів (ювелірні прикраси, зброя). Бурштин з Південно-Східної Прибалтики використовували для виготовлення прикрас, предметів культу, пломб. Олово надходило з Чехії, яка в X ст. була одним із найбільших експортерів цього металу в Європі. Ювелірні вироби з Великої Моравії, пізніше Чехії, помітно вплинули на формування волинського ювелірного мистецтва [51, с. 206].

Традиційний західний напрям європейської торгівлі південно-західних руських земель після Батиєвого погрому зберігся: купці з Франції, Італії та інших європейських країн через Прагу, Сілезію та галицько-волинські землі прямували до Києва.

За даними писемних пам'яток, важливим пунктом на шляху між Києвом і центральноевропейськими країнами вже за давньоруського часу був Володимир. Зрозуміло, що з піднесенням могутності Галицько-Волинського князівства значення міста зростало, особливо після татаро-монгольської навали, оскільки землі Волині постраждали менше, ніж вщент розгромлена Батиєм Київщина. Верхівка Галицько-Волинського князівства надавала великого значення міжнародній торгівлі, про це свідчить увага, яку приділяли літописці згадкам про іноземних купців-колоністів, жителів руських (праукраїнських) міст. За повідомленням Волинського літопису 1288 р., у Володимирі існували колонії німецьких та єврейських купців, які мали широкі торговельні зв'язки у багатьох європейських країнах від Чехії

до Франції, Англії та Іспанії [96, с. 147]. Хоч торговельний рух на шляхах із Заходу до Києва не припинився, однак саме в цей час волинський регіон починає відігравати в європейській торгівлі Русі самостійну роль. Можна стверджувати, що саме тоді почало формуватися волинське і галицьке право складу. Цьому сприяло значне укріплення торговельних зв'язків Галицько-Волинської землі з Кримом і північним регіоном Русі, звідки поступали відповідно східні товари і хутра, що становили основні статті реекспорту на Захід (за повідомленням Волинського літопису 1288 р., у Володимирі поруч з німцями і євреями мешкали сурожці і новгородці [96, с. 147]).

Варто зазначити, що центром торгівлі Русі з Угорщиною була Галичина. Про це свідчить лист короля Людовіка 1344 р. до львівського старости Дмитра Дедька, в якому король зазначав, що галицькі митники стягали з купців мита вищі, аніж з інших чужоземних купців з Русі, що приходили до Угорщини [28, с. 24–25].

Зауважимо, що в зовнішньоекономічних зв'язках Галицької та Волинської земель в XIII – першій половині XIV ст. з'являються нові риси: 1) розширення асортименту привізних товарів; 2) освоєння купцями з Галицької і Волинської земель нових європейських ринків, зокрема Фландрії; 3) замешкання купців і ремісників зі східних та європейських країн у містах Галицько-Волинської держави; 4) перетворення Галицько-Волинської держави в XIII – першій половині XIV ст. на значного партнера в економічних зносинах країн Сходу з країнами Європи. Про це свідчать писемні й археологічні джерела. Отже, провідними напрямками регіону в окреслений період стали країни Сходу і країни Європи. А вже з другої половини XIII ст. простежується послаблення контактів з Візантією.

Разом з тим, велике значення у торгівлі південно-західних руських земель з європейськими країнами мають наїжджені ще в давньоруський період шляхи на Краків, Вроцлав і до прибалтійських земель. Від Кракова

торговельна магістраль провадила на Прагу і далі до Нюрнберга, у Рейнську землю і до Фландрії. Найдавніше з відомих джерел про торгівлю Русі монгольської доби з Краковом – це протекційний універсал волинського князя Андрія Юрійовича від 27 серпня 1320 р., адресований громаді Кракова, яким скріплювалася традиція торгівлі краківських купців у Володимирі, стверджувалися їхні давні права і скорочувалися митні платежі від 3 до 1 гроша з тяглої худоби. При цьому князь зазначив, що, видаючи універсал, він мав на меті «реформацію», тобто прогресивний розвиток своєї землі [96, с. 148].

Через Вроцлав гостинці (торговельні шляхи) провадили до північнонімецьких земель і до Фландрії. Про вивіз з Русі до Вроцлава і далі на Захід хутра, меду, шкур, воску та інших товарів традиційного руського експорту повідомляє архівний документ – вроцлавський митний тариф 1327 р. [96, с. 148]. Безперечно, велика роль у цих зв'язках належала ініціативі руського купецтва. Джерела свідчать, що в першій половині XIV ст. у центральній частині Вроцлава поряд з польським торгом існувала Руська вулиця і спеціальний торговельний двір, де збувалися руські товари.

Магістральний торговельний шлях між Вроцлавом і Руссю в епоху піднесення Пруської держави, з другої половини XIII ст., пролягав через її столицю – Торунь, складове місце для товарів, що курсували між Руссю і європейськими країнами через Вроцлав. Так, універсал польського короля Казимира 1349 р. називає два основні, «публічні» шляхи «усіх звідусіль купців» від Торуня до Вроцлава (на захід) і до Володимира (на схід) [96, с. 148].

Зазначимо, що вже згадуваний волинський князь Андрій Юрійович одного дня з універсалом, наданим краківській громаді, «на добро» своєї землі видав протекційний універсал купцям Торуня, який гарантував пропуск їхніх товарів через волинські митниці, без вилучень або

конфіскацій, звичайних для тогочасної торговельної практики. Подібною за характером є й грамота волинських князів Кейстута і Любарта, видана 1344 р. торунським купцям на право торгівлі в Лучеську (Луцьк) і проїзду до нього через Дорочин, Мельник і Берестя (тобто Брест) [96, с. 149].

У першій половині XIV ст. було поліпшено інфраструктуру – одну з головних умов розвитку зовнішньоекономічних зносин. Цьому сприяла низка чинників. Зокрема, через територію Галицької і Волинської земель проходила мережа сухопутних і водних торговельних шляхів, окремі з них були органічною складовою потужних міжнародних магістралей. Ще одним сприятливим чинником було існування значних міст – розвинених осередків ремесла і торгівлі. У містах (Галич, Василів, Звенигород, Львів, Володимир, Лучеськ (тобто Луцьк), Пересопниця) існували чималі торговельні площі, на яких іноземні купці – гості мали можливість торгувати. Ще кращі умови для ведення зовнішньої торгівлі мали міста зі зручними річковими пристанями.

До речі, ще 1341 р. Львівський староста Дмитро Дедько надіслав листи іноземним купцям із запрошенням приїжджати з товарами до Львова, як це робили їхні попередники. Він вказував на безпеку ведення торгівлі та сталий невеликий митний збір. Загалом львівська влада та її митні заклади були гостинні та доброзичливі до іноземних купців. Велике значення в розглядуваний період мали *митні комори*, які призначені не тільки для складування і перевантаження товару, а й для його збереження та надійної охорони. Причому роль складів виконували інколи і церкви.

Важливою складовою торговельної інфраструктури був також транспорт. У весняний та літній періоди використовували кораблі, а восени і взимку – вози і в'ючні тварини. За допомогою митниць князівська (державна) влада регулювала масштаби зовнішньоекономічних зв'язків і легалізувала діяльність іноземних купців у Галицькій і Волинській землях. Писемні джерела фіксують існування самостійних митниць у Городло,

Володимирі, Холмі, Тустані. Можна припустити також існування митниці в Ленківецькій фортеці на Пруті, яка контролювала шлях з Галицької землі в Берладське князівство [96, с. 75–76].

Загальновідомо, що упродовж ста років після занепаду Київської держави Галицько-Волинське князівство було осередком української державності. У цій ролі обидва князівства прийняли велику частку давньоруської київської спадщини й водночас чинили опір захопленню західноукраїнських земель Польщею. Тим самим у переломний момент історії вони зберегли в русинів (тобто українців), політичну національну і релігійну ідентичність.

Занепад Галицько-Волинського князівства привів до суттєвих змін. Відтоді українські землі більше не були серцевиною важливих політичних об'єднань, а доля населення України, за винятком кількох коротких періодів національного самоствердження, вирішувалася у таких далеких столицях, як Варшава, Москва чи Відень. З економічного погляду статус України поступово знижувався до рівня хоча й важливої, та все ж периферійної провінції.

Після заповзятої Польсько-Литовської війни за Галичину і Волинь, 1366 р. вся Галичина і частина Волині остаточно відійшли до Польщі. Польські завоювання охопили близько 52 тис. км<sup>2</sup> з населенням понад 200 тис., що збільшувало територію Польської держави майже в 1,5 разу.

Так західні землі колишньої Київської держави на багато століть були насильно приєднані до чужої завойовницької держави з іншою мовою, релігією і культурою. Згодом з цього приводу в Галицькій землі визрів гострий соціально-політичний, релігійний, етнічний конфлікт, що тривав приблизно 600 років [62, с. 40–41].

Відзначимо, що суворо регламентуючи та контролюючи торгівлю, яку вели українські міста, польські правителі водночас надавали деяким з них

значних привілеїв, передбачених магдебурзьким правом [76, с. 28]. Скажімо, 17 червня 1356 р. польський король Казимир III надав магдебурзьке право Львову: «Ми, Казимир, Божою ласкою, доводима до відома всім, що за благочестивою згодою королівського маєстрату, дбаючи про численні клопоти та незручності, що наше місто Львів (тобто окупанти вважали його уже своїм) зазнало від усяких немилосердних ворогів, прагнемо, щоб це місто процвітало і збільшувало свої вигоди, прибутки та добробут. Для втіхи згаданого міста та збільшення кількості його вірних жителів, встановлюємо згаданому місту на вічні часи німецьке право, яке по-простому називається Магдебурзьким, усуваючи там усі руські права і руські звичаї, від будь-якого імені встановлені...» [129, с. 5].

Магдебурзьке право і пов'язані з ним різні права і привілеї передбачали автономну міську управу – магістрат з вйтом на чолі, монополію торгівлі в місті і звільнення від мита за його межами. Водночас, одержання магдебурзького права в Галичині посилювало роль верхівки німецького і польського населення в житті міст. На адміністративних посадах могли бути лише католики, котрі усіляко обмежували українських міщан (православних) у праві здійснювати торгівлю. (Звільнена від сплати мита за експорт та імпорт шляхта завдавала шкоди розвитку торгівлі і промисловості).

Щоб отримати прибутки від української торгівлі західного напрямку, польське купецтво, усіляко підтримуване королівською владою, намагалося переорієнтовувати, спрямовувати її до польських міст. *Право складування* і слугувало основним засобом перетворення польських міст на основні транзитні центри великої міжнародної торгівлі, що відбувалася, зокрема, в межах держави, та сприяло зосередженню цієї торгівлі суто в руках польського купецтва. Привілеї на право складу мали, зокрема Краків та Вроцлав. Отже, 1414 р. вроцлавське купецтво одержало право на вільну

торгівлю на Русі – у Луцьку та Львові і на торговельні подорожі до Криму й Волоських князівств, а 1447 р. – на вільну торгівлю на всіх землях Королівства Польського, Великого князівства Литовського і Угорщини [76, с. 29]. Отже, така протекціоністська політика Польського Королівства, що була спрямована на ослаблення давніх економічних зв'язків українських земель з європейськими привела до певного звуження і обмеження товаропотоку на території українських земель.

З українських міст протистояти цьому потужному наступові зумів лише приєднаний до Польського королівства Львів, який, використавши давні традиції східних зв'язків Галичини, розвинув і закріпив своє право складу на торгівлю східними товарами.

У 1380 р. зі згоди короля Людовика при Львівській митниці були обладнані склади для товарів, які привозилися для продажу у Львів або ж для їх транзитного транспортування в інші краї. Якщо продати ці товари там не вдалося, тоді, сплативши належне звичайне мито вільно і без будь-яких перешкод, могли перевозити ці товари транзитом чи повертатись з ними у Львів [113, с. 181]. Багато років з перемінним успіхом між Львовом і Краковом велася конкурентна боротьба за правові дороги та право складу. Остаточо це право було надане Львову 1382 р.

Прийшовши до влади, польська королева Ядвіга в XIV ст. підтвердила попередні права та привілеї Львова, а також право на митні збори. Вона дала дозвіл на встановлення в місті складів солі та інших товарів. Так, право митних зборів було підтверджено королівською грамотою від 8 березня 1387 р. [113, с. 181].

Король Владислав II, гідно оцінивши роль і значення Львова, звільнив львів'ян від сплати мита в межах усього Польського королівства. У грамоті, датованій 6 листопада 1425 р., вказувалося, що «бажаючи наше місто Львів кращими умовами наділити, на дані прохання міщан згаданого міста



дозволяємо даною грамотою, що ніде в нашому польському королівстві львівські міщани не були зобов'язані до сплати будь-яких мит. Також вам, старости, прокуратори, воєводи, митники, міщани, даємо вам наші міцні королівські накази, бажаючи мати все у своїй волі. З тих міщан жодного мита у нашому королівстві і в руських землях при поїзді, торгівлі і поверненні назад не наважуйтеся стягувати і не дозволяйте стягувати іншим...» [114, с. 13].

Надані права та пільги дозволили Львову вести активну, зокрема й міжнародну торгівлю, зацікавити іноземних покупців у співпраці з місцевими торговцями, відтак отримувати чималі прибутки і збагачувати місто.

До речі, львівські митники мали добру славу в сусідніх і далеких країнах. Так, близько 1390 р. волинський воєвода Мірча дозволив купцям зі Львова вільно торгувати усіма товарами після сплати мита. У 1408 р. молдовський воєвода і господар Стефан VI підтвердив купцям зі Львова і купцям руської і подільської земель привілеї на їхні права і торговельні пільги у Молдовії, надані його предками. Угорська королева Ізабелла навіть дозволила львів'янам вільно ввозити товари і торгувати ними на території всієї Угорщини та Трансильванії без сплати жодного мита [61, с. 46]. Вона наказувала: «...Скільки б разів львівські міщани і купці не приходили, дозволяйте їх речі і товари будь-якого виду виставляти чи розпродувати без жодних перешкод. У митних місцях для оплати податків до жодної оплати примушувати не повинні...» [112, с. 12]. Син Ізабелли, королевич Іван, підтвердив цей привілей і також дозволив львів'янам без сплати мита вести торгівлю на всій території Угорщини та Трансильванії.

Маючи такі значні привілеї, Львів ставав дедалі багатшим містом. Польський король Владислав II та його син Владислав III брали позики у Львова на закупівлю шовку, полотна, соболів та інших предметів розкоші.

Це давало змогу місту диктувати свої умови, які вилилися в наказ Владислава III, що виголошувався на ярмарках та в інших людних місцях: «Під загрозою тілесної кари і арешту всіх товарів заборонялося всім чужим купцям їхати з товарами новими, невизначеними досі дорогами, оминаючи львівські митниці і склад, як і встановлювати незаконні мита». Бажаючи сплатити Львову борг, який становив 905 гривень, Владислав III грамотою від 25 лютого 1440 р. віддав місту стягнення королівських мит на товари і худобу, яку продавали на усьому шляху між Львовом і Краковом. Згідно з цим документом, усі зібрані митні збори спрямовувалися в казну Львова. Порухення встановленого порядку повинні були жорстко каратися. Надалі Владислав III навіть звільнив львів'ян від сплати мита на продаж усіх товарів у межах Польської держави.

Завдяки значним прибуткам від митних сплат Львів поліпшував стан фортифікаційних споруд. На ці потреби щорічно виділялися 20 гривень, починаючи з 1447 р., причому їх асигнувати була зобов'язана Львівська митниця.

Для залучення нових купців та розширення торгівлі у Львові, 1472 р. було встановлено проведення двох ярмарок: на св. Трійцю та на св. Агнети, які тривали по два тижні і під час яких всі купці звільнялися від сплати мита. Торговцям рекомендували не минати щорічного львівського ярмарку, який давав змогу налагоджувати торговельні зв'язки з багатьма близькими і далекими державами [75, с. 7].

Король Ян Ольбахт, враховуючи старанність, досвід, спритність львівських митників, дозволив їм з 1499 р. збирати мито на правах його королівських збирачів. Вони могли арештовувати і вилучати речі, товари будь-кого, хто не захоче сплачувати згадане мито або намагатиметься перевезти товар бічними шляхами, минаючи звичний, чітко визначений, законний шлях. Конфісковані товари треба було поділити навпіл: для

королівської скарбниці і для власного користування. Правда, застерігалось не чинити недбалості або нечесності, щоб не втратити довіру короля, а відповідально виконувати свою справу. До того ж львівські митники мали право «премити», тобто стягувати штрафи за ухилення від сплати мита. Отже, половина з цих коштів спрямовувалась у королівську скарбницю, решта – залишалася митникам [76, с. 32].

Наступники Яна Ольбахта: Олександр, Сигізмунд I, Сигізмунд III Август та інші, без сумніву, належно оцінювали вагу і значення Львова, та, вступаючи на престол, підтверджували привілеї, якими наділяли львів'ян їхні попередники.

Уважаємо, негативно позначилося на діяльності митниці у польсько-литовський період укладення Люблінської унії 1569 р., внаслідок чого утворилася Річ Посполита. Адже тоді польська влада поширила свій вплив на Волинь, Брацлавщину, Київщину і врешті, на Лівобережжя, займаючи порожні землі або витискаючи з них місцевих власників. У цей період особливого значення набули ярмарки, зокрема у Львові, Луцьку, Києві. Вони були міжнародними, бо дуже багато купців приїздило з Німеччини, балканських земель, Туреччини та країн Азії. Як уже зазначалося, окремі міста були наділені правом мати митні склади. Приїжджі купці були змушені в них зупинятися на визначений час або навіть продавати весь свій крам без права подальшого проїзду. Привілейовані міста повною мірою використовували свої права і пригнічували купців з інших міст та містечок, наприклад, влада Львова не пропускала прикарпатських купців далі на північ. Разом з тим, не тільки міста, а й польська шляхта у межах своїх володінь накладала на подорожуючих купців податок. Купці ж захищалися від цих обмежень, шукаючи собі «недозволені» шляхи, особливо чумаки, що торгували сіллю, вперто йшли «старовинними» дорогами [64, с. 113].

Поступово розвивалася і удосконалювалася законодавча база митної справи, зростала роль митних органів в особі королівських митників. Були ліквідовані «комори» між Україною, Литвою та Польщею і створено прикордонні митниці.

На відміну від Великого князівства Литовського, у Польщі кодексу законів (чи інша назва – статuti) так і не було створено. Найважливіші питання у всіх сферах державного і суспільного життя тут регулювали сеймові постанови – конституції.

Наприклад, конституція 1496 р. підтвердила право польської шляхти експортувати без сплати мита продукцію власного виробництва та імпортувати товари для власного споживання. Було запроваджено жорсткі покарання для тих митників, які і надалі мали намір стягувати мито зі шляхтичів [26, с. 78–79].

Статут варшавського сейму 1557 р. у ст. 11 заборонив вивозити з Корони (тобто Польського Королівства) коней. Натомість не забороняли увезення до Королівства коней, щоправда, продавати їх було дозволено лише на ярмарках (ст. 12) [51, с. 229].

У сеймових конституціях підтверджувалось надане раніше містам право складу та чіткого визначення доріг, якими мали пересуватися купці. Наприклад, конституція «п'юотрковського сейму» 1565 р. підтвердила попереднє право складу Львова, надане місту ще в XV ст. Загалом же вона стала основою для застосування права складу в межах Польського Королівства, а з 1569 р. – усієї Речі Посполитої [4, с. 78–92]. Крім того, універсали, що ухвалювалися на сеймах, містили докладні митні тарифи [143, с. 352].

У 1567 р. в Короні було ухвалено П'юотрковську конституцію, чотирнадцятий титул (стаття) якої заборонив євреям серед іншого справляти й мито: «aby kupiectwa mieszanom nie odeymowali».

За постановою, прийнятою 1633 р., для впорядкування стягнення мита і створення додаткового джерела прибутку для збіднілої польської державної скарбниці сейм визначив у Польщі чотири митні центри: Люблін, Краків, Львів і Познань. Кожен з них мав список товарів, які привозили з відповідних країн (через Львів перевозили товари з Туреччини і Молдовії). Для товарів, що проходили через митні пункти, були встановлені спеціальні ціни (сьогодні їх називають індикативними), відповідно до яких й стягувалось мито [22, с. 55].

Як свідчать історичні джерела, у середині XVI–XVII ст. торгівля зазнала значних змін. З економічним розвитком українських земель експорт ставав дедалі різноманітнішим, збільшувалися його обсяги. Крім того, змінилися торговельні шляхи. Чорноморська торгівля проіснувала до XV ст. Коли ж турки захопили Константинополь, а татари – Крим, вихід до моря було значно утруднено. У зв'язку з цим, зріс торговельний обмін з Молдовою, Угорщиною, а також з Росією.

Зі середини XVI ст. особливо поживалася торгівля між українськими і російськими землями, незважаючи на непрості, досить напружені політичні відносини між Росією і Польсько-Литовською державою.

Суттєвою рисою польської дипломатії кінця XVI ст., на відміну від попереднього періоду, стало формування активної позиції щодо захисту інтересів купецтва Польсько-Литовської держави, зокрема й українського. Так, 1584 р. до Москви прибуло спеціальне посольство Речі Посполитої, на чолі із Львом Сапегою, якому було доручено вирішити з царським урядом питання про відшкодування збитків купцям з Речі Посполитої за взяті у них під час Лівонської війни до царської скарбниці товари, а також задоволення претензій купців, пограбованих у той же період розбійниками на території московської держави. Повноважне посольство Речі Посполитої 1592 р. також одержало від королівського уряду доручення врегулювати в Москві

низку питань зі сфери торгівлі, насамперед, про порушення її норм, зокрема митних прав. До речі, спеціальні посольства з подібними завданнями відправлялися і в зворотньому напрямку з Москви до Польщі. У 1647 р. до Москви прибув повноважний посол Речі Посполитої київський каштелян Адам Кісіль. Російські дипломати виступили з вимогою поліпшити умови торгівлі для російських купців. Питання торгівлі та митного врегулювання розглядали і на двосторонніх з'їздах, які скликалися для вирішення різноманітних «обидних дел» (тобто справ з відшкодування завданих збитків торгового люду), що виникали внаслідок періодичних воєнних конфліктів. Під наглядом воєвод порубіжних міст з російського боку і з боку Речі Посполитої до таких з'їздів готувалися відповідні матеріали, що склалися на основі скарг купців і стосувались, в основному, українських, білоруських і російських прикордонних територій [96, с. 125].

Однією з ознак інтенсифікації українсько-російської торгівлі була дедалі більша увага російського уряду до стану гостинних дворів на порубіжних землях, відновлення старих і будівництво нових, про що згадується головно в архівних документах щодо діяльності Польського та Розрядного приказів з 20-х років XVII ст. [76, с. 33].

Водночас інтенсивному розвитку торгівлі українських земель із Західною Європою через Краків, Гданськ і Прибалтику заважали численні мита.

Зовнішньоторговельне мито на золото, срібло та інші цінності, що ввозилися, сплачувалося грішми. Привізні товари та дорогоцінні речі митом не обкладалися. Такі заходи сприяли покращенню вкрай важкого фінансового становища Речі Посполитої.

Як свідчать документальні джерела, торгівля низкою товарів була заборонена, що фіксувалось у спеціальних наказах, обов'язкових для виконання на митницях. Так, вивозити селітру, що слугувала, насамперед,

сировиною для виробництва пороху і у великих кількостях видобувалась на Лівобережній Україні, за межі Речі Посполитої було заборонено, однак припинити його не вдавалося. «Знаходяться люди, які ані на закон, ані на універсали наші не звертаючи уваги, наважуються таємно і незвичайними дорогами до Москви (селітру)... вивозити, – читаємо про контрабандну торгівлю селітрою в універсалі короля Владислава IV від 10 січня 1643 р. [64, с. 120]. Зазначеним універсалом було наказано митникам затримувати купців, які не мали королівського дозволу на вивіз селітри, арештовувати і навіть конфісковувати їхній вантаж не лише на митницях, а й у державних або приватних володіннях, на ярмарках і в усяких «інших місцях». При цьому «підданя» закликали до усякого сприяння митникам. Універсал мав бути вписаний до київських, львівських і кременецьких актових книг, а зміст його – «опублікований», тобто проголошений повсюдно. Відтоді вивіз селітри з України для контрабандистів став надзвичайно небезпечним. Так, купець з Белгорода Родіон Постригачов, який купив в Україні 80 пудів селітри, скаржився цареві, що, крім селітри у Гадячі, в нього конфіскували численні інші дорогі товари, а його разом із сином кинули до в'язниці, де він провів сім місяців, а син – дев'ять, причому сина було звільнено лише за визначений викуп [64, с. 121].

Підсумовуючи викладений матеріал, треба зауважити, що вигідне географічне розташування західноукраїнських земель, наявність розгалуженої мережі водних і сухопутних шляхів, а також формування інфраструктури зовнішньоекономічних зв'язків (митниць, портів, торговельних площ, складів товарів тощо) сприяло піднесенню значення Галицько-Волинського князівства, яке упродовж ста років після занепаду Київської держави (з другої пол. XII ст. до другої пол. XIII ст.) слугувало опорою української державності. Захоплення ж західноукраїнських земель Польщею, а пізніше входження їх до Речі Посполитої, з одного боку,

сприяло позитивним та стимулювальним впливам західних країн, традиції та культури на населення цих територій, а з іншого – заклало підвалини гострих різноманітних суперечностей, що існуватимуть ще чимало сторіч. Попри надання певних привілеїв місцевим купцям, польська влада не враховувала належно специфічних умов західноукраїнського регіону, передусім його економічних інтересів. Відповідно, митна політика була вкрай нестабільною, непослідовною, а митна система загалом все ще не набула чіткої досконалої структури. Отже, вони аж ніяк не задовольняли інтересів українського населення західного регіону.



## **2.2. Розвиток митної справи на західноукраїнських землях в період їх перебування у складі Австрійської, Австро-Угорської імперій та Другої Речі Посполитої (друга пол. XVIII ст. – вересень 1939 р.)**

У 1772 р. Галичина в результаті першого поділу Польщі відійшла до Австрії.

У Львові 1774 р. було створено Адміністрацію митних доходів (*Administracja dochodow celnuch*). Вона здійснювала збір мита за проїзд з *rogatok* (застав) і мостів у провінції. Ця структура складалася з адміністратора (зазвичай титулована особа), трьох асесорів, трьох секретарів, одного протоколіста, експедитора, реєстратора, ад'ютанта реєстратури, митного комісара, реєстратора документів. До того ж Адміністрація митних доходів мала в підпорядкуванні три головні і два допоміжні склади, шість інспекторів (наглядали за провінціями), п'ять комерційних, сорок п'ять торговельних служб, а також служби для проштамповування товарів [109, с. 2].

Окрім львівської митниці, на державному кордоні, який проходив через Східну Галичину і ділив її на Російську і Австрійську, дислокувалися такі австрійські митниці: у м. Шарпанцаль (митниця третього класу), у м. Стоянові (комерційна митниця третього класу), у м. Броди (комерційна митниця першого класу), у с. Гонтове (прикордонна митниця третього класу), у с. Синявці (прикордонна митниця третього класу), у с. Токач (прикордонна митниця третього класу), у м. Тарноруди (прикордонна митниця третього класу), у м. Калаудівка (прикордонна митниця другого класу), у м. Гусятин (комерційна митниця третього класу), у м. Окоп (комерційна митниця третього класу) [130, с. 84].

У 1780 р. австрійський імператор Йосип II запровадив митний статут, який накладав обмеження на імпорт товарів, але при цьому в середині

імперії діяв принцип економічного лібералізму. Щоб уникнути очевидної суперечності імператор, як компенсацію забороненим митам, дозволив дарувати портам Адріатичного моря режим порто-франко. Режим порто-франко був одним з видів ліберальної політики. Порто-франко або вільний порт – це звичайний морський порт і навколишні території, які не належать до митної території держави. Відповідно, цей район послуговувався режимом безмитного ввезення чи вивезення товарів.

Після третього поділу Речі Посполитої 1795 р. 2/3 території України опинилися в складі Російської імперії і третина – у складі Австрійської.

До 1795 р. Австрійська імперія не мала єдиної державної митної системи і загальнодержавного митного тарифу. Імперія (її повна назва на той час – Священна Римська імперія німецької нації) була поділена на частини, які відрізнялися своїми численними обласними та земельними митними зборами. Лише імператриця Марія-Терезія запровадила 1775 р. загальний для всіх німецьких областей Австрії митний тариф. У 1796 р. цей тариф було поширено і на територію Галичини, водночас внутрішні мита існували й на території Угорщини. Однак остаточне скасування митної автономії імперських земель було здійснено лише 1827 р., коли усі землі Австрійської імперії економічно були тісно, пов'язані між собою і утворювали єдиний народногосподарський комплекс.

У середині XIX ст. довжина митного кордону Австрійської імперії становила 1170 географічних миль. Після буржуазної революції 1848 р. («весни народів») митне відомство імперії змінило підпорядкування. Зі складу особистої канцелярії імператора митні органи були передані міністерству фінансів. У той час уздовж митного кордону Австрійської імперії розташувалися 685 прикордонних митниць, з них 229 – належали до першого класу (Zoll-Amt) і 456 – до другого (Hilfs-Zoll-Amt). Окрім того, діяли головних внутрішні митниці (Haupt – Zoll-Amt); 50 допоміжних

митниць (Zollegstuttem) і 81 митне бюро. Загальна кількість імперського митного апарату – 51924 чиновники. Витрати на утримання всієї митної інфраструктури становили 30% від загальної суми митних зборів [51, с. 437].

Митно-тарифна політика австрійського уряду наприкінці XVIII–XIX ст. проводилась у напрямі загальноєвропейських тенденцій у цій сфері. Потрібно зазначити, що основними історичними формами митної політики розвинених європейських держав, які сформувалися й існували в період від середини XVII – до початку XX ст., стали державний протекціонізм та фритредерство, або політика вільної торгівлі (Free Trade). Водночас слід зазначити, що політика протекціонізму на початковому етапі своєї еволюції виступала як субполітика та реалізувалася в рамках дуже популярної на той час політики меркантилізму (від франц. *mercantile* – торгівля, купець).

Зміст протекціоністської політики (наприкінці XIX ст.) полягав у створенні умов для розвитку національної економіки шляхом штучного обмеження імпорту іноземних товарів та одночасному сприянні національним виробникам в освоєнні закордонних ринків та підтриманні експорту. Політика протекціонізму передбачала радикальне підвищення ставки ввізного мита, застосування нетарифних адміністративно-правових обмежень або повної заборони імпорту певних видів товарів, державне субсидування, кредитування, надання податкових пільг національним виробникам – експортерам. Цей різновид митної політики був першим, що сформувався в рамках регулятивної функції, характерної загалом для митної політики.

Політика ж вільної торгівлі в ідеальному варіанті ґрунтувалася на чотирьох базових свободах: вільному русі товарів, послуг, капіталів та людей, що, зокрема, передбачало створення рівних умов для національних та іноземних товарів, зменшення ставок імпортного мита і ліквідацію тарифних обмежень.

Перехід від політики протекціонізму до політики вільної торгівлі почався в Європі з другої половини XVIII ст., але в другій половині XIX ст. політика вільної торгівлі знову поступилася місцем протекціонізму, котрий розглядається як засіб досягнення національної та економічної незалежності країн.

Потрібно зазначити, що імператор Йосип II 1789 р. своїм указом надав Львову права, переваги та вольності на нерухомість, здійснення юрисдикції, вибору управи міста, здійснення судочинства, а також дозвіл на спорудження на головній дорозі, що вела до міста, дорожньої рогатки (застави) та митниці і стягнення відповідного митного податку згідно з визначеним класифікаційним тарифом [111, с. 12].

Після завершення наполеонівських війн, австрійський уряд знову повернувся до радикальних протекціоністських тарифів, намагаючись використати економічний досвід Наполеона I. Новий тариф було запроваджено 1817 р., і він відразу викликав незадоволення серед промисловців, тому що не дозволяв їм купувати імпортовані верстати та сировину. Ці скарги та щораз більший обсяг контрабанди змусили уряд 1838 р. прийняти новий тариф, яким заборонялося імпортувати лише 10 найменувань товарів, а на 72 найменування товарів залишилися високі увізні мита на рівні 60%. Наприкінці 1840-х років австрійський уряд розпочинає ґрунтовну підготовку з приєднання Австрії до Німецького митного союзу. На той час для Австрії головною проблемою було зберегти її вплив на німецькі землі в жорсткому протистоянні з Пруссією. Під тиском зовнішніх обставин уряд імперії змушений був відмовитися від завищених тарифів і перейти до поміркованих. Врешті такий поміркований тариф було запроваджено, відтак 1851 р. увізні мита було зменшено до 15%. Цей тариф дав змогу Австрії 1853 р. приєднатися до Північнонімецького митного союзу [51, с. 441].

Неабияку роль у митній діяльності Австрійської імперії відіграла Львівська митниця. Так, у Центральному державному історичному архіві України у Львові збереглися справи про вилучення львівськими митниками партії наркотичних засобів, зброї, медичних препаратів. Листування з намісництвом у Львові (1850–1867) яскраво свідчить про активну й ефективну діяльність Львівської митниці [110, с. 3]. Досить цікавою, з історичного погляду є архівна слідча справа про затримання львівськими митниками Герма Рейха, якого підозрювали в контрабандному ввезенні зброї та нелегальному вивезенні безробітних галичан на роботи до Німеччини [117, с. 6]. Крім того, у Львівському державному архіві збереглися спогади росіян, які відвідували Львів на початку XIX ст. і були здивовані ретельністю митного догляду: «...Мы подъезжаем к окруженному горами Лембергу. На заставе нас пропустили. Но атака таможенных досмотрщиков удивила...» [116, с. 4].

У 1867 р. Австрійська імперія трансформується в Австро-Угорську імперію. Одним із наслідків дуалістичного договору 1867 р. стало форсування капіталістичного розвитку імперії. Австрійський уряд, згідно з досвідом Пруссії, активно використовує принципи і методи протекціоністської політики. Кредитно-банківська система, прокладення залізниць і створення переробної галузі сільського господарства стали фундаментом економічного розвитку Австро-Угорської імперії у другій половині XIX – на початку XX ст. На території імперії сформувалося два збалансованих економічних регіони Австро-Чеській промисловий і Угорський аграрний. Загалом господарський організм країни був захищений суворим протекційним митним кордоном.

У 1868 р. в Австро-Угорщині було встановлено транзитне мито, замість раніше встановленого ввізного та вивізного мита. У грудні 1891 р. Австро-Угорщина уклала митні договори з Німеччиною, Італією, Бельгією,

Швейцарією. Це давало змогу надалі значно розширювати торговельні зв'язки з цими країнами. Разом з тим, значення і роль митних органів аж ніяк не зменшилися. Австро-Угорщина, як уже було зазначено, намагалася проводити протекціоністську політику. Імперська і місцева влада приділяла значну увагу подальшому розвиткові й удосконаленню митної справи. Так, у Львові 11 квітня 1908 р. було створено Товариство галицьких митних службовців (*Towarzystwo galcjskich urzednikow clowych*) [115, с. 2]. Товариство обстоювало перед владою прав митників, зокрема загиблих під час виконання службових обов'язків, проводило регулярні збори, зустрічі з обміну професійним досвідом тощо. Діяльність цієї організації була настільки корисною й ефективною, що Товариство проіснувала значно довше, аніж сама імперія, – до 28 лютого 1935 р. [75, с. 10].

Зауважимо, що імперський уряд розглядав територію Галичини як майбутній театр бойових дій проти царської Росії, з якою дипломатичні відносини з 1853 р. щороку погіршувалися. Крім цього, відсутність у галичан на той час будь-якої, навіть релігійної, еліти, яка могла б впливати на імперський уряд, лобіювати місцеві інтереси, призводила до того, що цей регіон залишався без капіталовкладень. Усі фінансові надходження зосереджувалися в Австро-Чеському промисловому районі. Така політика перетворювала Галичину на другорядну, економічно відсталу провінцію.

Події першої світової війни (1914–1918) призупинили і паралізували діяльність митних органів імперії. Відтак війна й революційні події призвели до розпаду Австро-Угорщини, і, відповідно, вщент було зруйновано її митні органи та інфраструктуру.

Східна Галичина з-під влади австрійців потрапила, за мирним договором 1921 р., під владу Польщі. Західні повіти Волині, що раніше входили до складу царської Росії, також опинилися під польським пануванням. Для Польщі спершу проблема Західної України була не

розв'язаною. За міжнародними договорами, укладеними у 1918–1920 рр., Західну Україну формально і фактично не визнавали частиною Польської держави. Польща вважалася лише тимчасовим військовим окупантом, чие правове становище регулювалося відповідним міжнародним статутом, затвердженим на Паризькій мирній конференції 25 червня 1919 р. Згідно зі ст. 91 Сан-Жерменського мирного договору, державний суверенітет Східної Галичини належав Антанті. 14 березня 1923 р. Рада послів країн Антанти в Парижі на вимогу польського уряду узаконила анексію Західної України Польщею. Великодержавний шовінізм, що насаджувався керівними польськими колами, після окупації Західної України був піднесений до рівня державної політики і знайшов свій вияв у нечуваному політичному, національному та релігійному переслідуванні українського населення.

За окупаційними військами на Західну Україну повернулися жандарми, поліція, поміщики, звісно, почали діяти митні органи, як атрибут держави. Керманичі Польщі на чолі з Ю. Пілсудським поставили за мету упродовж декількох десятиліть повністю колонізувати ці землі, полонізувати самосвідомість населення. Цій меті слугувала потужна і розгалужена система політичних, економічних, адміністративних та поліційних заходів [76, с. 57].

Зі створенням новітньої польської держави видають низку постанов про охорону державних кордонів. Були створено корпус прикордонної охорони, підпорядкований Міністерству внутрішніх справ, який охороняв кордони Польщі з Радянським Союзом, Литвою і Латвією, та корпус прикордонної охорони (до 1928 р. – митна охорона), підпорядкований Міністерству фінансів, який охороняв кордони з Румунією, Чехословаччиною та Німеччиною. На території Галичини прикордонну охорону здійснювали митні органи, підпорядковані Фінансовій палаті у Львові. У Польщі було засновано митні дирекції як заклади з питань збору мит та митної охорони.

Львівську митну дирекцію було створено за розпорядженням Ради міністрів Польщі від 11 жовтня 1922 р., і підпорядковувалася вона Міністерству фінансів. Діяльність Дирекції поширювалася на митні управління на території Львівського, Станіславського (сучасна територія Івано-Франківської обл.), Тернопільського та Краківського воєводств. Митна дирекція складалася з таких відділів: а) адміністративного; б) фінансового контролю; в) митних зборів; г) облікового. У структурі Дирекції був спеціальний відділ охорони кордонів [107, с. 80].

31 липня 1924 р. президент Польщі видав закон «Про регулювання митних відносин», яким зобов'язував Міністерство фінансів сформувати самостійні органи митної охорони, а охорону кордонів узгодити з Міністерством внутрішніх справ [107, с. 80].

31 серпня 1927 р. Міністерство фінансів видало розпорядження «Про організацію митної охорони», яке сформулювало мету і завдання митної охорони, її структуру, права та обов'язки керівного і рядового складу. На основі цього розпорядження в листопаді 1927 р. було створено Малопольський окружний інспекторат митної охорони у Львові, підпорядкований командуванню митної охорони Міністерства фінансів [107, с. 80].

22 березня 1928 р. президент Польщі видав розпорядження «Про прикордонну охорону», на підставі якого було створено вищі та нижчі органи прикордонної охорони, визначено їх мету і завдання, права та обов'язки особового складу. Уже 4 квітня 1928 р. наказом № 18 Командування прикордонної охорони Міністерства фінансів «митна охорона» та її органи були перейменовані в «прикордонну охорону», а службовці митних органів – у службовців прикордонної охорони.

Так, Малопольський окружний інспекторат митної охорони у Львові став інспекторатом прикордонної охорони, його перевели до м. Сянок, де він



знаходився до 19 квітня 1930 р. Із 19 квітня 1930 р. по 27 березня 1935 р. він діяв у Перемишлі. І тільки з березня 1935 р. інспекторат було переведено знову до Львова, де і діяв аж до його ліквідації радянською владою – по вересень 1939 р. [76, с. 59].

Згідно з розпорядженням президента Польщі № 349 від 22 березня 1928 р., прикордонна охорона передбачала охорону кордонів польської держави і митний контроль, а саме:

- не допускати і попереджувати нелегальний перетин кордону;
- виявляти контрабандистів та інших порушників фінансово-митних наказів і постанов про охорону кордонів;
- нести вахтерну службу в митних управах та конвойну службу на митних шляхах;
- забезпечувати охорону громадського порядку;
- у сфері охорони кордонів тісно співпрацювати з військовими частинами та органами поліції.

Прикордонна охорона була воєнізованою організацією, побудована за принципом військових формувань. Водночас у сфері митної охорони вона була виконавчою структурою фінансових органів. Однак, у випадку оголошення часткової або повної мобілізації прикордонна охорона ставала невіддільною частиною збройних сил держави [75, с. 12].

Діяльність Малопольського окружного інспекторату поширювалася на південному заході по кордону Польщі з Чехословаччиною, по кордону з Румунією до повіту Новий торг, на південному сході – по кордону з Румунією по Дністру, а також від кордону зі СРСР до Чехословаччини.

Цьому окружному інспекторату підпорядковувалися ще декілька інспекторатів (у 1928 р. їх було п'ять, 1936 р. – три), яким, своєю чергою, підпорядковувалися чотири-п'ять комісаріатів, а комісаріатам – п'ять-шість застав [120, с. 23].

Сфери діяльності та засоби несення служби з охорони кордонів встановлювало Міністерство фінансів за погодженням з Міністерством внутрішніх справ. Усією діяльністю прикордонного округу керував штаб, який складався з таких структур:

- ад'юнктура;
- інформаційно-розвідувальний сектор;
- квартирна частина;
- навчально-обліковий сектор.

На чолі округу стояв окружний інспектор у чині не нижче за майора, у розпорядженні якого були такі посадові особи: старший комісар, комісар, підкомісар, аспірант, рядові, старші стражники, стражники.

Офіцери прикордонної охорони набиралися з некадрових офіцерів збройних сил, рядові – з рядового складу запасу на умовах, встановлених Міністерством фінансів. Крім того, Міністерство внутрішніх справ мало право призначати на службу в прикордонну охорону кадрових офіцерів і рядових, за погодженням з Міністерством фінансів. Умови прийому службовців були обмежені особливою інструкцією, за якою доступ «демократично» налаштованим (нелояльним до влади) особам був цілком закритий. Існували навіть «чорні списки» осіб, яких заборонялося приймати на службу в прикордонну охорону. Офіцери і рядові чини проходили щорічну перекваліфікацію. Без дозволу керівництва особовому складові заборонялося заводити знайомства, перебувати в товаристві цивільних осіб, а також брати шлюб без попередньої подачі рапорту начальникові із зазначенням біографічних даних майбутньої дружини. У прикордонної охорони був свій дисциплінарний статут, застосовувалися заходи покарання, навіть арешт. Водночас, звернемо увагу, службовці-прикордонники підпадали під юрисдикцію цивільного окружного суду.

Для підготовки кваліфікованих митників 1928 р. було створено Центральну школу прикордонної охорони. При школі діяла служба дресирування службових собак. У цьому закладі навчали таких дисциплін, як: балістика, користування вогнепальною зброєю, карне та адміністративне право, топографія, географія Польщі, газознавство, митна ревізія тощо. Курсанти школи прослуховували лекції з основ контррозвідки, митної контррозвідки, анатомії та фізіології людини та про надання першої медичної допомоги при нещасних випадках. Вони вчилися користуватися радіоприймачами та радіопереймачами. Належно було організовано дозвілля і курсантів прикордонної школи, і самих офіцерів-митників. У підпорядкуванні інспекторату був «Санаторій прикордонної охорони», побудований 1928 р., та лижний відпочинковий табір в с. Людвиківці (у районі гори Говерла в Карпатах), відкритий 1938 р. [76, с. 61].

Прикордонна охорона підтримувала тісний контакт із воєводським управлінням державної поліції, куди прикордонна охорона повинна була негайно повідомляти про всі надзвичайні події на кордоні, особливо, якщо вони стосувалися компетенції служби політичного розшуку. У 1935 р. воєводська державна поліція у Львові видала інструкцію для комісаріатів прикордонної охорони та відповідних постів про засоби боротьби зі страйковим рухом робітників, селян та службовців на території воєводства [107, с. 61]. Комісаріати, своєю чергою, надсилали звіти по усіх судових процесах проти службовців охорони та осіб, звинувачених у фінансових та митних аферах.

Зауважимо, що в митних органах польської держави активно і професійно діяла служба розвідки. Працівники цієї служби вивчали суспільно-політичні події на прикордонні, структуру та особливий склад прикордонної охорони суміжних держав. Були створені також спеціальні інформаційно-аналітичні відділи прикордонної охорони. Розвідувальна

служба вела також негласне спостереження за стражниками прикордонної охорони, яких підозрювали в порушеннях службової дисципліни, хабарництві. До структури розвідки входили таємні агенти, які сповіщали про заплановані перевезення партій зброї, наркотиків чи іншої контрабанди, встановлювали і підтримували тісні контакти з інформаторами. Так, органи митної охорони підготували справу щодо обвинувачення працівників фірми «Годуля» в шпигунстві на користь Німеччини (1931). Отож майже на початку своєї діяльності, 1929 р., прикордонна охорона здійснила вдалу операцію із затримання співробітників фірми «Краутгамер Меєр і компанія», звинувачених у нелегальному перевезенні продуктів харчування, наркотичних та інших товарів через кордон [75, с. 1]. Того ж року Міністерство фінансів видало циркуляр про посилення митного контролю у зв'язку з появою в грошовому обігу підроблених американських доларів. Із жовтня 1929 р. було запроваджено спеціальні альбоми фотографій контрабандистів, а також зразки контрабандних товарів.

У контрабандних діях звинувачували не тільки окремих осіб, але й невеликі фірми. У 1931 р. у Львові розглядали справу нафтоперегінного заводу «Галичина», у зв'язку з нелегальним продажем його працівниками бензину. Із 1932 р. дирекція митниці у Львові надавала дозволи на право виїзду за кордон на машинах, мотоциклах і велосипедах. Тоді ж видала циркуляр для службового користування, з описом і схемами спеціальних схованок у машинах, возах, залізничних вагонах та інших місцях, обладаних для контрабандного перевезення товарів. У подальшому вийшли друком інші циркуляри, з описом нових можливих місць для незаконного переміщення товарів через митний кордон [118, с. 29].

Від 1932 р. діяло розпорядження Міністерства фінансів про виплату пенсії вдовам та сиротам службовців-митників та надання пільг їхнім

дітям при вступі до школи. Відтоді ж митна охорона видавала інформаційні бюлетені про суспільно-політичне становище на кордоні, про розшук осіб, обвинувачених у шпигунстві, дезертирстві та інших злочинах, а також про морально-політичний стан населення прикордонних районів.

Дирекція митниці у Львові також організовувала продаж з аукціону конфіскованих контрабандних товарів (від взуття і тканин до автомашин). Частину виручених коштів спрямовували на поліпшення матеріальної бази інспекторату, зокрема, 1933 р. було закуплено мотоцикли «Харлей-Девідсон» для особового складу, відремонтовано деякі шосейні доріги і мости.

Зауважимо, що іноді виникали претензії до кадрів служби розвідки. Так, у 1936–1938 рр. Міністерство фінансів у Варшаві надсилало розпорядження Малопольському окружному інспекторату з підпорядкованими йому комісаріатами про заборону подальшого використання таємних агентів, що були викриті в наданні хибної інформації [75, с. 16].

У вересні 1939 р., внаслідок возз'єднання західноукраїнських земель з Українською РСР у складі СРСР, Малопольський окружний інспекторат прикордонної охорони у Львові припинив своє існування як орган колишньої польської держави. Звісно, Львівська митниця почала відігравати другорядну роль. Подальший розвиток митної справи на західноукраїнських землях відтепер був нерозривно пов'язаний з тогочасною світовою наддержавою – Радянським Союзом.

Підсумовуючи зазначимо, що в період перебування західноукраїнських земель у складі Австрійської, Австро-Угорської імперій, Республіки Польщі та СРСР (друга пол. XVIII ст. – вересень 1939 р.) у цьому регіоні існували митні органи відповідних іноземних

держав. Українське ж населення зазнавало подальшого політичного, національного, релігійного переслідування та утисків, а територія Галичини через відсутність сформованої регіональної еліти, яка могла б впливати на уряди іноземних держав, лобіюючи місцеві інтереси, залишалася без серйозних капіталовкладень.

### **2.3. Стан митної справи у довоєнний період перебування західноукраїнських земель у складі Української РСР (СРСР), нацистського генерал-губернаторства та знову у складі УРСР (СРСР) (вересень 1939 р. – серпень 1991 р.)**

Нагадаємо, вперше Західна Україна увійшла до СРСР у складі УРСР 1939 р. внаслідок підписання у Москві 23 серпня 1939 р. таємних протоколів до німецько-радянського пакту про розподіл сфер впливу у Східній Європі. Це, як відомо, було поштовхом до початку глобального світового конфлікту, у який були втягнені, насамперед, західні українські землі.

Отже, згідно з таємними протоколами, підписаними Ріббентропом і Молотовим, 17 вересня 1939 р. Червона армія окупувала Західну Волинь та Східну Галичину, а новий радянсько-німецький договір у Москві 28 вересня 1939 р. встановив кордони польської держави між Німеччиною та СРСР вздовж річок Сян та Буг. Тодішні митні кордони було зруйновано. На західних землях Галичини німці створили Генеральне губернаторство, про що вже йшлося вище, до складу якого увійшли Лемківщина, Посяння, Холмщина та Підляшшя – етнічні українські території (охоплювали близько 16 тис. км<sup>2</sup> з 1,2 млн населення) [101, с. 154].

Захопивши Західну Волинь та Східну Галичину, більшовики організували 22 жовтня 1939 р. вибори до Установчих Народних Зборів Західної України. 27 жовтня 1939 р. на них було ухвалено віднести Західну Україну до УРСР. Це рішення затвердили Верховна Рада СРСР (1 листопада 1939 р.) та Верховна Рада УРСР (14 листопада 1939 р.). Після фактичного інкорпорування, названого «возз'єднанням Західної України з УРСР», було проведено конфіскацію поміщицьких та церковних земель, націоналізацію банків та великої промисловості, а також почалося формування Західної митниці – форпосту СРСР [75, с. 17].

Отже, на Західну Україну в цей період було поширене радянське митне законодавство. З огляду на те, що Українська РСР була передовим рубежем Радянського Союзу, СРСР намагався законодавчо врегулювати діяльність митниць, особливу увагу приділяючи митницям західного регіону.

Початок німецько-радянської війни 22 червня 1941 р. виявив слабкість СРСР, брак підтримки серед населення, особливо на західноукраїнських землях, де значна частина населення бажала поразки більшовицької системи від німців.

Гітлерівські війська швидко просувалися на схід. До середини липня німці захопили Галичину, Західну Волинь, Буковину. До кінця 1941 р. вони захопили майже всю Україну [47, с. 120]. Зрозуміло, митна система, як й інші державні інститути, створена радянською державою на українській землі, перестала існувати.

Від самого початку німецька політика відносно України, попри всі сподівання населення та націоналістичного підпілля, була окупаційною та мала ознаки жорстокого колоніального гноблення. Для здійснення своїх загарбницьких намірів нацистська Німеччина поділила українські землі на дистрикт Галичина, який було приєднано до Генерального Губернаторства 1 серпня 1941 р., та рейхскомісаріат Україна (з 20 серпня 1941 р.) [47, с. 121].

Отже, поневолена Галичина стала п'ятим дистриктом німецького генерального губернаторства. Центром його стало польське місто Краків. Керував цією окупаційною зоною генерал-губернатор Ганс Франк. З початку утворення губернаторства постало питання створення нових органів влади та, серед іншого, митних адміністрацій. Німецький режим, порівняно з режимом на інших теренах України, був у Галичині менш суворим, особливо коли губернатором став Отто Вахтер. Отож на території



Генерального Губернаторства німці організували діяльність двох головних митниць – Варшавської та Львівської [30, с. 12].

У своєму проекті освоєння територій України Ганс Франк зазначав, що провінції, «об'єднані у широкий регіон під німецьким управлінням, могли б за своїм розміщенням та структурою увійти в процес гармонізації» [60, с. 132]. Німецький намісник писав, що: «треба встановити кордони Рейху на схід від міст Львова, Тернополя, Рівного. Ці кордони фактично будуть кордонами Центральної Європи» [60, с. 132]. Відповідно цих поглядів на західноукраїнських землях почався процес формування адміністрації.

Дистрикт (фактично область) поділявся на окружні (Крейсгавтманшафти) та міські (Штадтгавтманшафти) староства. Очолював окружне староство староста. Він безпосередньо підпорядковувався губернаторові дистрикту, якому підлягали посадники та волосні округу [119, с. 8]. Уряд окружного старости поділявся на відділи. Окрім відділів внутрішньої адміністрації, сільського господарства, праці, був створений відділ інспектора скарб (фінансів) (на кшталт відділу митних зборів) [126, с. 46]. Згідно з адміністративним кодексом, затвердженим у Генеральному Губернаторстві 26 жовтня 1939 р. і поширеним на територію Галичини з липня 1941 р., бюджет дистрикту встановлював Генеральний Губернатор. Правомірним він ставав після затвердження його Міністерством скарбу (фінансів) Великонімеччини [124, с. 27].

Наказом від 29 жовтня 1941 р. окупаційний уряд встановлював порядок в'їзду/виїзду на/з територію(ї) Генерального Губернаторства. Скажімо, в'їзд вимагав спеціального дозволу. Порухення наказу каралося згідно з положеннями адміністративно права [121, с. 4]. Митних органів як таких у цій в даній структурі не було, бо надходження коштів та встановлення нормативних документів було в компетенції центрального уряду Німеччини. Водночас свої безпосередні функції митниця виконувала. Зокрема, наказом

від 30 листопада 1941 р. встановлювалася заборона на перевезення зброї, вибухових речовин без окремого урядового дозволу. Виявивши такі заборонені предмети, їх необхідно було здавати до найближчої поліційної управи [122, с. 2]. Фактично, між Генеральним Губернаторством та рейхскомісаріатом Україна пролягав кордон із властивими йому структурами.

Наказ від 1 квітня 1942 р. визначав поняття чужоземця. Таким вважався кожен, хто не мав громадянства Німецької держави або Генерального Губернаторства. Чужоземець зобов'язувався подбати про дозвіл на перебування в межах цієї території та сплатити відповідне мито. Порухення вимог цього нормативно-правового акта каралося ув'язненням або ж накладенням грошового штрафу до тисячі злотих [128, с. 21].

Окружним наказом від 24 вересня 1943 р. було визначено порядок ввезення на територію Генерального Губернаторства лікувальних засобів: тільки через Головні митні управи Кракова, Варшави та Львівську митницю.

Цікавий документ було знайдено у ЦДІФЛ. Губернатор Галичини звертався в листі до Генерал-губернатора (22 березня 1943 р.) з питанням щодо оподаткування німецьких фірм [123, с. 218]. Із властивою німцям педантичністю та системністю йшлося про впорядкування торговельних реєстрів.

Крім того, у місті порушувалися питання про оподаткування товарів, які ввозять службовців Вермахту на територію Губернаторства, тобто, обов'язковою для них була сплата відповідного мита. Діяли також і певні обмеження щодо перевезення певних продуктів під час відпустки. Так, службовець Вермахту у відпустку мав право взяти із собою: одну штуку птиці, три кілограми інших товарів, крім масла, жирів усіх видів, м'яса, м'ясопродуктів, борошна [127, с. 16].

У наказі наголошувалося, що недотримання цих вимог каратиметься накладанням штрафів та конфіскацією майна на митних постах. Утім, митні пільги надавалися певним категоріям осіб, а саме:

- службовцям митної служби;
- службовцям вищого рангу Вермахту, СС, СД;
- представникам міжнародної організації Червоного Хреста [125, с. 87].

Отже, чітко простежується намагання окупаційного уряду подати Генеральне Губернаторство як самостійне адміністративно-територіальне утворення.

Наприкінці 1941 р. при Львівській митниці був утворений окремий відділ, який стягував митні збори за проведення фінансових операцій:

- золотом (золотими монетами, зливками);
- іншими металами платинової групи (в архівному документі зазначено – «благородними металами»): сріблом, платиною, платиновими матеріалами у видах, що мають обіг у торгівлі та господарстві (хімічні тиглі, металевий порошок та ін.);
- цінними паперами (тими, які придатні для торгівлі на біржі цінних паперів, скажімо відсоткові та дивідендні купони);
- краєвими цінними паперами (що виставлені іноземцями, тобто видані закордонними повіреними на основі цінних паперів);
- закордонними цінними паперами (виставлені іноземцем на основі закордонного повіреного) [30, с. 12].

Отож, на відміну від рейхскомісаріату Україна, у Генеральному Губернаторстві були відтворені та збереглися митні органи, які виконували свої функції з певними обмеженнями та під постійним жорстоким контролем німецької адміністрації.

Під тиском Червоної армії з другої половини 1943 р. німці почали відступати з України. Відповідно, припиняли свою діяльність й створені ними органи державного управління на окупованих територіях. Навесні 1944 р. радянські війська звільнили Волинь, Поділля та Східну Галичину. 27 липня 1944 р. було звільнено місто Львів. Наприкінці листопада 1944 р. уся територія України була звільнена від німецької окупації. Розпочалося відновлення радянської системи державних органів на західноукраїнських землях. [102, с. 24].

Загалом же історію радянської митної служби доцільно розглядати в контексті радянської історії. Радянське державне будівництво, усі зміни внутрішньої та зовнішньої політики більшовицького режиму повною мірою позначилися на становленні, розвитку й функціонуванні митної системи [51, с. 537]. Без сумніву, й історію радянських митних органів можна періодизувати, виходячи із загальної періодизації радянської історії.

Отже, можна виділити такі періоди еволюції митних установ УРСР у складі радянського державного апарату:

1917–1923 рр. – відносна організаційна відокремленість митних органів УСРР;

1924–1963 рр. – централізація радянських митних органів і часткова можливість впливу державних органів УСРР на формування митної політики через Митно-тарифну раду;

1964–1991 рр. – повна централізація радянських митних установ [105, с. 2; 57, с. 94].

Становлення Львівської митниці, якщо користуватися вище зазначеною періодизацією, відбувалось упродовж другого етапу формування митних органів. Митні установи були інституціями радянської влади, і управління ними здійснював Народний комісаріат зовнішньої торгівлі СРСР через Головне митне управління (далі – ГМУ), що входило до його складу, а також

Митно-тарифний комітет (далі – МТК). Такий порядок був передбачений у затвердженому 14 грудня 1924 р. Президією Центрального виконавчого комітету СРСР Митному статуті СРСР, який слід вважати першим радянським кодифікованим союзним актом з митної справи. Він складався із шести розділів і 283 статей. Митний статут закріпив складну чотириланкову систему управління митною справою: Народний комісаріат зовнішньої торгівлі СРСР, Головне митне управління – уповноважені Наркомату зовнішньої торгівлі, відділення Головного митного управління – районні митні інспекторські управління – митниці та митні пости.

Однак на практиці існувала триланкова система управління митницями, зокрема в УСРР та ЗРФС, де районних поділів не було.

У Митному статуті СРСР 1924 р. певною мірою враховувався федеративний устрій держави та інтереси союзних республік. І тому митні органи другої ланки – апарат уповноважених Наркомату закордонних справ СРСР та відділення ГМУ – створювались за державно-національною ознакою [57, с. 85].

Така ж тенденція ще зберігалась у новому Митному кодексі СРСР, який був затверджений 19 грудня 1928 р. постановою ЦВК та РНК СРСР і діяв до 1964 р. (загалом 36 років) [95, с. 1]. Він складався з чотирьох розділів і 188 статей. Перший розділ кодексу (1–24) був повністю присвячений організації митного управління. Митний кодекс фактично повторював основні положення Митного статуту, виходячи з принципу державної монополії зовнішньої торгівлі. Водночас, на думку деяких дослідників, кодекс загалом розвивав тенденцію до поступового спрощення всієї системи митних органів [19, с. 44].

Управління митною справою на всій території СРСР, як і за Митним статутом 1924 р., належало Народному комісаріатові зовнішньої торгівлі СРСР, який виконувався ці повноваження через Головне митне управління,

що входило до його складу. До повноважень Головного митного управління належали: організація управління митними установами СРСР; розробка питань митної політики; участь у розробці міжнародних договорів та конвенцій, які стосувалися митно-тарифної справи; розробка проектів митних тарифів і вирішення питань, пов'язаних з їх застосуванням; видання правил, інструкцій та інших розпоряджень з митної справи після узгодження з Наркоматом фінансів та іншими зацікавленими відомствами і нагляд за виконанням митними установами законодавчих постанов та адміністративних розпоряджень; організація та ведення митної статистики, інші повноваження.

Головне митне управління очолював його начальник.

При Наркоматі зовнішньої торгівлі діяв вищезгаданий Митно-тарифний комітет, який, так само як і ГМУ, належав до центральних митних органів.

Склад Митно-тарифного комітету, коли порівняти з відповідною нормою Митного статуту 1924 р., було розширено галузевими союзними комісаріатами. Водночас ради народних комісаріатів (уряди) радянських республік знову ж таки мали право призначати тільки по одному члену МТК, до того ж їх участь у роботі МТК була не обов'язковою.

Виконання постанов Митно-тарифного комітету забезпечувало ГМУ, так само виконання завдання МТК виконував апарат Головного митного управління.

Проміжну ланку між центральними митними органами і союзними республіками СРСР займали уповноважені Народного комісаріату зовнішньої торгівлі СРСР в галузі митної справи при радах народних комісарів (урядах) союзних республік.

До місцевих митних установ за Митним кодексом 1928 р. належали відділення Головного митного управління, митниці і митні пости.

Очолювали відділення ГМУ начальники, яких разом з їхніми помічниками призначав, звільняв і переміщав Наркомат зовнішньої торгівлі СРСР, попередньо узгодивши кандидатури з РНК відповідної союзної республіки.

Місцеві відділення ГМУ здійснювали керівництво всіма митними установами, розміщеними на підготовчій території, а також мали інші повноваження.

У 1929 р. загалом налічували п'ять відділень ГМУ: Українське, Білоруське, Закавказьке, Середньоазіатське, Далекосхідне [66, с. 106].

Митниці очолювали керівники, котрих призначало, переміщало і звільняло ГМУ, а митні пости – керівники, котрих призначали, переміщали відповідні митниці.

Наказом Головного митного управління від 25 грудня 1932 р. митним постам були надані такі ж права, як і митницям, у здійсненні ними визначених повноважень і митних формальностей [104, с. 32].

Районні інспекторські митні управління вже не були передбачені Митним кодексом 1928 р. Отже, відбувся остаточний перехід до триланкової системи управління митною справою в СРСР.

Потрібно зазначити, що в період з 1929-го до середини 30-х рр. спостерігався однозначний перехід від економічної моделі управління до адміністративно-командної. Це, звісно, вплинуло і на митно-тарифні відносини. У цей час різко зменшилось число учасників зовнішньоторговельних відносин, а митна справа відповідно вже не відігравала важливої ролі в регулюванні експортно-імпортних операцій [57, с. 88].

У 1939 р. було засновано Львівський аеропорт. Проте в перші дні радянсько-німецької війни 1941 р. німецькі бомбардувальники знищили усі літаки та вщент зруйнували злітну смугу [75, с. 2]. Першою значною подією

після звільнення від гітлерівських окупантів стало відкриття та початок функціонування Львівського аеропорту. Це відбулося 29 липня 1944 р., коли було здійснено перше повітряне перевезення пасажирів (у кількості п'яти осіб) [75, с. 2].

Із 25 травня 1946 р. наказом № 199 Народного комісаріату зовнішньої торгівлі СРСР при Львівському аеропорту було організовано і відкрито окремий митний пост зі штатом дев'ять працівників. У червні 1951 р. цей пост було реформовано у Львівську митницю [75, с. 2].

Повоєнний період історії західноукраїнських земель зокрема та України загалом характеризується тим, що Україна не проводила самостійної економічної, політичної та зовнішньоторговельної діяльності. Виконавча влада в Україні формально належала Раді Міністрів УРСР, реорганізованій 15 березня 1946 р. з Ради Народних Комісарів, проте фактично вся влада зосереджувалася в руках центральних партійно-державних органів у Москві, звідки здійснювалось керівництво усім життям республіки. В період правління М. Хрущова (1953–1964) Україна отримала часткову можливість впливу на формування митної політики через Митно-тарифну Раду. Та прихід до керівництва країною Л. Брежнєва у 1964 р. призвів до подальшої централізації радянських митних органів.

Отже, Львівська митниця, звісно, відігравала таку ж підпорядковану роль, як й інші митні установи. УРСР повністю втратила будь-яку можливість координувати процес формування нормативної бази митної системи на своїй території [76, с. 68].

Післясталінський період характеризується небажанням тодішніх керівників держави відмовлятися від традиційних методів управління економікою та суспільством. В умовах розгортання так званої «холодної війни» в галузі економіки настала ера консервації, що запрограмувала хронічне відставання СРСР від країн Заходу в майбутньому.



У 50-ті роки було проведено низку заходів з підвищення культури митного огляду, зі спрощення митних формальностей, поповнення митних структур спеціалістами з вищою освітою, що володіли іноземними мовами. Так, 1953 р. було затверджено Правила митного огляду, пропуску ручного та несупроводжуваного багажу осіб, які прямували через державний кордон СРСР [76, с. 209].

Водночас консервація економіки змушувала радянське керівництво йти на ширші контакти із західними державами, що лише зміцнювало економічну залежність від них СРСР. У 1960–1980-х рр. експортували з Радянського Союзу фактично сировину та військову продукцію, а СРСР потребував від Заходу і технологій, і значного спектру товарів широкого призначення. Обсяги міжнародної торгівлі відчутно зростали, що відповідно позначалось і на роботі митників [51, с. 559].

У 1961 р. Рада Міністрів СРСР затвердила Митний тариф СРСР, а з 1 січня 1965 р. були скасовані митні збори на товари, що надходили з країн Азії, Африки та Латинської Америки, уряди яких проводили прорадянську політику.

5 травня 1964 р. Указом Президії Верховної Ради СРСР було затверджено новий Митний кодекс СРСР. Цей кодекс складався з трьох розділів і 120 статей і був істотно коротший за змістом від попереднього [7, с. 242].

А. В. Кольбенко справедливо зазначає, що лише різке зменшення кількості статей аналізованого Кодексу, коли порівняти з Кодексом 1928 р., уже свідчить про другорядну роль митної справи в СРСР в умовах повної централізації державної влади і нівелювання суверенітету союзних республік [57, с. 89].

Питанням управління митною справою був присвячений перший розділ Кодексу, який складався із семи статей. Зокрема, у ст. 1 Митного кодексу

1964 р. зазначалося, що управління митною справою на території СРСР відноситься до відання Міністерства зовнішньої торгівлі та здійснюється через Головне митне управління, що входить до його складу.

Міністр зовнішньої торгівлі СРСР наділявся правом видавати накази та інструкції з митної справи, що були обов'язковими для всіх організацій і громадян.

Встановлювалась дволанкова система управління митною справою: ГМУ – місцеві митні установи (митниці і митні пости). Отже, принцип урахування федеративно-національного поділу СРСР для організації митної справи втратив будь-яке практичне значення.

Створення, реорганізацію та ліквідацію митниць і митних постів проводив міністр зовнішньої торгівлі СРСР. Діяльність місцевих митних органів здійснювалась на підставі Положення, яке затверджував начальник Головного митного управління.

Головне митне управління, відповідно до ст. 4 Кодексу, керувало місцевими митними установами та здійснювало контроль за їх діяльністю, розробляло питання митної політики, брало участь у розробці проектів міжнародних угод у частині, яка стосується митної справи, здійснювало підготовку проектів митних тарифів і вирішення питань, які виникали у зв'язку із застосуванням цих тарифів, розробляло і здійснювало заходи боротьби з порушеннями митних правил і контрабандою, розглядало скарги на рішення митниць і дії посадових осіб митних установ.

ГМУ складалася з п'яти відділів: оперативно-інспекторського, боротьби з контрабандою, митного права і міжнародних зв'язків, кадрів, фінансування, бухгалтерського обліку і контролю. Водночас у системі ГМУ не було більше підрозділу, який розглядав би питання тарифно-митного регулювання.

Більш докладно і чітко діяльність митних установ СРСР відображено в затвердженому Головним митним управлінням Положенні про митниці і митні пости [73, с. 73]. Відповідно до нього на митні установи покладались такі завдання: митний контроль за предметами і товарами, що переміщувались через державний кордон СРСР; митний контроль за перевезенням чи пересиланням через державний кордон предметів вантажу, валюти, валютних цінностей, міжнародних поштових відправлень; запобігання незаконному перевезенню чи пересиланню через державний кордон відповідних товарів (з порушенням визначеного порядку чи контрабандним шляхом); притягнення до відповідальності в адміністративному порядку осіб, що порушили митні правила і викриті в контрабанді, підготовка і передача в слідчі органи попередніх матеріалів на осіб, що скоїли контрабанду, яка карається в кримінальному порядку; нарахування і стягнення в установленому порядку мита; накладання та стягнення штрафів за порушення митних правил і контрабанду; передача на реалізацію через місцеві фінансові органи вилучених в установленому порядку чи конфіскованих у справах про контрабанду предметів.

Важливим кроком щодо удосконалення діяльності митних органів у колишньому СРСР стала постанова Президії Верховної Ради СРСР від 30 липня 1971 р. «Про посилення адміністративної відповідальності за контрабанду валюти чи валютних цінностей, скоєну пасажирями, які перетинають державний кордон СРСР» [66, с. 69]. Посилення саме цього виду юридичної відповідальності відбулось після розгляду судом гучної кримінальної справи так званих «московських валютників», засуджених до смертної кари за порушення правил валютних операцій.

Подальшому розвитку митної справи сприяв прийнятий 19 липня 1972 р. Указ Президії ВР СРСР «Про запровадження персональних звань для осіб керівного складу митних установ СРСР». Отже, як зазначає А. Мицак,

закріплювалась вертикаль підпорядкованості працівників митниці та посилювалась їх відповідальність і вплив на них з боку керівних органів влади [76, с. 72]. 15 грудня 1977 р. Міністерство зовнішньої торгівлі СРСР затвердило «Правила митного контролю за речами осіб, які слідують через державний кордон СРСР» [66, с. 5].

Отже, новий Митний кодекс 1964 р., як і подальші нормативно-правові акти митного законодавства, фактично повністю ігнорували інтереси союзних республік і закріплювали командно-адміністративні методи управління митною справою. У цьому Кодексі зберігалась монополія союзної держави на зовнішню торгівлю. Таке суттєве обмеження прав союзних республік у формуванні міжнародної, зовнішньоекономічної та митної політики закріплювалось і новою «загальнонародною» Конституцією СРСР 1977 р.

У 1978 р. було ухвалено нову Конституцію УРСР, яка дублювала основні положення союзної Конституції. Незважаючи на проголошену і затверджену Конституцією суверенність, Україна залишилась економічно, політично та ідеологічно залежною від центру і, зрозуміло, не мала можливості проводити власну митну політику. Тогочасне суспільство перебувало у глибокій економічній та політичній кризі.

Потрібно зазначити, що десятиріччя партапаратної диктатури характеризувалися не повною стагнацією та застоєм, а досить інтенсивними процесами в усіх сферах суспільного життя, проте їх аж ніяк не можна назвати позитивними. Причина була одна: політичні, економічні та культурні проблеми життя суспільства, які вимагали негайного розв'язання, замовчувалися. Партійна верхівка штучними заходами підтримувала видимість зовнішнього добробуту. Така політика керівних структур загрожувала соціальним вибухом величезної сили.

Як відомо, однією з визначальних ознак тоталітарної системи є рішуче придушення будь-якого виступу проти її існування. Отож, на митниці покладалися зобов'язання із затримання будь-якої літератури чи інших матеріалів, які суперечили основам та засадам панівного радянського ладу.

Постановою Ради Міністрів СРСР від 27 квітня 1981 р. було затверджено новий митний тариф СРСР [98, с. 101].

Деякі зміни в системі митних органів СРСР відбулися в період так званої «перебудови». Зокрема, 12 лютого 1986 р. Головне митне управління Міністерства зовнішньої торгівлі СРСР було реорганізоване в Головне управління державного митного контролю при Раді Міністрів СРСР. Отже, було створено самостійний центральний орган державного управління, який набув статусу союзного відомства.

Тоді ж було ухвалено низку правових документів, що регламентували роботу митних органів, а саме: Положення про Головне Управління державного митного контролю при Раді Міністрів СРСР, Інструкцію про порядок підготовки нормативних актів Головного Управління державного митного контролю при Раді Міністрів СРСР. Відділи, які входили до складу ГМУ при Міністерстві зовнішньої торгівлі, були перетворені в управління Головного Управління державного митного контролю (ГУДМК), збільшувалась кількість місцевих митних установ [20, с. 33].

У 1988 р., згідно з наказом № 141 ГУДМК при РМ СРСР, Львівська митниця набуває статусу регіональної, якій підпорядковуються митниці і митні пости Закарпатської, Чернівецької, Івано-Франківської, Тернопільської областей. Львівський аеропорт починає обслуговувати регулярні міжнародні авіарейси з Польщі, Угорщини, Чехо-Словаччини, Болгарії тощо. Для цього етапу характерне поступове поповнення митниці професійними кадрами, активне забезпечення працівниками правоохоронної

функції щодо боротьби з контрабандним переміщенням зброї, історичних і культурних цінностей тощо.

Керівниками Львівської митниці цього періоду були Станіслав Гаврилович Діденко, Михайло Григорович Пьянов, Анатолій Григорович Меньшиков [75, с. 29].

У 80-ті рр. Львівська регіональна митниця нараховувала вже 40 співробітників. Багато зусиль для підготовки кваліфікованих кадрів та розбудови Тернопільської, Рівненської, Хмельницької та Івано-Франківської митниць доклав колектив Львівської митниці, який очолював у ті роки Анатолій Вікторович Колос [75, с. 26].

Головне управління державного митного контролю при Раді Міністрів СРСР мало право брати участь в розробці пропозицій про створення на державному кордоні пунктів пропуску, дозволяти ввезення та вивезення майна, яке не є предметом операцій зовнішньої торгівлі, створювати, реорганізовувати і ліквідувати митні установи тощо.

ГУДМК складалося з окремих управлінь та відділів. Наприклад: Управління з організації митного контролю, Управління боротьби з контрабандою і порушенням митних правил, Технічного управління, Управління кадрів і навчальних закладів, Управління митного права, Управління митної політики і зовнішніх зв'язків, Економічного управління, Відділу контролю за друкованими та аудіовізуальними матеріалами та ін.

Статус митниць і митних постів визначався Положенням про митниці і митні пости, затвердженим наказом ГМУ при Міністерстві зовнішньої торгівлі СРСР від 9 вересня 1982 р.

До структури місцевих митних установ могли входити такі відділи: оперативний, пасажирський, поштово-вантажний, дипломатичних вантажів, контролю за вантажами іноземних виставок, контролю за вантажами

іноземних фірм, технічних засобів контролю, боротьби з контрабандою тощо.

Наказом ГУДМК від 29 січня 1989 р. було затверджено порядок створення наглядових комісій і призначення митних уповноважених [84, с. 5].

До складу наглядових комісій, які готували вантаж для переправлення через митний кордон входили представники митних установ і адміністрацій, підприємств, що займались зовнішньоекономічною діяльністю. Митні уповноважені були органами митного контролю на місцях і поряд з митницями і митними постами входили в єдину систему Головного управління державного митного контролю.

28 лютого 1989 р. Рада Міністрів СРСР де-юре відмовилась від принципу державної монополії на зовнішню торгівлю і вирішила формувати нову, сучасну, якісно іншу митну політику. Це давало змогу змінювати функції та відповідні форми практичної роботи митних установ в подальшому у прогресивному напрямі.

Докоріно змінити організацію митної справи мав на меті Митний кодекс СРСР від 26 березня 1991 р. [52, с. 230].

Уже в преамбулі Кодексу йшлося, що він прийнятий з метою створення умов корінної перебудови федеративних відносин, формування ринкової економіки в межах єдиного економічного простору Союзу СРСР та в умовах росту зовнішньоекономічної активності союзних республік, національно-територіальних утворень, підприємств і організацій.

Загальне керівництво митною справою покладалось на вищі органи державної влади і управління СРСР.

Безпосередньо здійснення митною справою покладалося на митні органи СРСР, які складали єдину загальносоюзну систему, що охоплювала: Митний комітет СРСР, регіональні митні управління СРСР, митниці РР,

тобто встановлювалась триланкова система в галузі управління митною справою. Передбачалось створення також при Митному Комітеті СРСР Митно-тарифної ради, склад та компетенція якої визначалась Законом СРСР «Про митний тариф» та нормативними актами Президента СРСР. А для боротьби з міжнародним незаконним оборотом наркотичних засобів і психотропних речовин передбачалось створення Союзної координаційної ради, компетенція якої визначалась Президентом СРСР.

Створення, реорганізацію та ліквідацію регіональних митних управлінь РР і митниць РР проводив, за Митним кодексом СРСР 1991 р., Митний комітет СРСР.

Межі діяльності регіональних митних управлінь та митниць визначав Митний комітет СРСР, при чому створення регіональних митних управлінь передбачалось зі згоди союзних республік. Так само передбачалось щоб керівників регіональних митних управлінь СРСР призначав Митний комітет СРСР із врахуванням думки республік, на території яких вони були розміщені.

Серед найважливіших завдань митних органів СРСР Кодекс 1991 р. передбачав:

- забезпечення додержання законодавства про митну справу;
- ефективне застосування митно-тарифного механізму при переміщенні через митний кордон СРСР товарів та інших предметів;
- вдосконалення митного контролю і оформлення;
- боротьбу з контрабандою та іншими порушеннями митних правил;
- ведення митної статистики;
- сприяння розвитку зовнішньоекономічних зв'язків СРСР, республік, регіонів СРСР тощо.



Отже, Митний кодекс СРСР 1991 р., як справедливо зазначає А. Кольбенко, намагався врегулювати та врівноважити митні інтереси центру, союзних республік та окремих регіонів СРСР в умовах переходу до ринкової економіки за допомогою митно-тарифного регулювання [57, с. 93].

Загалом же можна зробити висновок, що будь-якої радикальної трансформації організації роботи митної системи СРСР (УРСР) не відбулося. Політика реформування митної сфери, як і народного господарства в цілому, виявилась непослідовною, половинчатою. Тому нові юридично закріплені функції митних органів мали радше декларативний характер.

Підсумовуючи вищезазначене, зауважимо, що повоєнний період історії західноукраїнських земель зокрема та України загалом характеризуються тим, що Україна не проводила самостійної економічної (в т. ч. митної), політичної та зовнішньоторговельної діяльності. Львівська митниця відігравала таку ж підпорядковану роль, як й інші митні установи УРСР (у складі СРСР). Республіка поступово повністю втратила можливість якось координувати процес формування нормативної бази митної системи на своїй території.

Суспільні процеси, пробуджені перебудовою, з часом вже не контролювалися компартією, і планове реформування явно не встигало за життям. Справжній стан справ не задовольняв велику частину населення. Після бурхливих політичних подій 1989–1991 рр. взяли гору тенденції, що призвели до остаточного розпаду Радянського Союзу як єдиної держави. Разом з іншими загальносоюзними інституціями припинили існування й радянські митні органи.

## Висновки до Розділу 2

Упродовж ста років після занепаду Київської держави Галицько-Волинське князівство слугувало опорою української державності. У цій ролі обидва об'єднані князівства прийняли велику частку київської спадщини й водночас запобігали захопленню західноукраїнських земель Польщею. Такому становищу князівства сприяло і вигідне географічне розташування, наявність розгалуженої мережі водних та сухопутних шляхів, і формування інфраструктури зовнішньоекономічних зв'язків (митниць, портів, торговельних площ, складів товарів тощо). Значними центрами ремесла і торгівлі в той час були такі міста, як Галич, Звенигород, Володимир, Лучеськ (сучасний Луцьк), Львів, Белз та ін.

Після остаточного загарбання 1366 р. всієї Галичини та частини Волині Польщею, польські правителі, суворо контролюючи торгівлю, яку вели українські міста, надавали деяким з них значних привілеїв, передбачених магдебурзьким правом. Зокрема, надане 17 червня 1336 р. магдебурзьке право Львову, передбачало автономне міське управління – магістрат із війтом на чолі, монополію торгівлі в місті і звільнення від мита за його межами. Попри те, одержання певних привілеїв посилювало роль німецького і польського елементів у житті міст Галичини, оскільки на адміністративних посадах могли бути лише католики. Загалом же політика Польського Королівства була спрямована на перетворення саме польських міст (Кракова, Вроцлава та ін.) на основні транзитні центри великої міжнародної торгівлі та на зосередження цієї торгівлі тільки в руках польського купецтва. З українських міст протистояти такій дискримінаційній політиці окупаційної чужинської влади зумів лише приєднаний до Польського Королівства Львів, який, використавши традиції

колишніх міжнародних східних зв'язків Галичини, розвинув і закріпив право торгівлі на території. іноземними товарами.

Австрійська імперія, до складу якої 1772 р. внаслідок першого поділу Польщі увійшла Галичина, свою митно-тарифну політику здійснювала у формі державного протекціонізму. Така політика сприяла створенню умов для розвитку національної економіки через штучне обмеження імпорту іноземних товарів та одночасне сприяння національним виробникам в освоєнні закордонних ринків та підтримці експорту. При цьому відбувалось радикальне підвищення ставки ввізного мита.

Після трансформації 1867 р. Австрійської імперії в Австро-Угорську, після укладення дуалістичного договору, австрійський уряд активно використовував принципи і методи протекціоністської політики. Проте територія Галичини залишалася фактично без значних капіталовкладень, оскільки не було сформовано потужної регіональної еліти, яка могла б суттєво впливати на імперський уряд, лобіюючи місцеві інтереси. Усі фінансові надходження зосереджувалися в Австро-Чеському промисловому регіоні. Така політика перетворювала Галичину на звичайну та пересічну економічну провінцію.

Відтак Східна Галичина з-під влади австрійців потрапила, за мирним договором 1921 р., під владу Польщі. Узаконення 14 березня 1923 р. Радою послів країн Антанти в Парижі на вимогу польського уряду анексії Західної України Польщею призвело до подальшого політичного, національного та релігійного гноблення і переслідування українського населення.

За окупаційними військами на Західну Україну повернулися жандарми, поліція, поміщики, почали діяти митні органи. Зокрема, було створено корпус прикордонної охорони, підпорядкований Міністерству внутрішніх справ, та корпус прикордонної охорони, підпорядкований Міністерству фінансів. У самому ж Львові діяв Малопольський окружний інспектор

прикордонної охорони. Прикордонна охорона була монолітним загоном, організованим за принципом військових формувань; у сфері ж митної охорони вона була виконавчою структурою фінансових органів.

З приєднанням західноукраїнських земель до Української РСР (у складі СРСР) у вересні 1939 р., Малопольський окружний інспекторат прикордонної охорони у Львові припинив своє існування.

Підписання в Москві 23 серпня 1939 р. німецько-радянського пакту, в результаті реалізації якого Західна Україна згодом увійшла до УРСР, спричинилося до початку глобального світового конфлікту, коли у воєнні дії було втягнуто спершу західні українські землі, а потім й усі українські землі.

Початок німецько-радянської війни 22 червня 1941 р. виявив слабкість СРСР, брак підтримки серед населення, особливо на західноукраїнських землях, де значна частина населення бажала швидкої поразки більшовиків.

Німецький режим в утвореному дистрикті Галичина, який було приєднано до Генерального Губернаторства 1 серпня 1941 р., був менш суворим, порівняно з режимом на інших теренах України. Фактично між Генеральним губернаторством, центром якого стало польське місто Краків і рейхскомісаріатом Україна, утвореним 20 серпня 1941 р., і куди увійшли інші окуповані українські землі, пролягав кордон із характерними структурами та режимом.

Отже, на відміну від рейхскомісаріату Україна, в Генеральному Губернаторстві були відтворені та збереглися митні органи, які виконували свої функції з певними обмеженнями та під постійним жорстким контролем німецької адміністрації.

Однак, німецька політика щодо України, зокрема Західної, від самого початку, попри всі сподівання населення та націоналістичного підпілля, була окупаційною та мала ознаки бруталного колоніального гноблення.

Повоєнний період історії західноукраїнських земель зокрема та України загалом, характеризувався тим, що УРСР не проводила самостійної економічної, політичної та зовнішньоторговельної діяльності.

Львівська митниця відігравала таку ж підпорядковану роль, як й інші митні установи. Україна повністю втратила можливість координувати процес формування нормативно-правової бази митної системи на своїй території.

Після бурхливих політичних подій 1989–1991 рр., що призвели до остаточно розпаду Радянського Союзу як єдиної наддержави, звісно, припинили існування і радянські митні органи, було відкрито дорогу формуванню українських митних органів.

### РОЗДІЛ 3

## ЕВОЛЮЦІЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ МИТНОЇ СПРАВИ В УМОВАХ НЕЗАЛЕЖНОСТІ (З 1991 Р.) ТА ЇЇ ГАРМОНІЗАЦІЯ З МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИМИ СТАНДАРТАМИ

### 3.1. Трансформація митної справи в Україні та в західноукраїнському регіоні в умовах незалежності (з 1991 р.)

На початку 80-х рр. у СРСР особливо загострилися економічні, соціальні та політичні протиріччя, і коли у середині 80-х років до влади прийшло нове покоління комуністичних партійних керівників та розпочалася так звана «перебудова» радянської державної системи, в Україні та інших колишніх союзних республіках визначились сприятливі умови для творення власних національних держав.

Зокрема, 16 липня 1990 р. Верховна Рада УРСР, виражаючи волю всього українського народу, прийняла Декларацію про державний суверенітет України [32, с. 6].

Цим документом було покладено початок шляху майбутнього розвитку України як нової демократичної європейської держави.

Декларація визначала державний суверенітет, як верховенство, самостійність, повноту і неподільність влади Республіки в межах її території та незалежність і рівноправність у зовнішніх зносинах.

В VI розділі Декларації, який стосується економічної самостійності, зокрема, було визначено, що Україна може самостійно створювати поряд з банковою, ціновою, фінансовою, податковою і свою митну систему [32, с. 12].

Це положення було підтверджено і Законом «Про економічну самостійність України» від 3 серпня 1990 р. Тому, що серед головних

принципів економічної самостійності України названо – захищеність внутрішнього ринку, яка в свою чергу неможлива без налагодження власної митної системи і проведення самостійної митної політики.

Для реалізації цих завдань необхідно було терміново вжити систему заходів, яка б забезпечила економічний захист державних кордонів, дала б змогу проводити ефективну зовнішньоекономічну політику засобами митного регулювання і врешті решт забезпечити належний державний, в тому числі й економічний суверенітет України.

Зазначимо, що процес становлення митниць в незалежній Україні був дуже складним. Зважаючи на те, що в радянські часи митні органи УРСР у складі митних органів СРСР виконували, в основному, тільки роль забезпечення державної монополії на зовнішньоекономічні відносини, їм приділялася недостатня увага щодо визначення і вивчення їх ролі в структурі державного механізму. Таким чином, нам у спадок дісталася практично несформована та нерозвинена митна система, процес формування якої триває й до сьогодні. Українська держава мала певний історичний досвід з цього питання, але на тому етапі питання становлення та розвитку митної справи потребувало поглибленого вивчення з метою практичного втілення у повсякденну діяльність митної системи України.

Складність процесу формування митної системи була зумовлена також тим, що внаслідок досить умовного характеру територіального розмежування колишніх радянських республік, Україна опинилася фактично відкритою для безконтрольного переміщення через її державний кордон громадян, незаконного ввезення та вивезення товарів, вантажів, переміщення зброї, наркотиків та інших контрабандних товарів. Існуюча система пунктів пропуску через державний кордон не задовольняла потреб країни в розвитку всебічних міжнародних зв'язків, її інтеграції в Європейське співтовариство та міжнародний розподіл праці загалом.

Щоб розв'язати усі ці проблеми, слід було прийняти ряд нормативних актів, які б могли законодавчо врегулювати ці гостро актуальні питання.

З цією метою 16 квітня 1991 р. було прийнято Закон «Про зовнішньоекономічну діяльність», де серед найважливіших принципів зовнішньоекономічної діяльності названо виключне право народу УРСР самостійно та незалежно здійснювати цю діяльність, керуючись законами, що діють на території УРСР. Для цього Управління державного митного контролю УРСР було зобов'язане здійснювати митний контроль в Українській РСР згідно з чинними законами УРСР [23].

У ст. 13 цього Закону зазначалось, що територія Української РСР становить єдиний митний простір, на якому діють митні правила Української РСР з додержанням зобов'язань, що впливають з участі Української РСР в митному союзі з республіками Союзу РСР та інших митних союзах.

Митні правила Української РСР, що включали порядок декларування товарів, сплати мит та митних зборів, надання митних пільг та інші умови проходження митного контролю, повинні були встановлюватися законом Української РСР про митне регулювання. Митні правила, як і єдиний митний тариф Української РСР за цим законом мали бути офіційно опубліковані у загальнодоступних засобах масової інформації не пізніше ніж за 45 днів до дати введення їх у дію. В разі, якщо зазначені документи не були офіційно опубліковані, чинності вони не набирали [23, с. 5].

25 квітня 1991 р. Верховна Рада УРСР прийняла постанову «Про проект Закону Української РСР про митну справу в Українській РСР» [8, с. 288]. Цією постановою Верховна Рада схвалила проект Закону у першому читанні та дала доручення постійним комісіям Верховної Ради разом з Кабінетом Міністрів доопрацювати проект із врахуванням зауважень та пропозицій.



Крім цього, Верховна Рада зобов'язала Кабінет Міністрів прискорити розробку законів про державне мито, про митний тариф та проекту Митного кодексу України.

Разом із розвитком правової основи для митної політики, розпочалось формування і розбудова матеріальної інфраструктури митниць, особливо на західних кордонах держави. Саме через встановлення і розбудову державного і митного кордону передбачалось забезпечити надійну охорону держави, як у політичному, так і у економічному розумінні.

З цією метою для кращої координації митно-тарифної політики, постановою № 12 Кабінету Міністрів України від 24 травня 1991 р. Управління державного митного контролю при Раді Міністрів УРСР, яке ще було створене Міністром зовнішньої торгівлі СРСР, перетворено у Державний комітет митного контролю України.

Як зазначає А. В. Кольбенко, підвищення у ранзі найвищого органу, що координував митну справу означало не тільки зростання ролі митної справи в Україні, але і самостійність та незалежність розв'язання митних проблем. [57, с. 97].

Однак, на той час не було жодного законодавчого акта, який би врегулював митні стосунки України з іншими державами, а також який би визначав статус митних органів в структурі інших органів державного управління України.

Першим таким нормативним актом став Закон «Про митну справу в Україні», прийнятий Верховною Радою УРСР 25 червня 1991 р. Він і визначив правові основи організації митної справи в Україні після здобуття нею незалежності. До речі, день прийняття вказаного Закону є професійним святом – Днем митника України.

Закон складається з преамбули і 10 статей. Проте, незважаючи на невеликий обсяг він відіграв велику роль у формуванні національної митної системи України, як суверенної держави.

У Законі, зокрема, проголошувалось, що Україна відтепер самостійно буде створювати власну митну систему, яка є складовою частиною зовнішньополітичної і зовнішньоекономічної діяльності.

Митна справа Законом визначалась, як встановлення порядку та організація переміщення через митний кордон України товарів і предметів, обкладення митом, оформлення, здійснення контролю та інших заходів щодо реалізації митної політики. Також було зазначено, що при здійсненні митної справи Україна буде дотримуватися визнаних у міжнародних відносинах систем класифікації та кодування товарів, єдиної форми декларування експорту та імпорту товарів, митної інформації, інших загальноприйнятих міжнародною практикою норм та стандартів.

З метою стати рівноправним партнером у світовому співтоваристві з митно-тарифних питань, у цьому Законі було заявлено, що Україна буде брати участь у міжнародному співробітництві з питань митної справи.

Єдиною митною територією Закон проголосив територію України, а межами митної території визначено державний кордон України, за винятком випадків, передбачених законом.

Ще перед проголошенням незалежності роботу по захисту економічних інтересів України розпочав і уряд – Кабінет Міністрів України.

Зокрема, слід згадати постанову № 104 від 24 липня 1991 р. «Про порядок вивозу товарів народного споживання за межі Української РСР» [50]. Нею було накладено ряд обмежень на вивезення товарів народного споживання з України. Однак у цій постанові ще жодних завдань не ставилося митним органам, які знаходилися на території України. Очевидно це пояснюється певною незлагодженістю взаємодії у вертикалі Державного

комітету митного контролю УРСР та митниць, що знаходились на її території.

Проте, вже у постанові № 312 від 5 листопада 1991 р. « Про порядок експорту товарів (робіт, послуг)» Кабінет Міністрів України поставив Державному комітету митного контролю України чіткі та конкретні завдання.

Загалом же, слід відзначити, що вимоги до митної служби в Україні поступово зростали. Після схвалення на всеукраїнському референдумі 1 грудня 1991 р. Акту проголошення державної незалежності України та поступового налагодження між Україною та іноземними державами безпосередніх політичних і економічних стосунків, удосконалення митної справи стало нагальною потребою.

Наступним етапним документом на шляху утвердження незалежності України став Закон «Про державний кордон України», прийнятий Верховною Радою України 4 листопада 1991 р. [11, с. 5]. Цей Закон визначав певні завдання і митним органам України. Зокрема, у ст. 9 йшлося про створення у пунктах пропуску через державний кордон України контрольно-пропускних пунктів прикордонних військ, митних та інших установ, що повинні здійснювати контроль на державному кордоні. У зв'язку з тим, ст. 11 Закону вказувала, що особи, транспортні засоби, що перетинають державний кордон України, підлягають прикордонному і митному контролю.

З метою удосконалення митної системи для захисту державного кордону Указом Президента України від 12 грудня 1991 р. замість Державного комітету митного контролю було створено Державний митний комітет України. Крім того, було затверджено Тимчасове Положення про Державний митний комітет України.

У цьому Положенні, зокрема, визначалось, що Державний митний комітет України є центральним органом державного управління, на який покладається відповідальність за реалізацію митної політики України, забезпечення додержання законодавства про митну справу, ефективне функціонування митної служби. Тобто функції спеціального державного органу значно зросли і не обмежувалися тільки митним контролем.

Отож Державний митний комітет України став керівним органом єдиної державної митної системи, якому підпорядковувалися митниці та інші підприємства і організації.

Першим кодифікованим законодавчим актом, який завершив в цілому формування юридичної бази митної системи незалежної Української держави став Митний кодекс України, прийнятий Верховною Радою України 12 грудня 1991 року. [9, с. 203].

Кодекс складався з преамбули, 11 розділів та 164 статей та був спрямований на забезпечення додержання митними, іншими державними органами, суб'єктами зовнішньоекономічної і господарської діяльності, а також громадянами прав та обов'язків у галузі митної справи.

Однак, потрібно зазначити, деякі митні відносини в цей час, регулюватися й іншими нормативними актами України, тому постанова Верховної Ради України від 12 грудня 1991 р. «Про введення в дію Митного кодексу України» передбачала, що до приведення законодавства України у відповідність з Митним кодексом чинні законодавчі акти застосовувалися у частині, що не суперечили цьому Кодексу. А ухвалені до введення в дію Митного кодексу України рішення Уряду України у питаннях, які, згідно з Кодексом, могли регулюватися виключно законодавчими актами, діяли надалі до прийняття відповідних законодавчих актів.

З моменту проголошення незалежності України кардинально зростає роль Львівської митниці із захисту економічних інтересів регіону під час формування ринкової політики молодій державі.

Державотворчі процеси, формування національного митного законодавства, стрімкий розвиток власної інфраструктури – всі ці ознаки безпосередньо торкнулися Львівської митниці, позначилися на результативності її діяльності. Логічним продовженням вище зазначених процесів стало створення ряду нових митниць та митних постів із присвоєнням їм спеціальних кодів відповідно до наказу Держмиткому України від 19 липня 1993 р. № 176 «Про створення нових митних установ та визначення зон їх діяльності» [48, с. 104]. Відповідно перед Фінансовим управлінням та Управлінням по роботі з особовим складом ставилось завдання внести необхідні зміни в структуру та штатний розпис митних установ, виділити асигнування на утримання персоналу а також на придбання відповідного обладнання.

Для здійснення митного оформлення експортно-імпортних вантажів в місцях розташування юридичних осіб в стислі терміни було створено три вантажних відділи, відкрито та обладнано митні пости «Стрий», «Дрогобич», «Золочів-Львівський», підготовлено більше 130 митних брокерів, розвинено мережу митних ліцензійних складів. Львівська митниця першою в Україні почала обслуговування митного ліцензійного складу. Наказом від 19 липня 1993 р. посту «Золочів-Львівський» було присвоєно код 20104, митному посту «Стрий» - код 20105. Особливий склад вказаних постів було сформовано на базі Львівської митниці. Всього ж по Україні було створено на той час 12 митних постів. Вищезазначене свідчить про конкретну роботу зі створення митної системи України.

З метою забезпечення оперативного реагування на зміну ситуації в пунктах пропуску через кордон України та своєчасного інформування

керівництва Держмиткому був виданий наказ Держмиткому № 80 від 21 квітня 1992 р. «Про порядок передачі оперативної інформації».

Не дивлячись на певні недоліки, потрібно відзначити, що проводилась цілеспрямована робота, спрямована на зміцнення кордонів України шляхом збільшення кількості митниць, підвищення ефективності їхньої діяльності, налагодження механізму захисту зовнішньоекономічних інтересів держави.

Важливим етапом у розвитку митної справи України стало прийняття 5 лютого 1992 р. у Закону України «Про єдиний митний тариф» [10, ст. 259]. Якщо Митний кодекс визначив в основному суб'єкти митних відносин, процедуру та способи митного регулювання та інші митні питання, то цим документом визначалися засоби, за допомогою яких це регулювання повинно здійснюватися. Законом було визначено єдиний митний тариф України, як систематизований звід ставок мита, яким обкладаються товари та інші предмети, що ввозяться на митну територію України або вивозяться за її межі. Він також визначив поняття та види мита і передбачив створення при Кабінеті Міністрів України Митно-тарифної ради для розробки пропозицій з питань митно-тарифного регулювання, з врахуванням при цьому інтересів суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності і держави в цілому.

Потрібно відзначити, що поряд із вдосконаленням митного регулювання, в Україні збільшувалася і кількість митних органів. Так, якщо у 1991 р. в Україні було 26 митниць і 41 митний пост і дволанкова структура управління митною справою повністю задовольняла на той час існуючі потреби, то вже на початку 1994 р., коли кількість митниць та митних постів зросла відповідно до 70 і 245, здійснювати оперативне управління митною справою стало важче. Дещо покращив ситуацію Закон «Про внесення змін і доповнень до деяких законодавчих актів України з митних питань» від 28 січня 1994 р. [12, ст. 116]. Відповідно до нього було створено проміжну

ланку в управлінні митною справою України – Територіальні митні управління.

Тобто тоді утворилася триланкова структура управління митною справою в Україні: Державний митний комітет України – територіальні митні управління – митниці та інші митні установи.

Центральним спеціально уповноваженим органом державного управління в галузі митної справи став Державний митний комітет (ДМК), який створювався Президентом України. Голова Державного Митного комітету України затверджувався Верховною Радою України за поданням Кабінету Міністрів.

У своїй діяльності Державний митний комітет керувався Конституцією України, законами України, Указами Президента України, постановами і розпорядженнями Кабінету Міністрів України та іншими нормативними актами. Комітет організовував виконання законодавчих актів, рішень Уряду України і здійснював систематичний контроль за їх виконанням. Як найвищий орган в структурі митної системи, комітет узагальнював практику застосування законодавства з питань митної справи, розробляв пропозиції щодо його вдосконалення і вносив їх на розгляд Президента України та Кабінету Міністрів.

В Законі від 28 січня 1994 р. було зазначено, що відповідно до покладених на нього завдань Державний митний комітет України:

- розробляє економічний, правовий і організаційний механізм реалізації митної політики України і забезпечує його практичне застосування;
- готує проекти нормативних актів про митну справу;
- розробляє та здійснює заходи, спрямовані на вдосконалення контролю за додержанням законодавства про митну справу та оподаткування при здійсненні експортно-імпортних операцій;

- забезпечує застосування засобів митного регулювання, включаючи митно-тарифний механізм, додержання ліцензійно-дозвільного порядку ввезення і вивезення товарів та інших предметів;

- забезпечує своєчасне і повне внесення до республіканського бюджету митних платежів та інших сум, що надходять в результаті діяльності митних органів і підлягають зарахуванню до цього бюджету;

- організує і веде митну статистику України, забезпечує її повноту, а також подання даних цієї статистики Верховній Раді України, Президенту України, Кабінету Міністрів України та іншим державним органам України;

- створює умови розвитку зовнішньоекономічних зв'язків, у тому числі шляхом створення, розширення мережі пунктів пропуску на державному кордоні України об'єктів митної інфраструктури;

- розробляє пропозиції щодо укладення міжнародних договорів України у галузі митної справи та в діяльності міжнародних організацій з цих питань, встановлення зв'язків з митними та іншими компетентними органами зарубіжних країн, бере участь у діяльності міжнародних організацій;

- розробляє та впроваджує самостійно або у взаємодії з правоохоронними органами заходи щодо запобігання та припинення контрабанди, порушень митних правил і вимог законодавства про податки, а також щодо сприяння боротьбі з міжнародним тероризмом і незаконним втручанням у діяльність міжнародної цивільної авіації, визначення переліку посадових осіб, які здійснюють дізнання в справах про контрабанду;

- забезпечує застосування при експортно-імпортних операціях особливих видів мита, сприяння у здійсненні заходів до захисту прав споживачів товарів, що ввозяться в Україну, та прав на інтелектуальну власність;

- здійснює контроль за додержанням посадовими особами митних органів України законності при провадженні справ про контрабанду і



порушення митних правил і законодавства про податки, розглядає скарги і протести на постанови митниць у справах про такі порушення, забезпечує своєчасне прийняття рішень по зверненнях підприємств, установ, організацій та громадян з питань діяльності митних органів, вживає заходів до усунення причин порушення прав підприємств, установ, організацій та громадян;

- розробляє і подає пропозиції про укладення міжнародних договорів України щодо митної справи, включаючи питання номенклатури єдиного митного тарифу України і правил його застосування, та про приєднання України до таких міжнародних договорів, проводить переговори по їх укладанню, бере участь у розробці проектів міжнародних договорів України в частині, що стосується митної справи;

- здійснює фінансування заходів, спрямованих на розвиток митної справи;

- координує і забезпечує діяльність установ митної системи, створює, реорганізує та ліквідує митниці та підвідомчі йому підприємства та організації.

Очолював Державний митний комітет України голова, який ніс персональну відповідальність за виконання покладених на Комітет завдань і здійснення ним своїх функцій.

Голова Державного митного комітету України має заступників, яких за його поданням призначав Кабінет Міністрів України. Розподіл обов'язків між заступниками проводився головою комітету. Для погодженого вирішення питань державного управління в галузі митної справи у Державному митному комітеті України створювалася колегія у складі голови комітету, заступників голови за посадою, а також інших керівних працівників комітету. До складу колегії крім названих осіб могли входити керівники органів державного управління та представники громадських

об'єднань. Члени колегії комітету затверджувалися Кабінетом Міністрів України за поданням голови Комітету. Засідання колегії проводилися за необхідністю, але не рідше двох разів на квартал. Рішення колегії приймалися більшістю присутніх на засіданні членів і проводилися в життя, як правило, наказами голови комітету. Гранична чисельність і фонд оплати працівників центрального апарату Державного митного комітету України затверджувалися Кабінетом Міністрів України. Штатний розпис центрального апарату і положення про його структурні підрозділи затверджувалися головою комітету.

Серед найважливіших структурних підрозділів апарату ДМК на початку 1996 р. були: митно-тарифне управління, фінансове управління, управління організації митного контролю, управління по організації боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил, управління по роботі з особовим складом, договірно-правове управління, управління справами, управління капітального будівництва та експлуатації митних об'єктів, управління матеріально-технічного забезпечення та інші підрозділи. їх очолювали відповідні начальники.

Державний митний комітет України був юридичною особою, мав самостійний баланс, розрахунковий та інші рахунки в установах банків, печатку із зображенням Державного герба України і з своїм найменуванням.

Після прийняття вже згаданого Закону України від 28 січня 1994 р. „Про внесення змін і доповнень до деяких законодавчих актів України з митних питань” другою ланкою в структурі митної системи стали територіальні митні управління (ТМУ). Постановою Кабінету Міністрів України № 45 від 8 липня 1994 р. було створено вісім територіальних митних управлінь: Центральне з центром у м. Києві; Західне з центром у м. Львові; Карпатське з центром у м. Ужгороді; Дніпровське з центром у м. Дніпропетровську; Кримське з центром у м. Сімферополі; Східне з центром

у м. Харкові; Південно-Східне з центром у м. Донецьку і Південне з центром у м. Одесі. Кожне ТМУ об'єднувало під своїм керівництвом за територіальною ознакою на початок 1996 р. від 5 до 15 митниць. Бориспільська та Севастопольська митниці під юрисдикцію жодного ТМУ не входили, а підпорядковувалися безпосередньо Державному Митному комітету.

Західному територіальному управлінню підпорядковувалися митниці Львівської, Волинської, Рівненської і Тернопільської областей.

Отже, ТМУ стали проміжною ланкою митної системи України між Державним митним комітетом і митницями, за винятком Бориспільської та Севастопольської.

Створювалися територіальні митні управління Кабінетом Міністрів України.

До компетенції ТМУ відносилось:

- розробка пропозицій та прийняття участі в реалізації заходів по вдосконаленню митного контролю;

- здійснення контролю за оперативно-службовою діяльністю митниць регіону, в тому числі з питань боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил;

- організація та проведення в регіоні правової та інформаційно-пропагандистської роботи з питань митної справи;

- розгляд у встановленому порядку звернень, заяв і скарг суб'єктів господарської діяльності та громадян з митних питань, разом з митницями вжиття заходів до усунення причин, які призвели до порушення законних прав і інтересів суб'єктів підприємницької діяльності і громадян;

- координація діяльності підпорядкованих митниць з правоохоронними органами, митними установами інших регіонів України, а також разом з

митницями здійснення у встановленому порядку взаємодії з митними службами суміжних держав;

- прийняття участі разом з начальниками митниць по підборі, розподілу, вихованню керівних кадрів та здійснення керівництва атестацією особового складу митниць визначеного регіону;

- здійснення з участю керівництва митниць заходів щодо підвищення професійного рівня, поліпшення умов праці, житлових, культурно-побутових умов, медичного обслуговування співробітників підвідомчих митниць;

- сприяння місцевим органам державної влади та управління, підприємствам та організаціям в їх роботі по забезпеченню розвитку зовнішньоекономічних зв'язків;

- здійснення контролю за використанням інформації, технічних засобів та обчислювальної техніки, її ремонт та забезпечення;

- координація капітального будівництва в регіоні, забезпечення підвідомчих митниць необхідними матеріально-технічними засобами;

- використання груп оперативного реагування для вирішення питань забезпечення виконання митного законодавства на найбільш напружених в оперативному відношенні ділянках митного контролю;

- розпорядження коштами, виділеними на утримання та розвиток митних органів, в межах делегованих Державним митним комітетом України прав.

Митні управління, як вказують спеціалісти, чимало зробили у справі розбудови державних кордонів, підготовки кадрів, зміцнення трудових колективів митних підрозділів [75, с. 32].

Нижньою ланкою митної системи України була митниця, як державний орган, що входив в єдину систему Державного митного комітету України і у встановленому порядку забезпечував контроль за переміщенням через

митний кордон України товарів та інших предметів, грошей і валютних цінностей, а також здійснював митне регулювання і справляння мита та інших митних зборів[77, с. 3].

Митниці та інші митні органи створювалися, реорганізовувалися і ліквідовувалися Державним митним комітетом України за погодженням з Міністерством фінансів України із врахуванням територіального поділу, географічного становища, шляхів сполучення, розташування важливих в зовнішньоекономічному відношенні портів, аеродромів, залізничних станцій тощо.

Поняття «митниця» завжди асоціювалося з поняттям державного кордону, однак кордон в митному розумінні може і не співпадати лінією державного кордону. Зокрема, ст. 4 Митного кодексу передбачала, що межі митної території України є митним кордоном України. Митний кордон України співпадав з державним кордоном України, за винятком меж спеціальних митних зон. Межі території спеціальних митних зон була складовою частиною митного кордону України.

Тому митниці України розташовувалися:

- на митному кордоні України, що співпадав з державним кордоном України, – у пунктах пропуску на державному кордоні України, через які здійснювалося:

- залізничне, автомобільне, морське, повітряне та інше сполучення, а також в інших районах митної території України;

- у пунктах, розміщених на митному кордоні України там, де він співпадав з межами спеціальних митних зон, а також на території спеціальних митних зон.

Залежно від їх розміщення, митниці прийнято називати «внутрішніми» та «зовнішніми».

До складу митниці, відповідно до її структури та штатного розкладу, входили відділи, митні пости, митні пункти та інші підрозділи.

Згідно з наказом ДМК від 28 травня 1993 р. № 129 «Про затвердження типової структури митниці» [78, с. 99] митницю очолював начальник, котрий міг мати до трьох заступників, два з котрих повинні були одночасно виконувати обов'язки начальника відділу.

Кількість заступників начальника митниці, що не відповідала типовій структурі, визначалася за погодженням з Головою ДМК. Посади та підрозділи, які були передбачені в типовій структурі, вводилися при виконанні митницею відповідних обсягів робіт.

Типовою структурою було передбачено створення таких відділів: з роботи з особовим складом, митних доходів і платежів, статистики та інформатики, бухгалтерського обліку та звітності, технічних засобів митного контролю та зв'язку, матеріально-технічного та речового забезпечення, капітального будівництва і експлуатації митних об'єктів, боротьби з контрабандою та про порушення митних правил, дізнання та провадження у справах порушення митних правил (з кінологічним сектором), пасажирський, вантажний, несупроводжуваного багажу, митного контролю транспортних засобів, канцелярія та юрисконсульт. Введення всіх інших, не передбачених відділів могло здійснюватись в разі необхідності в установленому порядку за погодженням з ДМК України. Відділи митниць створювалися з чисельністю не менше як 3-4 одиниці.

Фінансування, матеріально-технічне забезпечення та створення інфраструктури митних органів України здійснювалися за рахунок державного бюджету.

Митниця, відповідно до вищезазначеного наказу ДМК, користувалася правом юридичної особи, мала печатку та рахунки в банку.

Для виконання завдань, які ставилися перед митницею, вона була наділена такими повноваженнями [77, с. 3]:

- здійснення на закріпленій за митницею території в передбаченому чинним законодавством порядку та обсязі митного оформлення та митного контролю за переміщенням через митний кордон України товарів, інших предметів і цінностей; залучення до участі в здійсненні митного контролю відповідних спеціалістів та експертів;

- накладання пломб, печаток та інших видів митного забезпечення на транспортні засоби, приміщення, місткості та інші місця, де знаходяться або можуть знаходитись товари й предмети, що підлягають митному контролю;

- залучення підприємств, установ, організацій та громадян, які переміщують товари та інші предмети через митний кордон України, до проведення на вимогу митниці навантаження, вивантаження, перевантаження, упакування, перепаккування і виправлення пошкоджень упаковки товарів та інших предметів, що підлягають митному оформленню, а також до відкриття приміщень чи місткостей, де можуть знаходитися такі товари чи предмети;

- визначення місць і тривалості стоянки транспортних засобів в пунктах пропуску на державному кордоні України з урахуванням часу, необхідного для здійснення митного та інших видів контролю;

- проведення огляду і переогляду транспортних засобів, товарів та інших предметів, а також речей громадян, що переміщуються через митний кордон України;

- направлення за погодженням з митницями та ДМК України окремих товарів та інших предметів для митного оформлення в інші внутрішні або прикордонні митниці України;

- зберігання товарів та інших предметів, що переміщуються через митний кордон України, в складських приміщеннях «Укртерміналкомплексу», або митниць;

- проведення митних обстежень на території або в приміщеннях підприємств, організацій, установ або в їх транспортних засобах, де знаходяться товари чи предмети, що підлягають митному контролю, оцінка та експертиза цих товарів і предметів. Проведення митних обстежень в зазначених вище місцях при наявності достатніх підстав вважати, що знаходяться предмети, які є безпосередніми об'єктами порушення митних правил, або предмети зі спеціально виготовленими тайниками, вилучення таких предметів;

- одержання проб і зразків товарів та інших предметів, що переміщуються через митний кордон України, для проведення їх подальшого дослідження та визначення їх відповідності товарам та предметам, зазначеним у декларації та інших митних документах;

- одержання від підприємств, установ та інших організацій, а також громадян, документів і матеріалів, необхідних для здійснення митного контролю, визначення суми обкладання митом і митними зборами та ведення митної статистики;

- здійснення перевірки окремих сторін фінансово-економічної діяльності суб'єктів зовнішньоекономічних зв'язків, в разі порушення ними митних правил;

- здійснення особистого огляду, як виняткової форми митного контролю. Такий огляд проводиться за письмовим рішенням начальника митниці чи особи, яка заміщує його;

- опитування осіб щодо обставин, пов'язаних з порушеннями митних правил;

- адміністративне затримання осіб, які порушили митні правила;



- провадження в справах про порушення митних правил, прийняття рішення про конфіскацію предметів – безпосередніх об'єктів порушення цих правил;

- ведення дізнання в справах про контрабанду відповідно до чинного кримінального та кримінально-процесуального законодавства, а також вжиття необхідних оперативно-розшукових заходів з метою виявлення ознак цього злочину і осіб, що його вчинили;

- внесення підприємствам, установам, іншим організаціям пропозицій про вжиття заходів щодо усунення причин та умов, що сприяли порушенням митних правил та скоєнню контрабанди.

Так, за підсумками роботи 1995 р. Львівська митниця була відзначена на засіданні колегії Держмиткому України, як одна з найпотужніших митних установ з оформлення учасників зовнішньоекономічної діяльності (яких нараховувалося біля трьох тисяч) та з перерахування коштів до державного бюджету. Для порівняння слід сказати, що ці перерахування склали 46 відсотків від загальної суми надходжень з усіх дев'яти митниць Західного регіону [6, с. 5]. До того ж працівники Львівської митниці долучилися до створення та становлення Могилів-Подільської та Новгород-Сіверської митниць, успішно впоралися з поставленим завданням під час проведення спільних українсько-американських військових навчань «Щит – 95» [75, с. 34].

А наступного 1996 р. Львівська митниця урочисто відзначила свій півстолітній ювілей. Тодішній її начальник Володимир Онишкевич, підбиваючи підсумки роботи лише за п'ять останніх років, сказав: «50-річчя Львівської митниці наш колектив зустрічає з гордістю за пройдений шлях і досягнуті успіхи, з усвідомленням важливості та необхідності нашої служби для подальшої розбудови державності незалежної України» [6, с. 5].

З метою вдосконалення організаційної структури митної системи, посилення митного контролю, боротьби з контрабандою та порушенням митних правил указом Президента України від 29 листопада 1996 р., на базі Державного митного комітету України, що ліквідовувався, була утворена Державна митна служба України, як центральний орган виконавчої влади [88, с. 4].

Серед основних завдань цього органу:

- захист економічних інтересів України, сприяння розвитку зовнішньоекономічних зв'язків;
- контроль за додержанням вимог митного законодавства України;
- використання засобів митного регулювання торговельно-економічних відносин з урахуванням пріоритетів розвитку економіки, створення сприятливих умов для участі України у міжнародному співробітництві;
- удосконалення митного контролю, митного оформлення і оподаткування товарів та інших предметів, що переміщуються через митний кордон України;
- здійснення за участю Міністерства зовнішніх економічних зв'язків і торгівлі України заходів щодо захисту інтересів споживачів товарів і додержання учасниками зовнішньоекономічних зв'язків державних інтересів на зовнішньому ринку;
- створення сприятливих умов для прискорення товарообігу та збільшення пасажиропотоку через митний кордон України;
- боротьба з контрабандою, здійснення заходів, щодо запобігання ПМП (порушення митних правил) [19, с. 4].

В указі також зазначалося, що Держмитслужбі для боротьби з контрабандою наркотиків, підакцизних та високоліквідних товарів, зброї, вибухівки, культурних а історичних цінностей, здійснення митного

контролю за енергоносіями, іншими товарами і транспортними засобами під час їх переміщення митною територією України необхідно утворити Центральну енергетичну митницю, а у структурі регіональних митниць – підрозділи по боротьбі з контрабандою і ПМП, підпорядкувавши їх безпосередньо Держмитслужбі.

Згідно з указом Президента від 29 листопада 1996 р. начальник Центральної енергетичної митниці, керівники регіональних митниць, митниць, спеціалізованих митних управлінь та організацій призначалися на посаду та звільнялися з них Головою Держмитслужби.

На Держмитслужбу покладались зобов'язання:

1) вжити заходів, щодо посилення боротьби з корупцією серед співробітників митних органів та забезпечення безпеки в Держмитслужбі, утворивши в системі митних органів відповідні підрозділи;

2) створити національну систему підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації фахівців митної справи у складі Академії митної служби України (м. Дніпропетровськ) як навчально-методичної установи і центрів підвищення кваліфікації у містах Києві та Хмельницькому;

3) здійснювати координацію боротьби з контрабандою наркотиків, забезпечити взаємодію в цій сфері з Державним комітетом у справах охорони державного кордону України, МВС України, Служби безпеки України;

4) зосередити кінологічні підрозділи, що спеціалізувалися б на пошуку наркотиків, у пунктах пропуску через державний кордон України на каналах контрабандного переміщення наркотиків.

Вирішення організаційних та фінансових питань, пов'язаних з утворенням Державної митної служби України, покладалось на Кабінет Міністрів України.

Відповідно до Указу Президента України від 29 листопада 1996 р. було здійснено ряд організаційних заходів, пов'язаних з утворенням Держмитслужби.

У процесі структурних перетворень було ліквідовано 8 територіальних митних управлінь, кількість митниць було скорочено з 69 до 34 (зокрема 10 регіональних), число митних постів зменшилось з 268 до 195. Крім того, було змінено структуру та значно скорочено штати спеціалізованих митних управлінь та організацій. В цілому штатну чисельність митних органів було зменшено майже на 5% [99, с. 7].

Структура митної служби, станом на кінець 90-х рр. ХХ ст. включала центральний апарат, що здійснював загальне керівництво; 10 регіональних митниць, 57 митниць, 180 митних постів, 12 спеціалізованих митних установ та організацій.

Держмитслужбу України очолював Голова, якого призначає та звільняє з посади Президент України [88, с. 4]. Голова несе персональну відповідальність перед Президентом України та Кабінетом Міністрів України за виконання покладених на Держмитслужбу завдань і здійснення своїх функцій.

Голова мав заступників, які виконували за його дорученням певні функції, заміщували Голову у разі його відсутності або неможливості здійснювати свої повноваження. Голова Держмитслужби України в установленому порядку призначав і звільняв з них працівників центрального апарату Держмитслужби, керівників регіональних митниць та їх структурних підрозділів, митниць спеціальних митних управлінь і організацій, установ та навчальних закладів.

Новоутворені регіональні митниці, на відміну від територіальних управлінь, не лише організовували, координували та контролювали діяльність підпорядкованих митниць і спеціалізованих митних організацій

регіону, а й безпосередньо контролювали дотримання суб'єктами підприємницької діяльності та громадянами порядку переміщення товарів та інших предметів через митний кордон України, здійснювали їх митний контроль та оформлення.

Регіональні митниці зайняли в системі управління місце між центральним апаратом ДМСУ та митницями.

Відповідно до наказу ДМСУ від 20 грудня 1996 р. «Про створення регіональних митниць Державної митної служби України» [89, с. 187] було створено 10 регіональних митниць, а саме:

- Київська (місце знаходження м.Київ);
- Західна (м. Львів);
- Карпатська (м. Ужгород);
- Подільська (м. Хмельницьк);
- Чорноморська (м. Одеса);
- Кримська (м. Сімферополь);
- Донбаська (м. Донецьк);
- Східна (м. Харків);
- Полтавська (м. Полтава);
- Дніпропетровська (м. Дніпропетровськ).

Цим ж наказом були створені митниці, які безпосередньо підпорядковувалися Держмитслужбі: Київська спеціалізована, Бориспільська, Севастопольська, Центральна спеціалізована.

Структуру регіональної митниці можна навести на прикладі Західної регіональної митниці. Указом Президента України від 29 листопада 1996 р. «Про державну митну службу» на базі Львівської митниці і Західного територіального управління створена Західна регіональна митниця з підпорядкуванням їй Мостиської, Рава-Руської, Волинської та Рівненської митниць. У цей період у складі Західної регіональної митниці працювали

митні пости: «Львів-вантажний», «Львів-аеропорт», «Дрогобич», «Стрий», «Краківець».

На цій митниці було створено такі функціональні структурні підрозділи, як: організації митного контролю, митних доходів і платежів, тарифів і вартості, боротьби з контрабандою і порушеннями митних правил, митної варти, митна лабораторія, відділ інформаційно-аналітичної роботи та митної статистики, господарсько-експлуатаційний відділ, поштовий відділ та інші (загалом 21 функціональний підрозділ і 520 працівників) [89, с. 190].

Помітну роль у діяльності Західної регіональної митниці відігравав митний пост «Львів-аеропорт». Співробітники цього підрозділу постійно працювали з офіційними та урядовими делегаціями.

Митні пости входили в структуру митниць, в зоні діяльності якої вони розташовані і повністю їм підпорядковані.

Їх кількість в підпорядкуванні конкретної митниці не була сталою. На початок 1996 р. в Україні їх кількість становила біля 270 [57, с. 104], однак спеціального законодавства, яке регулювало б і визначало б їх правовий статус, не було. За своїми функціональними повноваженнями митні пости були наближені до митниці. Різницею є тільки те, що пости не володіли правом юридичної особи і не мали права виносити постанови про контрабанду та порушення митних правил.

Спеціалізованими організаціями митної системи України за ст. 13 Митного кодексу 1991 р. були спеціалізовані організації по здійсненню декларування, зберігання та реалізації митних вантажів, забезпеченню технічними засобами контролю, митні лабораторії, інформаційно-обчислювальні центри, будівельні та господарські організації, кінологічні служби, установи по підготовці та перепідготовці кадрів, консультативно-інформаційні пункти та інші.

Важливе місце в удосконаленні митно-тарифного регулювання і особливо у сфері митного контролю та митного оформлення в той час почали відігравати митні брокери. У відповідності з „Положенням про діяльність митних брокерів”[79, с. 87], яке було затверджене Державним митним комітетом від 1 лютого 1994 р., митним брокером могла бути будь-яка українська або іноземна особа, яка отримала ліцензію Державного митного комітету України, а також має у своєму штаті особу митного брокера (спеціаліста з митного оформлення), якому видане кваліфікаційне свідоцтво Державного митного комітету України.

Митний брокер, згідно Положення, самостійно здійснював будь-які операції з митного оформлення, виконував посередницькі функції за рахунок і за дорученням особи, яку він представляв.

Передбачалося, що митний брокер повинен бути уповноважений особою, яку він представляв, на здійснення митного оформлення відповідною угодою, дорученням або іншим актом цієї особи.

До обов'язків митного брокера входило:

пред'являти митниці товари та інші предмети, які переміщуються через митний кордон України;

представляти митниці документи, які містять дані, що необхідні для здійснення митного контролю і митного оформлення;

сплачувати мито та митні збори, якщо товари чи інші предмети підлягають митному обкладенню.

Дії, які пов'язані з декларуванням і митним оформленням транспортних засобів, товарів та інших предметів міжнародних, іноземних організацій і представництв здійснювалися особою митного брокера, яка одержала кваліфікаційне свідоцтво Державного митного комітету України.

Головні напрями митної політики України; структура системи органів державного регулювання митної справи; розміри мит та умов митного

обкладання; спеціальні митні зони та митні режими на території України; перелік товарів, експорт, імпорт та транзит яких через територію України забороняється, визначалися, за Митним кодексом 1991 р., Верховною Радою України.

А забезпечення здійснення митної політики України відповідно до законів України; встановлення митних зборів і плати за митні процедури; координація діяльності міністерств, державних комітетів та відомств України з питань митної справи; проведення переговорів та укладання міжнародних договорів України з митних питань у випадках, передбачених законами України; подання на розгляд Верховної Ради України пропозицій щодо системи митних органів України здійснювалися Кабінетом Міністрів України.

Потрібно зазначити, що усі юридичні документи, що закріплювали структуру митної системи і про які йшлося вище, відіграли дуже важливу роль у становленні митної справи незалежної України. Проте час вносив свої корективи і багато законодавчих та інших нормативних актів України з митних питань почали відставати від існуючих вимог. Це зумовлювалось недостатнім досвідом у проведенні власної митної політики, неналежним теоретичним обґрунтуванням та відсутністю концепції формування національної митної системи України.

Нова управлінська вертикаль: Державна митна служба – регіональні митниці – митниці, що проіснувала до 1996 р., також вимагала свого нормативного закріплення, чіткого визначення правового статусу органів, що входили до неї.

Такі принципи для митної системи України питання могли бути вирішені лише шляхом підготовки і впровадження нової редакції Митного кодексу, який би відповідав загальновизнаним міжнародним стандартам в



тому числі й європейським та українським реаліям в економічній, фінансовій, соціальній сферах життя суспільства та держави.

А. В. Кольбенко пропонує виділити два етапи розвитку митної системи незалежної України. Ми підтримуємо вказану позицію вченого.

Перший етап – від прийняття Декларації про державний суверенітет України до прийняття Митного кодексу України та Закону «Про єдиний митний тариф». Він, як вказує науковець, характеризувався пошуками та формуванням організаційного і правового базису для існування та функціонування митної системи в умовах незалежності [57, с. 105].

Серед об'єктивних труднощів цього періоду, які перешкоджали формуванню незалежної митної системи України А. В. Кольбенко виділяє, зокрема, відсутність або недостатність матеріальної і організаційно-кадрової бази на кордонах України, а також різкий перехід від політики монополії зовнішньої торгівлі, що була притаманна колишньому СРСР до проведення зовнішньої торгівлі в умовах ринкової економіки [57, с. 106]. Далась взнаки, безумовно, і відсутність власної нормативно-правової бази, у зв'язку з чим Митний кодекс України 1992 р. за змістом і структурою майже повністю копіював Митний кодекс СРСР від 26 березня 1991 р.

Другим етапом у розвитку митної системи України автор вважає період від прийняття Митного кодексу України та Закону «про єдиний митний тариф» і до прийняття нової редакції Митного кодексу.

На цьому етапі поступово почала поживляватись співпраця України з іншими державами у митній сфері. Ця співпраця здійснювалася на рівні конкретних прикордонних митниць, територіальних митних управлінь та Державного митного комітету. За роки незалежності України вони зуміли налагодити зв'язки з митними органами багатьох держав з допомогою двохсторонніх угод. Так, тільки за 1992–1995 рр. були укладені двохсторонні угоди про вільну торгівлю між урядом України та урядами

Республіки Беларусь (17 грудня 1992 р.), Російської Федерації (24 червня 1993 р.), Республіки Вірменії (7 жовтня 1994 р.), Туркменістану (5 листопада 1994 р.), Республіки Узбекистан (29 грудня 1994 р.), Республіки Грузія (9 січня 1995 р.) та інші угоди, за якими сторони досягнули згоди щодо взаємних заходів тарифного і нетарифного регулювання та вирішення інших митно-торговельних питань.

За цей період були також підписані відповідні угоди між Державним митним комітетом України та Державними митними комітетами Республіки Беларусь і Російської Федерації про митне оформлення транзитних вантажів, між Державним митним комітетом України та Митним департаментом при Міністерстві фінансів Литовської Республіки були підписані угоди про митне оформлення вантажів та багажу фізичних осіб, про взаємне визначення митних документів та митних забезпечень, про співробітництво в боротьбі з порушеннями митного законодавства та інші угоди.

У 1993 р. Україна стала учасницею Генеральної угоди з торгівлі і тарифів (ГАТТ – створена 30 жовтня 1947 р., штаб-квартира в Женеві), але поки тільки в якості спостерігача. Особливістю цієї організації є те, що вона є міжнародною міжурядовою організацією і одночасно міжнародно-правовою угодою в сфері зовнішньої торгівлі і митної справи різних держав. ГАТТ інколи називають «Конституцією світової торгівлі». Членами ГАТТ є більше 100 країн, на долю яких приходить більше 90% світової торгівлі.

Держава, яка має право голосу і бере участь в дискусіях ГАТТ, володіє інформацією про розстановку сил у міжнародній торгівлі і може відстоювати свої національні інтереси у торговельно-політичних питаннях.

Цього ж року наша держава вступила до Ради Митного співробітництва (створена 15 грудня 1950 р., штаб-квартира в Брюсселі).

У Конвенції про створення Ради митного співробітництва передбачені завдання цієї організації:

- вивчення всіх питань, що стосуються співробітництва з митних питань;

- оцінка і технічних аспектів, і економічних факторів, що стосуються митних систем, з метою вироблення пропозицій для членів Ради для практичного досягнення найбільш високого рівня гармонії і однаковості;

- підготовка проектів конвенцій, доповнень до конвенцій і внесення пропозицій зацікавленим урядам про їх прийняття;

- підготовка за результатами роботи Ради рекомендацій для досягнення однакового тлумачення і застосування підписаних угод, зокрема тих, які стосуються номенклатури класифікації товарів у митних тарифах і визначення вартості товарів при митному оформленні;

- підготовка рекомендацій примиренського характеру для вирішення суперечок;

- забезпечення обміну інформацією про митне регулювання і процедури;

- за своєю ініціативою або за запитом представляти урядам формацію, поради або рекомендації з митних питань у відповідності із загальними завданнями цієї Конвенції;

- здійснювати зв'язки з іншими внутрішньоурядовими організаціями з питань, які входять до компетенції Ради [105, с. 79–80].

У зв'язку з вищенаведеним, українське законодавство вимагало подальшої гармонізації з нормами міжнародного права, врахування міжнародних правил митного співробітництва.

### **3.2. Імплементация міжнародних стандартів та стандартів Європейського Союзу до митного законодавства України**

Розміщена центрі Європи, Україна, яка оточена багатьма державами з різним рівнем розвитку економіки, різними політичними цінностями і пріоритетами, повинна визначитись із своїми економічними інтересами та зайняти своє місце у світовій економічній інтеграції за допомогою проведення відповідної митної політики.

Як пише Богдан Гаврилишин – дійсний член Всесвітньої академії менеджменту, член правління Римського клубу: «Світ приречений на співіснування з точки зору економіки внаслідок нерівномірного розподілу природних ресурсів та необхідності обмінів між ними через державні кордони. Існує лише кілька країн континентальних розмірів, які володіють широким спектром запасів природних ресурсів і могли б обрати шлях економічного самозабезпечення, але навіть в такому випадку дорогою ціною істотно нижчого життєвого рівня населення.

Переважна більшість решти країн, умови виробництва і споживання яких пристосовані до міжнародних потоків сировини і товарів, зазнала б економічної катастрофи, якби їх несподівано позбавили зв'язків з іншими» [57, с. 109].

Україна, як й інші країни, приречена на взаємні економічні зв'язки. Через територію України, як і раніше, так і тепер, проходять дуже багато магістральних торговельних шляхів між північчю та півднем, між заходом та сходом. Саме цим географічним положенням повинна скористатися Україна і, на наш погляд, це повинно бути важливим критерієм у формуванні митної ідеології і виробленні митної політики.

Економічні інтереси держави є частиною національних інтересів, тому вони повинні мати стратегічне значення для України.

У середині 90-х років вчені виокремлювали принаймні три основні концепції розвитку міжнародних відносин і насамперед взаємовідносин із сусідніми країнами. Саме від пріоритетного вибору однієї із концепцій мав залежати характер та ефективність захисту економічних інтересів України.

Першою концепцією був статус України як без'ядерної держави, яка постійно, балансуючи між Росією, країнами Західної Європи та США, не бере участі в жодних військових чи політичних союзах.

Другою концепцією була – Україна у сфері геополітичного впливу Росії, у межах валютного, економічного і митного союзу.

Третя концепція – прогресуюча участь України в системі політичних і економічних союзів Центральної Європи [57, с. 111].

На думку А. В. Кольбенка, найбільш вигідним було поєднання першої та третьої концепції. Адже в такому разі, вказує автор, Україна змогла б заявляти і захищати свої економічні інтереси як рівноправний самостійний суб'єкт міжнародних відносин [57, с. 111]. Ми погоджуємося з цією позицією вченого, проте вважаємо, що на сучасному етапі вона вимагає певного уточнення та доповнення у зв'язку з необхідністю поглиблення співпраці України з Європейським Союзом.

У сучасних умовах розвитку міжнародної торгівлі ефективно здійснення зовнішньоекономічних операцій неможливе без інституту, який би регулював митні відносини на світовому рівні. Таким інститутом є Всесвітня митна організація ( далі – ВМО). Це єдина організація у світі, яка надає рекомендації щодо здійснення митної справи на міжнародному рівні, працює над уніфікацією та гармонізацією митних процедур і сприяє захисту світової економіки. Організація нараховує 171 країну – учасницю, відповідно до регіональної структури має шість регіонів: Східна і Південна Африка; Західна та Центральна Африка; Північна Америка; Близький та Середній Схід; Далекий Схід, Південна і Південно-Східна Азія, Австралія та

Тихоокеанські острови; Північна, Південна, Центральна Америка та Карибський басейн; Європа [2, с. 370].

До основних напрямів роботи організації належать: забезпечення безпеки глобального ланцюга постачання, боротьба з митною комерційною фальсифікацією, боротьба з контрабандою тютюну і сигарет, боротьба з порушенням прав інтелектуальної власності, сприяння обміну інформацією між митними органами, боротьба з відмиванням грошей, сприяння спрощенню та гармонізації торгівлі, застосування інформаційних та комунікаційних технологій у роботі митних органів, боротьба з корупцією в митних органах, організація зміцнення інституційних спроможностей.

Для реалізації цих напрямів Всесвітня митна організація провела таку роботу: розробила низку конвенцій, які регулюють відносини між країнами з різних питань та сприяють розвитку національного законодавства з митних питань, створила модель обміну даними між митними адміністраціями та бізнес-структурами, створила Мережу митної діяльності (СЕН), розробила низку навчальних програм з різних питань, видала директиви та посібники, які допоможуть правильно запровадити рекомендації; також ВМО активно співпрацює з іншими регіональними та міжнародними організаціями. Велику увагу ВМО приділяє розвиток інституційних спроможностей митних адміністрацій, для чого розроблено Програму Каламбус, яка містить практичні рекомендації щодо модернізації митних служб. Також потрібно звернути увагу на програму створення регіональних центрів ВМО, які сприяють розвитку відповідного навчання, підготовці висококваліфікованих спеціалістів та зміцненню митних систем.

Отже, напрями роботи Всесвітньої митної організації різнопланові і стосуються міжнародної торгівлі та діяльності митних органів, але всі вони мають на меті створення уніфікованого й ефективного митного середовища.

ВМО від моменту її створення працює над гармонізованою та уніфікацією систем, удосконаленням митного законодавства, розвитком міжнародної співпраці. Рекомендації ВМО спрямовані на створення такої сучасної митної системи, яка була б пристосована до цих умов та ефективно діяла.

Майбутнє митниць усього світу залежить від діяльності Всесвітньої митної організації. А від того, наскільки ефективно працюватимуть митні адміністрації кожної з країн, залежатиме їх економіка та добробут. Тому дослідження переваг участі у Всесвітній митній організації, яку інколи ще називають Організацією Об'єднаних Націй з митних питань [70, с. 290], має особливу гостроту й актуальність.

Формально можна вважати, що вплив Всесвітньої митної організації (ВМО) на розвиток митної справи в Україні розпочався з приєднання до Конвенції про створення Ради митного співробітництва від 15 грудня 1950 р. (далі - Конвенція про створення РМС 1950 р.), яке відбулося у червні 1992 р.

Укладені міжнародні договори України відіграють важливу роль в управлінні митною справою.

Відповідно до положень Закону «Про міжнародні договори України» чинні міжнародні договори України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства і застосовується в порядку, передбаченому для норм національного законодавства. Якщо міжнародним договором України, який набрав чинності в установленому порядку, встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені у відповідному акті законодавства України, застосовуються правила міжнародного договору.

Слід зазначити, що після проголошення 24 серпня 1991 р. незалежності України вона стала самостійно виступати на міжнародній арені. Тому поряд з національними правовими нормами у сфері митних відносин, які

передбачені у Законі «Про митну справу України», Митному кодексі України, Законі України «Про єдиний митний тариф» та інших законодавчих і підзаконних нормативних актах Україна все частіше почала використовувати норми, що випливають із найважливіших міжнародних договорів з митних питань.

Серед таких договорів можна виділити наступні: Конвенція про номенклатуру для класифікації товарів за митними тарифами від 15 грудня 1950 р. (Брюссель), Конвенція про оцінку товарів у митних цілях від 15 грудня 1950 р. (Брюссель), Конвенція про створення Ради по митному співробітництву від 15 грудня 1950 р. (Брюссель), Нью-Йоркська Конвенція про митні пільги для туристів від 4 червня 1954 р., Митна конвенція про міжнародний транзит товарів 1971 р. (Відень), Митна конвенція про спрощення та гармонізацію митних процедур від 18 березня 1973 р. (Кіото), Міжнародна конвенція про взаємне співробітництво держав щодо запобігання митним злочинам, їх розслідування і покарання за них від 9 червня 1977 р. (Найробі), Митна конвенція про контейнерні перевезки 1977 року, Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів від 27 травня 1980 р. та інші, «Міжнародна конвенція про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах» від 21 жовтня 1982 р. (Женевська конвенція); «Міжнародна конвенція про Гармонізовану систему опису і кодування товарів» від 14 червня 1983 р. із змінами і доповненнями, внесеними Протоколом від 24 червня 1990 р. (Конвенція про ГС) «Конвенція про тимчасове ввезення від 26 червня 1990 р. (Стамбульська конвенція); «Міжнародна конвенція про спрощення та гармонізацію митних процедур» у новій редакції (Конвенція Кіото від 26 червня 1999 р.) [2, с. 371]. Потрібно зазначити, що Кіотська конвенція про спрощення і гармонізації митних процедур, без перебільшення, вважається своєрідним кодексом поведінки держав у митних відносинах, тобто є універсальним багатостороннім



договором, метою якого є усунення розбіжностей у митних правилах і процедурах, що заважають розвитку митної торгівлі й інших видів міжнародного обміну, без спричинення шкоди правилами митного контролю кожної зі сторін. Ключова роль Конвенції Кіото знайшла своє відображення й в Митному кодексі України, побудованому на базі основних угод з питань надання національного режиму найбільшого сприяння; митної оцінки товарів; визначення країни походження товарів і частково у спрощенні і гармонізації митних процедур.

Державною митною службою України було здійснено переклад тексту Кіотської конвенції і проведено узгодження зі всіма зацікавленими міністерствами; був розроблений проект закону України про приєднання до цієї конвенції і відповідних додатків до неї.

У жовтні 2006 р. Україна, приєдналася до Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур (Конвенції Кіото), Загального додатка та Спеціалізованих додатків А, В, С, Д, Е, F, G, Н та К до неї в редакції від 26 червня 1999 р. Метою приєднання України до Конвенції було закріплення єдиних стандартів і підходів до регламентації тотожних правовідносин [ 70, с. 292].

На нашу думку, ураховуючи важливість імплементації положень даної конвенції в ДМСУ повинна здійснювати поглиблений аналіз та поширення її тексту з метою належної реалізації кожного зі Спеціальних додатків, їх розділів та правил.

Вочевидь, найважливішими для визначення шляхів інтеграції України у світове митне співтовариство та вибору орієнтирів її митної політики виявились 105/106 сесії Ради Всесвітньої митної організації, які відбулись у червні 2005 р. Участь в їх роботі брала і делегація України, очолена головою ДМСУ. Значення цих сесій полягає в тому, що на них прийнято Рамкові

стандарти, які окреслюють шляхи подальшого розвитку митних адміністрацій, у тому числі ДМСУ [37, с. 9].

Прийняття Рамкових стандартів є дуже важливими для України, адже саме вони дозволяють ДМСУ:

- застосовувати передові міжнародні стандарти у розвитку національної митної справи;
- створити сприятливі умови для розвитку міжнародної торгівлі;
- поліпшити здатність виявляти і контролювати вантажі, які підпадають під критерії ризику;
- збільшити ефективність управління рухом товарних потоків;
- скоротити тривалість процедур митного контролю і випуску товарів у вільний обіг [21, с. 14].

Впровадження Рамкових стандартів ВМО на національному рівні дасть можливість не лише використати головні міжнародні орієнтири в розбудові національної митної системи і значною мірою підвищить рівень уніфікації українського митного законодавства з відповідними нормами певних країн світу, а й сприятиме кращій погодженості національних пріоритетів у митній сфері з міжнародними стандартами і дозволить ефективніше захищати національні інтереси України у сфері міжнародної торгівлі та економічної співпраці.

Потрібно зазначити, що зі вступом України до ВМО та приєднанням її до деяких конвенцій цієї організації перед урядом постала об'єктивна необхідність створення відповідних умов та середовища митної діяльності. Чітке і в повному обсязі виконання вимог ВМО передбачає тотожні законодавчі бази різних країн. Адже в жорсткому конкурентному середовищі міжнародна торгівля та інвестування найліпше будуть розвиватися у тих країнах, де для них будуть створені сприятливі умови роботи і саме там вони будуть давати ефективні результати.

При цьому вимоги ВМО не перешкоджають застосуванню національного законодавства в частині встановлення заборон та обмежень до товарів, які підлягають митному контролю. Разом з тим, в чинному Митному кодексі або взагалі відсутні поняття, які необхідні для належної регламентації митних правовідносин, або визначення цих понять не досить чіткі. А це, у свою чергу заважає ефективному послідовному, здійсненню митної політики у повному обсязі, так як це робиться у розвинутих провідних країнах світу.

Попри все, можна зробити висновок, що українське митне законодавство загалом відповідає вимогам ВМО, зокрема Конвенції Кіото та Рамковим стандартам. Робота із запровадження світових стандартів передових митних технологій проводиться ДМСУ вже давно, хоча, звісно, деякі проблемні аспекти потрібно якісно відпрацювати. Вкрай необхідно узгодити визначення окремих термінів.

Звертаємо увагу на те, що у законодавстві України відсутні норми, які стосуються доступу працівників митної служби до комп'ютерних баз даних суб'єктів ЗЕД. В Україні також немає відповідної практики врегулювання митних правил між державами на основі компромісу, хоча Кіотська конвенція передбачає законодавче закріплення таких норм.

Відповідно до вимог ВМО, суб'єкти ЗЕД мають право змінювати митний орган призначення без попереднього повідомлення і перевантажувати товари з одного транспортного засобу в інший без дозволу митного органу, однак в Україні такого права вони не мають.

Держмитслужбі України також пропонується розширити перелік випадків, коли речі громадян, можуть розміщуватись на складах митних органів. Йдеться про запровадження конкретних правових норм, відповідно до яких предмети можуть зберігатися на складах митних органів на прохання громадянина.

Що стосується порядку декларування, то Конвенція Кіото дає можливість за певних умов вносити зміни до поданої декларації, а також передбачає право декларантів відкликати декларацію на товари і звернутися з проханням про застосування іншого митного режиму. В Україні доповнення чи відкликання ВМД можуть бути здійсненні з дозволу митного органу лише з моменту прийняття цієї декларації до митного оформлення.

У контексті сучасних реалій країни-члени ЄС та інші розвинуті країни світу через механізм міжнародних торговельних угод та митних конвенцій прибирають бар'єри, у тому числі й митні, на шляху імпорту товарів. Зокрема ВМО, створюючи сучасну схему координованих взаємовідносин між торговими та митними органами її членів, вимагає повної ліквідації інституту митних зборів у країнах, де вони ще сьогодні залишилися. Усі збори та будь-які платежі (крім імпортного та експортного мита) встановлені при ввезенні чи вивезенні товарів, мають бути обмежені за розміром приблизної вартості послуг, що надаються, і не повинні виступати в якості прямого чи не прямого оподаткування імпорту та експорту з фіскальною метою. З огляду на це в Україні потрібно організувати діяльність митних органів, щоб з ліквідацією митних зборів не зменшилися різко надходження до державного бюджету [54, с. 2].

Рамкові стандарти – це складний та комплексний інструмент сучасного митного регулювання, тому більшість членів ВМО розпочали процес їх імплементації до національних митних систем.

Державна митна служба України в цілому відповідає критеріям щодо отримання допомоги від ВМО, яка відрядила спеціальну діагностичну групу для проведення загальної оцінки спроможностей ДМСУ та оцінки відповідності діяльності служби Рамковим стандартам. Згадана діагностична група працювала в Україні у жовтні 2006 року. Учасники групи відвідали центральний апарат Державної митної служби України, зустрілися з вищим

керівництвом, керівництвом структурних підрозділів митних установ та оперативним складом, ознайомилися з процедурами й операціями та провели зустрічі з представниками приватного й державного секторів.

За підсумками роботи діагностична група зробила висновок, що ДМСУ є сучасною митною службою з відповідними системами і процедурами, яка має сучасну систему управління з чітко визначеними пріоритетами [88, с. 85].

Разом з тим, щоб наблизитись до Рамкових стандартів, ДМСУ повинна розробити конкретний план імплементації. ДМСУ також потребує допоміжних ресурсів, в основному на придбання обладнання. Повне впровадження системи управління ризиками дозволить ДМСУ націлити персонал на сферу комплексної перевірки товарів підвищеного ризику та на спрощення процедур торгівлі. Удосконалення системи управління ризиками та створення законодавчої основи для системи постаудиту допоможе повністю сформулювати та розвинути концепцію суб'єкта ЗЕД.

Українська митна система, на думку експертів, має стабільну навчальну програму, в якій цілком можуть бути впроваджені Рамкові стандарти.

Інші прикордонні служби, опитані згаданою діагностичною місією, згодні активно співпрацювати з митними органами в аспектах подальшого розвитку системи «єдиного вікна».

На думку експертів, ДМСУ має добрі відносини з українською торговельною та діловою спільнотою. Водночас потрібно зміцнювати і розвивати наявні контакти.

Крім того, учасниками діагностичної групи наголошувалося на важливості питання запобігання корупції в митних органах. Для його вирішення ДМСУ та Кабмін повинні вжити енергійних заходів.

Отже, виходячи із зазначеного, необхідно назвати пріоритетні рекомендації експертів ВМО щодо запровадження Рамкових стандартів у національне митне законодавство України:

1. Затвердити довгостроковий Стратегічний документ, який братиме до уваги також і Рамкові стандарти. Цей документ повинен чітко окреслювати вигоди, які передбачає запровадження Рамкових стандартів.

2. Розробити план впровадження Рамкових стандартів, в якому визначити короткострокові, середньострокові й довгострокові цілі та дії.

3. Дослідити можливості врахування в держбюджеті витрат на впровадження Рамкових стандартів шляхом залучення співробітників Міністерства фінансів.

4. Упевнитись, що нові досягнення та нововведення відповідають положенням Рамкових стандартів (наприклад, відкриття нового терміналу у порту Одеса).

5. Повністю впровадити програми спільного управління ризиками, включаючи вимоги Рамкових стандартів з питань безпеки.

6. Придбати сучасне додаткове обладнання, таке як сканери контейнерів, детектори радіації, мобільні лабораторії. Це безпосередньо вплине на зменшення кількості фізичних перевірок.

7. Розширити права митних органів щодо доступу до банків інформації інших, в тому числі й правоохоронних органів, а також стосовно можливостей митних органів проводити розслідування [2, с. 380].

З метою досягнення цих довгострокових цілей потрібно провести експериментальні випробовування перед повним їх впровадженням.

Секретаріат і члени ВМО також визначили сфери, у яких можуть надати свою допомогу Українській державі.

Аналіз показує, що ВМО сама по собі не є суто донорською організацією, а може лише допомагати в отриманні фінансування. Крім того,

ВМО надаватиме консультації, якщо ДМСУ вирішить впровадити в практику деякі з рекомендацій. Особливо ВМО готова запропонувати підтримку в таких сферах:

- підготовка заходів щодо залучення можливих інвесторів під час пошуку фінансування;
- підготовка плану дій для впровадження рекомендацій ВМО, які Україна готується впроваджувати;
- планування та проведення пілотних проектів;
- технічна підтримка з боку Секретаріату шляхом забезпечення матеріалів щодо процедур, консультаційних послуг та вибіркового тренінгів, включаючи доступ до електронної програми навчання ВМО;
- продовження роботи стосовно впровадження Рамкових стандартів ВМО та оновленої Кіотської конвенції.

ДМСУ наразі впроваджує систему «єдиного вікна», запропоновану Кабміном, забезпечує співробітництво з митними адміністраціями сусідніх країн. Таким чином, ВМО вважає, що впровадження Рамкових стандартів безперечно належать до компетенції ДМСУ. З метою впровадження Рамкових стандартів ДМСУ має забезпечити:

- покращення та впровадження спільного управління ризиками;
- можливість отримання повідомлень згідно з міжнародними стандартами;
- інформаційно-технологічні можливості та співпраця з іншими службами на кордоні;
- придбання сучасного обладнання;
- впровадження концепції уповноважених операторів торгівлі, незважаючи на те, що вже є підготовлений список компаній, які використовуються спрощеними процедурами митного оформлення;

- всебічне вдосконалення роботи служб, які працюють на кордонах;
- покращення засобів контролю товарів [2, с. 381].

На наш погляд, слушною є думка науковця Академії митної служби Д. Приймаченка, який вказує, що для практичного втілення зазначених підходів необхідно у пріоритетному порядку використовувати всі організаційно-правові засоби, передбачені чинним митним законодавством, наявні митні режими, попереднє інформування та електронне декларування, систему управління ризиками, засновану на багатфакторному аналізі даних про зовнішньоторговельні угоди [29, с. 77].

Автор справедливо вважає, що необхідно відпрацювати та вдосконалювати систему нормативно-правових актів, що регламентують питання електронного обміну інформацією з іншими державними контролюючими органами, налагодження якої дозволить у повному обсязі запровадити в роботу митних органів і суб'єктів господарювання прогресивний принцип « єдиного вікна » [ 29, с. 78].

Крім того, Д. Приймаченко вказує, що в рамках зазначених напрямів модернізації діяльності митних органів необхідно розмежувати роботу з документообігом і з товаропотоком, виходячи з міжнародної практики, із попереднім інформуванням та електронним декларуванням, які повинні забезпечити прискорення митних процедур, а також контроль за інформацією про товари в необхідному та достатньому обсязі [29, с. 78]. Цей напрям передбачає застосування електронного (без паперового) документообігу, що дозволить створити умови для запровадження спрощених митних процедур, які застосовуються з урахуванням репутації суб'єктів ЗЕД [29, с. 78].

Модернізація та перспективний розвиток системи митних органів мають проводитися із урахуванням :



- 1) особливостей місцезнаходження України – на перетині основних світових транзитних шляхів;
- 2) технічної оснащеності більшості пунктів пропуску на митному кордоні;
- 3) необхідності організації співробітництва в галузі митної діяльності та прикордонного контролю з країнами, що безпосередньо межують з Україною.

На сучасному етапі першочерговими цілями розвитку та модернізації митної системи України можна вважати пошук та запровадження в практику найбільш оптимальних форм і методів реалізації митної політики держави, які б, до того ж, відповідали вимогам міжнародних стандартів. Основними цілями розвитку та модернізації діяльності митних органів, на думку спеціалістів, слід вважати:

- підвищення ефективності технологій митного контролю та митного оформлення, дієвості управлінських рішень, рівня стратегічного планування;
- подальше спрощення та модернізація митних процедур, максимальне сприяння у ЗЕД законослухняним суб'єктам господарювання;
- удосконалення правового забезпечення роботи, впровадження удосконалення й імплементації митного законодавства відповідно до міжнародних стандартів і рекомендацій, посилення контролю за дотриманням вимог чинного законодавства;
- підвищення професійного рівня, морально-етичних якостей посадових осіб митних органів;
- удосконалення митної інфраструктури як на прикордонних, так і внутрішніх митницях;

- розвиток та вдосконалення Єдиної автоматизованої інформаційної системи Держмитслужби України й впровадження перспективних інформаційних технологій;
- підвищення іміджу митних органів на тлі інших державних органів [29, с. 75].

Для досягнення поставлених стратегічних цілей, на наш погляд, митним органам необхідно вирішити такі завдання.

По-перше, підвищити якість митного регулювання, що сприятиме створенню умов для інтенсивного залучення інвестицій до національної економіки, збільшенню надходжень до державного бюджету, захисту вітчизняних товаровиробників, охороні об'єктів, що містять право інтелектуальної власності, зовнішньоторговельній діяльності.

По-друге, вдосконалення митного адміністрування, у тому числі розвиток системи управління ризиками на основі здійснення митних процедур відповідно до міжнародних стандартів, що ґрунтуються на останніх досягненнях у галузі управлінських та інформаційних технологій.

По-третє, розширення переліку суб'єктів, на яких поширюється право користування спрощеною процедурою митного контролю товарів.

По-четверте, максимальне застосування безпосередньо на митному кордоні України спільного контролю з митними органами суміжних держав.

По-п'яте, підвищення ефективності діяльності, пов'язаної з протидією тероризму, контрабанді зброї, наркотиків і контрафактної продукції, а також забезпечення економічної, екологічної та радіаційної безпеки.

Серед проблемних питань, при вирішенні вищевказаних завдань, в межах даного дослідження можна виділити два найбільш значущі моменти:

1) з метою модернізації діяльності митних органів особливу увагу слід присвятити удосконаленню правового забезпечення їх діяльності;

2) при здійсненні повноцінної модернізації діяльності митних органів конче необхідною є імплементація міжнародних стандартів і стандартів Євросоюзу до національного митного законодавства.

Нагадаємо, що 11 липня 2002 р. Верховна Рада України четвертого скликання прийняла новий Митний кодекс України [6, с. 288].

Він значно відрізнявся від свого попередника і складався з 21 розділу, 67 глав та 432 статей проти 11 розділів, 24 глав та 164 статей, що мав Митний кодекс 1991 р.

Потрібно відзначити, що Митний кодекс 2002 р. став новим кроком у розвитку митної справи в Україні.

Про це свідчать відгуки представників впливових міжнародних організацій. Зокрема, заступник Генерального секретаря Всесвітньої митної організації П'єр Бенє у своєму офіційному висновку зазначив: про те, що зміст проекту кодексу був складений таким чином, що він раціонально і логічно поєднував функції та завдання, яких необхідно дотримуватися та виконувати. Крім того, на його думку, в новому кодексі відповідні розділи відповідають вимогам національного та міжнародного законодавства, яких дотримувалися усі митні служби [76, с. 154].

Детальний відгук на новий Митний кодекс надійшов і від представників ЄС. Так, керівник 21-го Генерального директорату ЄС Джеймс Кур'є у листі до Голови Держмитслужби зазначив, що прийняття сучасного Митного кодексу, який базується на принципах, прийнятих у міжнародній практиці, є кроком вперед на шляху створення сучасної митної системи в Україні, спроможної забезпечити необхідні надходження до бюджету. Крім того, він наголосив на тому, що Митний кодекс охоплював основні аспекти, які відповідали наявному митному законодавству. Зокрема, йшлося про такі додаткові аспекти, як порушення митних правил і правові заходи протидії цим правопорушенням, митна статистика, зовнішньої

торгівлі, посадові особи митних органів, їх правовий і соціальних захист; відповідальність митних органів та їх посадових осіб [76, с. 155].

Схвально оцінили новий Митний кодекс і представники провідних вітчизняних наукових установ, такі як Президія Національної Академії наук України, Національна юридична академія ім. Ярослава Мудрого, Інститут держави і права ім. В. М. Корецького, Академія Служби Безпеки України, Київський університет ім. Тараса Шевченка, Одеський університет ім. І. Мечнікова.

Наукові колективи підкреслювали насамперед актуальність, теоретичну цінність нового Митного кодексу, а також те, що його автори зуміли, певною мірою, поєднати реалії вітчизняної економіки з міжнародним досвідом і митною практикою країн з ринковою економікою [76, с. 155].

Новий Митний кодекс України набрав чинності з 1 січня 2004 року. Проте час вносив свої корективи, і поступово ставали очевидними, як певні недоліки, «пробіли» в правовому регулюванні діяльності митних органів та здійсненні митної справи так і необхідність внесення змін до відповідних нормативних актів.

Реальний стан правового забезпечення діяльності митних органів на сучасному етапі свідчить про нечіткість розмежування правового регулювання Митного кодексу України, як галузевого кодексу та інших нормативних актів. Тобто існує нагальна потреба у відокремленні предметів правового регулювання нормативних актів із різною юридичною силою.

Не сприяє ефективності здійснення митними органами своїх завдань й відсутність статутного нормативного акта, насамперед на рівні закону. Вважаємо що такий спеціальний закон повинен визначати завдання, функції та повноваження митних органів.

Бракує законодавчого закріплення за центральним апаратом Держмитслужби України як спеціально уповноваженого органу галузі митної справи повноважень щодо участі у формуванні митної політики.

У чинному митному законодавстві порушено принцип відповідності та співвідносності мети, завдань і функцій митного органів. Такий не системний підхід до формулювання та розподілу завдань і функцій митних органів не дозволяє ефективно використовувати наявні повноваження і, навпаки – іноді вирішення завдань унеможлиблюється внаслідок відсутності відповідних повноважень.

Митний кодекс України містить значну кількість статей з відсилочними або бланкетними нормами. Вважаємо цю ситуацію неприпустимою, адже це порушує принцип пріоритетності норм прямої дії в кодифікованих нормативних актах і цілісність структури викладення нормативного матеріалу в Кодексі, який за своїм призначенням повинен найповніше регламентувати діяльність митних органів та їх посадових осіб.

Отже, чинне митне законодавство характеризується внутрішньою неузгодженістю нормативних актів. До того ж, аналіз нормативних актів свідчить, що є колізії між нормами права, та актами тлумачення, колізії між окремими актами тлумачення, а також суперечності між законодавством та іншими речами митного права.

Суттєвою вадою діяльності посадових осіб митних органів є неоднакове застосування норм митного законодавства. Досить часто результат розв'язання аналогічних ситуацій, що виникають у діяльності митних органів, залежить від кваліфікації посадової особи цього органу, практики, що склалася в конкретному митному органі, чи організаційно-правового рівня митного органу.

На нашу думку, потрібно внести зміни до нормативних актів, які регламентують питання визначення митної вартості товарів при

невідповідності їх за кількістю і якістю, з визначенням обов'язкового переліку додаткових документів для обліку такої невідповідності при визначенні митної вартості.

Як уже було зазначено, митна вартість товарів є базою для нарахування податків, а від їх розміру залежить і обсяг надходжень до бюджету. Суб'єкти ЗЕД прагнуть зменшити свої витрати. Звідси цілеспрямоване заниження митної вартості товарів, що веде до недобору митних платежів. Документальне підтвердження урегульованості відносин між продавцем і покупцем при розрахунку митної вартості є недостатнім [97, с. 24].

Проблемним є також питання наявності цінової інформації в довідково-інформаційній базі даних митної служби щодо конкретних товарів. Відомі випадки часткової неузгодженості цінової інформації і дійсної величини митної і фактурної вартості [80, с.155]. Ідеться про встановлення сезонних цін на імпортовані на митну територію України товари, насамперед, овочі, фрукти, що в цілому залежать від безлічі чинників. У цьому випадку, на нашу думку, потрібно здійснювати ціновий моніторинг, розширювати і доповнювати інформаційні бази даних для контролю митної вартості і проводити цільові перевірки систем обліку і звітності про товари, що переміщуються через митний кордон України суб'єктами ЗЕД [ 34, с. 112].

Найпроблемнішим для підприємств є виконання заходів нетарифного регулювання. Нетарифні методи виступають як тимчасові. Саме тому їх нормативно-правовим забезпеченням виступають, в основному, відомчі інструкції. Невиправданими і неефективними з нашої точки зору є кількісні обмеження на видачу сертифікатів на торгівлю імпортними товарами і збільшення вартості таких сертифікатів, що приводить до дисбалансу попиту і споживання, а також сприяє монополізації ринків тіньовими структурами. Крім того, такий підхід стимулює корупцію серед посадовців, які займаються видачею сертифікатів. На наш погляд, було б доцільним у

цьому контексті ухвалити єдиний систематизований нормативно-правовий акт, який містив би перелік методів нетарифного регулювання, пов'язаних із дозвільною системою державних органів, і організацію їх здійснення, та суми витрат на здійснення цих заходів підприємствами.

Незважаючи на реорганізацію, режим митного оформлення все ще не повною мірою відповідає міжнародним стандартам і залишається вельми громіздким. Як відомо, для митного оформлення імпортного товару потрібні такі документи для товарів, що підлягають ліцензуванню: ліцензія; вантажна митна декларація, для товарів, що підлягають контролю з боку різних державних органів, – їх дозвіл; платіжні документи, що підтверджують сплату митних зборів, податків тощо, або документи, в яких гарантується оплата; для товарів, що підлягають обов'язковій сертифікації, – сертифікат відповідності тощо. Крім того, митні органи мають право витребувати додаткові документи, перелік яких визначається посадовцями митниці (наприклад, до вантажів з так званих країн ризику пред'являється додаткові вимоги). За оцінками експертів, при митному оформленні імпортних товарів підприємство повинно пред'явити масу документів і довідок, до речі, тільки 10% з яких передбачено Митним кодексом України. Це суперечить світовим тенденціям до скорочення кола питань, до вирішення яких долучаються державні органи. В Україні не створена сучасна лабораторна (діагностична) база для перевірки якості імпортних товарів, не завершена стандартизація деяких видів продукції, слабо розвинена договірна база для визначення стандартів і сертифікацій з Європейським Союзом та іншими країнами світу, які є нашими основними торговими партнерами [34, с. 113].

Враховуючи наявність указаних проблем, слід наголосити на необхідності внесення змін до законодавства України щодо зменшення й усунення надмірної диференціації ставок ввізного мита, установлення

повних ставок до рівня пільгових, а також зміну специфічних і комбінованих ставок.

Ми вважаємо, що внесення та реалізація таких законодавчих змін зменшить диференціацію ставок увізного мита і стане кроком у бік легалізації імпорتنих ставок; поліпшить роботу суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності; сприятиме стабілізації на споживчому ринку України.

Ще однією складною проблемою є корупція хабарництва та зловживання службовим становищем в митних органах.

Указом Президента України № 216/98 від 23 березня 1998 р. «Про внесення змін і доповнень до Указу Президента України від 29 листопада 1996 р. № 1145 «Про Державну митну службу України» Держмитслужбу було зобов'язано «вжити заходів щодо посилення боротьби з корупцією, хабарництвом, зловживанням службовим становищем серед співробітників митних органів та забезпечення безпеки в Держмитслужбі» [21, с. 14]. Водночас необхідних правових повноважень для практичної реалізації поставлених завдань митна служба так і не отримала .

Так, законодавством України (а саме ст. 4 Закону України «Про боротьбу з корупцією») митну службу не було віднесено до державних органів, які ведуть боротьбу з корупцією, а лише зобов'язано вживати заходів у боротьбі з корупцією, відповідно до ст. 10 цього Закону. Зокрема, керівник митного органу зобов'язаний у разі виявлення чи отримання інформації про вчинення підлеглими корупційного діяння або іншого правопорушення, пов'язаного з корупцією, у межах своєї компетенції вжити заходів до припинення таких діянь та повідомити про їх вчинення будь-який з державних органів, який веде боротьбу з корупцією.

Разом з тим, активізація злочинної діяльності у зовнішньоекономічній сфері, зростання обсягів, а також урізноманітнення способів незаконного



переміщення через кордон товарів, транспортних засобів, історичних і культурних цінностей, намагання злочинних угруповань втягнути у протиправні схеми працівників митних органів постійно вимагають від митної служби України посилення боротьби з контрабандою, а також протидії корупції.

Цілком очевидно, що для ефективної протидії як контрабанді, так і пов'язаній з нею корупції у митній сфері, необхідна система заходів, спрямованих на отримання випереджувальної інформації, виявлення і припинення протиправних діянь на ранніх стадіях формування злочинних намірів, пошук засобів, знарядь для їх реалізації, а також корумпованих посадовців, які сприяють вчиненню злочинів. Проте створення такої системи можливе лише за умов надання митній службі України необхідних правових інструментів – повноважень на здійснення оперативно-розшукової діяльності та боротьби з корупцією.

Наголосимо на тому, що наявність такого права у митних служб – це загальносвітова практика. Повноваженнями на здійснення оперативно-розшукової діяльності, зокрема, наділені митні органи усіх європейських країн, в тому числі держав-учасниць СНД.

Доцільно зазначити, що однією з вимог, що пред'являються Всесвітньою митною організацією до держав - її учасниць, в тому числі й України, є вжиття заходів з протидії корупції в митній сфері.

Держмитслужба неодноразово (2003, 2005) вносила пропозиції до відповідних державних органів щодо внесення змін до Законів України «Про оперативно-розшукову діяльність» та «Про боротьбу з корупцією» щодо надання їй права оперативно-розшукової діяльності та боротьби з корупцією. Проте, ці пропозиції підтримані не були [21, с. 14].

З урахуванням пункту 4 Указу Президента України від 4 березня 2008 р. № 195 «Про Програму боротьби з контрабандою та порушенням

митних правил на 2008–2009 рр.» у 2008 р., Держмитслужбою у черговий раз було підготовлено проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил», який, крім інших питань, передбачає внесення змін до Законів України «Про оперативно-розшукову діяльність» та «Про боротьбу з корупцією» щодо надання митній службі України права здійснення оперативно-розшукової діяльності та віднесення її до державних органів, які ведуть боротьбу з корупцією.

У листопаді 2008 р. цей законопроект як першочерговий вносився також на розгляд до Верховної Ради України Президентом України. За результатами розгляду Верховною Радою України 5 лютого 2009 р. законопроект не прийняли.

На сьогодні завдання протидії проявам корупції, її запобігання і профілактики у митній службі покладено на підрозділи внутрішньої безпеки.

Правову основу їх діяльності становлять згаданий Указ Президента України № 216/98 від 23 березня 1998 р., Положення про Державну митну службу України, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 18 липня 2007 р. № 940, а також відомчі нормативні акти – Положення про Управління внутрішньої безпеки Державної митної служби України (наказ Держмитслужби від 3 квітня 2009 р. № 301), Положення про профілактику правопорушень, пов'язаних із здійсненням службової діяльності працівниками митної служби України (наказ Держмитслужби від 24 травня 2004 р. № 380), а також Порядок обміну інформацією з питань додержання законодавства працівниками митної служби (наказ Держмитслужби України від 8 листопада 2007 р. № 941 у редакції наказу від 4 грудня 2008 р. № 1366).

У межах відведеного законодавством правового поля Держмитслужбою вживаються заходи, спрямовані на протидію проявам корупції та службовим

правопорушенням, недопущення втягування працівників митної служби у протиправну діяльність.

Так, протягом 2006–2008 рр. за результатами службових розслідувань і перевірок митницями до правоохоронних органів ініціативно надіслано 611 інформацій (2006 р. – 218, 2007 р. – 204, 2008 р. – 189) про можливі ознаки вчинення працівниками митних органів злочинів або корупційних діянь, зокрема для прийняття рішення у порядку ст. 97 КПК України – 463 (2006 р. – 169, 2007 р. – 154, 2008 р. – 140), згідно зі ст. 10 Закону України «Про боротьбу з корупцією» – 148 (2006 р. – 49, 2007 р. – 50, 2008 р. – 49) [21, с. 15].

За матеріалами митної служби правоохоронними органами за ознаками злочинів у сфері службової діяльності порушено 47 кримінальних справ (2006 р. – 10, 2007 р. – 22, 2008 р. – 15), що складає 31,3% від загальної кількості порушених кримінальних справ цієї категорії (150, в т. ч. у 2006 р. – 28, у 2007 р. – 62, у 2008 р. – 60).

У 2006–2008 рр. уповноваженими правоохоронними органами відповідно до Закону України «Про боротьбу з корупцією» стосовно посадових осіб митної служби складено 297 адміністративних протоколів про вчинення корупційних діянь або інших правопорушень, пов'язаних з корупцією (2006 р. – 92, 2007 р. – 106, 2008 р. – 99), з них за матеріалами митних органів – 125, що становить 42% від загальної кількості складених протоколів (2006 р. – 41 або 44,5%, 2007 р. – 53 або 50%, 2008 р. – 31 або 31,3% від загальної кількості складених протоколів) [21, с. 15].

За вчинення корупційних діянь або інших правопорушень, пов'язаних з корупцією, судами різних інстанцій до адміністративної відповідальності було притягнуто 62 посадові особи митної служби, що становить 20,8 % від загальної кількості складених протоколів (2006 р. – 26 або 28,2%, 2007 р. –

25 або 23,5%, 2008 р. – 11 або 11% від загальної кількості складених протоколів) [21, с. 15].

Щодо стану дотримання антикорупційного законодавства, протидії службовим правопорушенням та профілактичної роботи у Львівській митниці наведемо статистичні дані за період з січня по вересень 2010 р.

Так, за дев'ять місяців 2010 р. Львівською митницею опрацьовано 196 повідомлень про можливі правопорушення з боку працівників митниці (включаючи 81 звернення на «телефон довіри» Держмитслужби), проведено 25 службових розслідувань та 177 службових перевірок [50].

За допущені порушення за звітний період до дисциплінарної відповідальності притягнуто 188 посадових осіб, у тому числі 50 працівникам оголошено догану, 56 – зауваження, 33 працівників попереджено про неповну службову відповідність, 2 працівників понижено у спеціальному званні на один ступінь, 47 – звільнено з митних органів [50].

До правоохоронних органів скеровано 84 матеріали з інформацією про можливі ознаки вчинення злочинів у сфері службової діяльності або корупційних діянь, у тому числі для прийняття рішення у порядку ст. 97 Кримінально-процесуального кодексу – 19, згідно зі ст. 10 Закону України «Про боротьбу з корупцією» – 19, матеріалів з іншою інформацією – 46 [50].

У 2010 р. правоохоронними органами Львівщини порушено дев'ять кримінальних справ, з них - три справи стосовно посадових осіб митниці (Гузій І. В. за ч. 2 ст. 368 КК України; Корнійчук А. В. – за ч. 3 ст. 28, ч. 2 ст. 201, ч. 2 ст. 212, ч. 3 ст. 364, ч. 2 ст. 366, ч. 3 ст. 209 КК України; Мамчак Я. П. – за ч. 2 ст. 367 КК України) [50].

Виходячи з вищенаведеного, з метою ефективної реалізації нових сучасних підходів до організації та діяльності митних органів найближчим часом, на наш погляд, потрібно здійснити такі заходи:

1. Підготувати загальну довгострокову концепцію розвитку та модернізації митної служби України з викладенням мети та стратегії її реалізації.

2. Внести зміни до Митного кодексу України та до інших законодавчих і нормативних актів України з урахуванням вимог та рекомендацій ВМО, норм і положень міжнародних конвенцій у галузі митного правового регулювання суспільних відносин.

3. Вжити конкретних та дієвих заходів щодо посилення боротьби з корупцією, хабарництвом та зловживанням службовим становищем серед співробітників митних органів.

4. Проаналізувати існуючу практику адміністративної діяльності митних органів і разом із зацікавленими суб'єктами господарювання опрацювати систему оптимального спрощення й узгодження митних процедур і механізму забезпечення координації дій митних органів і суб'єктів ЗЕД.

5. Нормативно регламентувати повноваження митних органів щодо здійснення всіх видів контролю за товарами, предметами та транспортними засобами, що переміщуються через митний кордон.

6. Законодавчо закріпити за митними органами право на здійснення митного контролю після випуску товарів у вільний обіг на митній території України ( право на здійснення постаудит контролю).

7. Удосконалити технології формування та ведення даних митної статистики відповідно до міжнародних стандартів, нормативно визначити порядок їх використання.

Слід зазначити про відсутність правового механізму ведення митної статистики, особливо на регіональному рівні, що утруднює, в разі необхідності, отримання відповідних даних.

8. Активізувати взаємодію з ВМО та іншими міжнародними організаціями для вирішення завдань подальшого розвитку та модернізації митних органів.

Іншим важливим напрямком удосконалення митного регулювання є адаптація митного законодавства України до стандартів Європейського Союзу.

Процес приєднання України до системи Світової організації торгівлі (ГАТ/СОТ) розпочався 30 листопада 1993 р. За даними Світової організації торгівлі, саме цього дня Україна подала заявку на приєднання до Генеральної угоди з тарифів і торгівлі, а вже 17 грудня 1993 р. було створено Робочу групу з розгляду заявки України.

Загалом, наша держава, станом на 2008 р., підписала 13 протоколів з країнами-членами СОТ, зокрема з Канадою, Латвією, Мексикою, Новою Зеландією, Південною Кореєю, Словенією, Уругваєм, Грузією, Індією, Євросоюзом, Чехією та Словаччиною. Було завершено двосторонні переговори стосовно доступу на ринок товарів з Бразилією, Еквадором, ЄС, Кубою, США, Туреччиною, Японією.

У перебігу процедури приєднання до СОТ Україною ухвалено понад 58 законів. Генеральна Рада Світової організації торгівлі дала згоду на вступ України до СОТ. Після підписання необхідних документів Україна ратифікувала договір про вступ до цієї організації і 16 травня 2008 р. приєдналася до СОТ.

Отже, Україна пододала значний шлях і ступила на важливий етап свого подальшого розвитку як сучасна європейська, демократична держава. Продовження обраного курсу на інтеграцію до світової торговельної системи привело нашу країну до поставленої мети – членства в СОТ, що робить реальнішою і прогнозованішою перспективу приєднання України до ЄС.

Після тривалого поетапного розвитку низки держав в межах Європейського Союзу 1 січня 1993 р. було створено єдину європейську економічну зону у вигляді єдиного внутрішнього ринку. З того часу кордони між державами-членами Євросоюзу перестали бути перешкодою взаємному товарообігу, на них вже не проводиться контроль за переміщенням товарів. У зв'язку з цим митниці на внутрішніх кордонах Євросоюзу скасовано. Лише деякі з них продовжують існувати суто як внутрішні митниці. Завдяки вільному товарообігу в межах Євросоюзу значно зросла контрольна роль митниць на зовнішніх кордонах. Для того, щоб ліквідація внутрішніх митниць не спричинила загрози економічній безпеці неоднаковим обкладанням товарів митом та іншими зборами або недоборами, в рамках митної служби створено мобільні контрольні групи, які за певних обставин можуть зупинити пасажирів і транспортні засоби всередині країни і перевіряти багажі або вантажі.

Звісно, єдиний Європейський внутрішній ринок потребував повного перегляду чинного до його офіційного створення митного законодавства. Більше ста директив і положень, які діяли в рамках європейських держав, було об'єднано в Митний кодекс і Положення щодо його застосування. Така систематизація і кодифікація митного законодавства означали позитивний значний імпульс для розвитку економіки, діяльності адміністрації та судів. Водночас, у зв'язку з цим, загальна кількість чинних правових актів значно скоротилась [65, с. 477].

Дослідники визначають чотири аспекти впливу митної політики на економіку, а саме: вона повинна відігравати важливу роль у формуванні бюджетних доходів, урівноваженні платіжного балансу, галузевої політики, а також гарантуванні сприятливої, „вигідної бази” для міжнародних переговорів [1, с. 195].

Функціонування спільного ринку неможливе без узгоджених спільних правил, які однаково застосовуються на всіх зовнішніх кордонах Співтовариства. Отже, ця система правил формує єдину ефективну митну політику ЄС [68, с. 101].

Позитивний доробок ЄС у сфері митною союзу полягає, насамперед, у законодавстві, яке характеризується прямим застосуванням і не потребує імплементації в національне законодавство країн-членів. Воно включає Митний кодекс Співтовариства і його імплементаційні положення, Комбіновану номенклатуру, Єдиний митний тариф і положення про тарифну класифікацію, звільнення від митних зборів, певні тарифні квоти та інші положення (зокрема, про митний контроль щодо товарів культури, виявлення підробок чи піратських товарів, наркотиків, взаємної адміністративної допомоги в митних питаннях та угоди ЄС у зазначених сферах, включаючи транзит). Завданням нових держав-членів є забезпечення необхідних заходів примусу та комп'ютеризація митних систем.

Митний кодекс Співтовариства (чинний з 1 січня 1994 р.) застосовується щодо всіх торговельних операцій з товарами, які здійснюються між ЄС та третіми країнами. Різноманітні програми Співтовариства, одна з яких має назву «Митниця-2002», максимально сприяють тому, щоб застосування законодавства у цій сфері здійснювалося країнами-членами однаково. Згаданий Митний кодекс чинний на всій митній території Співтовариства, яка, за деякими винятками, охоплює європейські території країн-членів (включаючи територіальні води, внутрішні морські води та повітряний простір). Зокрема, відповідно до ст. 3 Митного кодексу Співтовариства митна територія Данії не включає Фарерські острови та Гренландію; територія Німеччини не включає острів Гельголанд і територію Буесингена; територія Італії не включає муніципалітети Лівіньйо і Кампione та частково води озера Лугано; територія Іспанії не включає Цеуту і



Мелілу. Разом з тим, Великобританія, Данія, Нідерланди та Франція пов'язані із заокеанськими країнами й територіями. Угода про асоціацію між ЄС і деякими неєвропейськими країнами та територіями набула чинності 1971 р. Водночас, деякі території, розташовані за межами територіальних кордонів країн-членів, також входять до митної території Співтовариства. Наприклад, митна територія Німеччини включає австрійську територію Юнгольца та Міттельберга, митна територія Франції – князівство Монако, а митна територія Італії – Республіку Сан-Марино (Угода про митний союз між Європейським Співтовариством і Сан-Марино набрала чинності 1 грудня 1992 р.) [2, с.107].

Розширення ЄС – це важливий історичний проект, який базується на баченні об'єднаної Європи та її глобальної ролі у світі. ЄС пройшов довгий шлях розширення, починаючи від шести держав-членів, що утворили Європейське об'єднання вугілля та сталі 1952 р. Останнє розширення з 15 до 25 країн стало найбільшим за всю історію Союзу [49, с. 221].

Європейський митний союз – це найбільший митний союз у світі, який управляє внутрішнім ринком близько 500 млн громадян. Звісно, митна політика ЄС вагомо впливає на митну політику України, яка прагне до повноправного членства у Спільноті.

Наголосимо на тому, що інтеграцію України до Європейського Союзу проголошено пріоритетним напрямом зовнішньополітичного курсу нашої держави. Основи зовнішньої політики України, механізм і тактику втілення її європейського вектора визначає низка документів, зокрема: Конституція України (ст. 18); Постанова Верховної Ради України від 2 липня 1993 р. № 3360-ХІІ «Про Основні напрями зовнішньої політики України», яка підкреслює, що «перспективною метою української зовнішньої політики є членство України в Європейських Співтовариствах»; Угода про партнерство та співробітництво між Україною та ЄС (УПС), підписана 16 червня 1994 р.;

Стратегія інтеграції України до ЄС, затверджена Указом Президента України від 11 червня 1998 р. № 615/98; Програма інтеграції України до Європейського Союзу, затверджена Указом Президента України від 14 вересня 2000-р. № 1072/2000 та ін. [36, с. 137]. Динамічно розвивалося торговельно-економічне співробітництво між Україною та Європейським Союзом. З року в рік стабільно зростав двосторонній зовнішньоторговельний оборот та прямі іноземні інвестиції з країн ЄС в українську економіку. На сьогодні ЄС – найбільший зовнішньоторговельний партнер України у світі [45, с. 7].

За даними Євростату за 2008 р. товарообіг України з ЄС перевищив 39 млрд євро. У порівнянні з 2007 р. він зріс майже на 5 млрд євро (на 14,1%). Сальдо торгівлі Україна – ЄС продовжує залишатися від'ємним. Воно збільшилося за 2008 р., порівняно з 2007 р., на 11,6%: з -9,7 до -10,8 млрд євро. Темпи зростання імпорту Україна - ЄС перевищували темпи зростання експорту ЄС до нашої держави. Імпорт ЄС з України у 2008 р., порівняно з 2007 р., збільшився на 15,12% (до 14,3 млрд євро), а експорт ЄС до України за той же період зріс на 13,57% (до 25,1 млрд євро) [161].

Товарна структура торгівлі Україна – ЄС концентрувалась на експорті нашою державою продукції з низькою часткою доданої вартості (чорні метали та вироби з них – 32%; мінеральні продукти – 17,98%; сільськогосподарська продукція – 16,51%) та імпорті технологічної та промислової продукції (механічне обладнання й машини – 31,13%, транспортні засоби та шляхове обладнання – 13,73%; хімічна продукція – 11%).

Станом на 1 січня 2009 р. інвестиції ЄС в Україну становили 28,2 млрд дол. США, найбільший інвестор – Кіпр (7,7 млрд), другий – Німеччина (6,4 млрд), усього по Україні – 35,7 млрд дол. США (зарубіжні інвестиції).

Інвестиції України в ЄС, станом на 1 січня 2009 р., становили 5,9 млрд дол. США, з них до Кіпру – 5,8 млрд.

Україна активно взаємодіє з ЄС у сфері боротьби з нелегальною міграцією, реадмісії, боротьби з організованою злочинністю і тероризмом, здійснює активне реформування прикордонного менеджменту, міграційно-візової політики та відповідної правової бази [55, с. 27].

Зазначимо, що усі сучасні митні адміністрації стикаються з однаковими проблемами. Разом з тим, будь-яка митна адміністрація через інтеграційні процеси перебуває у процесі безперервних реформ.

Досвід митних експертів ЄС, які керують митним союзом, відображається в Митних прототипах. Цей документ визначив 22 основні сфери, які забезпечують комплексний огляд необхідної функції. Нові виклики і пріоритети були враховані шляхом створення додаткових прототипів у сферах забезпечення безпеки міжнародної торгівлі, боротьби з контрабандою і захисту прав інтелектуальної власності, управління ризиками, постаудитконтролю, внутрішнього аудиту, митної оцінки, єдиної аграрної політики, зв'язків з громадськістю і митної співпраці.

Інтеграційно обумовлені перспективи розвитку митної політики і митної справи в Європейському Союзі та країнах, які прагнуть членства в ньому, окреслені системою цілей Митних прототипів, яка охоплює:

- комплексну і стабільну систему митного законодавства;
- розвиток сучасної митної адміністрації;
- ефективну систему управління людськими ресурсами;
- розвиток служби в митних органах;
- систему внутрішнього контролю в митній організації;
- управління підготовкою навчанням, підвищенням кваліфікації митників;
- механізм спрощення митних процедур;

- тісне партнерство між митницею і торговою спільнотою;
- суспільну і державну довіру до митниці як до значущої, професійної, надійної, об'єктивної організації;
- механізми співпраці між митницею і національними, міжнародними контрольними та правоохоронними органами;
- максимум ефективності й цілісності податкового збору;
- відповідні прийоми для систематичної ідентифікації ризиків;
- ефективну систему і відповідну процедуру митного експортного контролю і митного огляду товарів загальної аграрної політики;
- ефективність митного огляду;
- прикордонну і внутрішню стратегію;
- розвиток транзитної системи;
- гарантування достовірної митної оцінки;
- ефективну службу аудиту і постаудитконтролю;
- ефективну митну службу, яка здатна запобігати фактам шахрайства, виявляти і розслідувати їх;
- визначеність ролі митниці в запобіганні торгівлі підробками і піратською продукцією та в боротьбі з цими явищами;
- забезпечення правоохоронної діяльності у сфері захисту прав інтелектуальної власності;
- безпеку мережі постачань;
- розвинуту митну інфраструктуру;
- розвинуту і керовану систему лабораторних служб;
- розвинуту службу інформаційних і комунікаційних технологій [2, с. 116].

Ураховуючи прагнення України стати членом Європейського Союзу, вплив інтеграційних процесів на митні служби країн ЄС цікавить нас і з теоретичного, і з практичного поглядів. На нашу думку, стратегічний план

розвитку митної системи України має базуватися на принципах і цілях Митних прототипів ЄС з урахуванням практики інтеграційно обумовленої модернізації митних служб європейських країн.

У зв'язку з цим, адаптацію митного законодавства України в контексті європейської інтеграції пропонується здійснювати у трьох взаємопов'язаних напрямках, а саме відповідно до: а) норм і стандартів міжнародного митного права; б) стандартів та практики митного регулювання ЄС; в) внутрішньодержавних норм і стандартів митного регулювання європейських держав.

До європейських держав дисертант, на основі географічного критерію, відносить держави, розташовані на Європейському континенті, а також, враховуючи існуючий порядок регіональних структур міжнародних організацій, ті, що включені до складу Європейського регіону Всесвітньої митної організації.

Приведення національного митного законодавства кожної окремої держави у відповідність до норм і стандартів міжнародного митного права завжди є предметом міжнародних договорів. На сьогоднішній день головним міжнародним договором у цій галузі безумовно є Міжнародна конвенція про спрощення та гармонізацію митних процедур від 18 березня 1973 р.

Про необхідність проведення адаптації митного законодавства України до її положень, до речі, також в контексті європейської інтеграції, неодноразово зазначалося у різноманітних національних нормативно-правових актах. Так, в Указі Президента України від 19 грудня 2007 р. № 1236/2007 закріплено, що Кабінет Міністрів України зобов'язаний вжити заходів щодо адаптації національного законодавства до положень Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур [92, ст. 1054.].

На сучасному етапі Конвенція Кіото є чинною у двох редакціях: від 1973 р. та передбаченій Протоколом від 1999 р.

Перша редакція Конвенції Кіото набула чинності з 25 вересня 1974 р. За своєю структурою вона складається з преамбули, 19 статей основного тексту та 31 додатка. Перелік Договірних Сторін Конвенції Кіото станом на 30 червня 2002 р. нараховував 62 договірні сторони, завдяки цьому її часто називали ще кодексом поведінки держав у різноманітних митних відносинах.

Проте з часом деякі положення Конвенції Кіото застаріли, до того ж п'ять її додатків так і не набули чинності, що призвело до внесення пропозиції про необхідність розробки нової редакції. Тому під егідою Ради митного співробітництва за допомогою іншого міжнародного договору, а саме Протоколу про внесення змін до Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур від 26 червня 1999 р. (далі – Протокол), і було запроваджено нову редакцію Конвенції Кіото. Станом на червень 2009 р. перелік договірних сторін першої редакції складається з 13 держав-учасниць, а переглянутої – з 58 держав-учасниць.

Змінений текст преамбули і статей Конвенції Кіото наводиться в додатку 1 до Протоколу. Додатки до Конвенції замінювалися Загальним додатком – як додаток II та Спеціальними додатками – як додаток III до Протоколу.

Відповідно до положень ст. 3 Протоколу будь-яка Договірна Сторона Конвенції Кіото може висловити свою згоду на прийняття зобов'язань, що впливають з цього Протоколу, в тому числі додатків I та II до нього. Прийняття положень додатка III до Протоколу здійснюється на вибір конкретної держави.

Слід зазначити, що у згаданому Указі Президента від 14 вересня 2000 р. не зазначено, до якої саме редакції Конвенції Кіото слід проводити

адаптацію законодавства України. Логічно припустити, що все ж таки до положень останньої, оскільки на підставі Закону України від 5 жовтня 2006 р. № 227-V, що набув чинності 12 листопада 2006 р., наша держава висловила бажання приєднатися до Протоколу та всіх його додатків [93, ст. 2865.]. Проте, й донині Конвенція Кіото (в оновленій редакції від 26 червня 1999 р.) все ще не є чинною для України [164].

Разом з тим, Державний департамент з питань адаптації законодавства при Міністерстві юстиції України у виданому «Огляді стану адаптації законодавства України до *acquis communautaire* за 2007 р.» посилається на Міжнародну конвенцію про спрощення та гармонізацію митних процедур, оприлюднену в «*Officiel Journal des Communautus Europuennes*» ще в 1975 р, як на один із актів сучасної правової системи ЄС, до положень якого слід проводити адаптацію митного законодавства України [82, с. 544]. Хоча, згідно з Рішенням Ради ЄС від 17 березня 2003 р., Співтовариство є договірною стороною Протоколу вже з 30 квітня 2004 р. [158, р. 21].

Цікавим є і той факт, що в Україні, в рамках процесу приєднання до ЄС, розпочато адаптацію національного митного законодавства до всіх без винятку положень оновленої редакції Конвенції Кіото. У той час, коли власне саме Європейське Співтовариство проголосило про приєднання лише до Протоколу та його I й II Додатків, зазначивши про те що питання щодо приєднання до Додатку III Протоколу буде вирішуватися пізніше [158, р. 21].

Таким чином, виникає цілком логічне запитання щодо доцільності проведення адаптації митного законодавства України на даному етапі її євроінтеграції до положень спеціальних додатків Конвенції Кіото, якщо вони безпосередньо не є частиною митного права ЄС.

Тому, з метою недопущення повторення аналогічних ситуацій у майбутньому, органам державної влади України, що відповідають за

проведення адаптації національного митного законодавства до стандартів митного регулювання ЄС, особливо це стосується Державної митної служби України, Міністерства юстиції України та Міністерства закордонних справ України, рекомендується проводити ретельніший моніторинг процесів приєднання Європейським Союзом до положень багатосторонніх митних угод. І лише після цього планувати конкретні заходи з адаптації митного законодавства України до стандартів митного регулювання ЄС та терміни їх виконання.

Важливо також зазначити, що своєчасне ознайомлення з нововведеннями в праві ЄС і врахування особливостей їх форми та змісту під час планування конкретних заходів з проведення адаптації митного законодавства України чи перегляду вже існуючих планів повинно стати одним з головних завдань всіх органів державної влади України, що залучені до цього складного процесу.

Держави-члени ЄС постійно вдосконалюють право ЄС як в цілому, так і в окремих його частинах, у тому числі і в галузі митного регулювання. Заходи, що стосуються оновлення права ЄС, умовно можна поділити на такі, що пов'язані із внесенням змін до актів її первинного та вторинного законодавства, і, як наслідок, – до положень національних митних законодавств як держав-членів ЄС, а разом із ними і держав-учасниць Європейського економічного простору, так і держав-кандидатів на вступ до ЄС.

Так, із набуттям чинності Лісабонським договором від 2007 р., суттєвих змін зазнає вся структура актів первинного законодавства ЄС.

Для забезпечення ефективної та результативної роботи національних митних адміністрацій та їх реагування на будь-які виклики, що виникають внаслідок змін митного середовища, як це робила б єдина адміністрація, 23 травня 2007 р. Рішенням Європейського Парламенту та Ради було



затверджено програму дій для митниці у Співтоваристві (Митниця – 2013) [159, р. 25]. Виконання її положень заплановано на період з 1 січня 2008 р. до 31 грудня 2013 р. та повинно координуватися і організовуватися Комісією та державами-членами в межах спільної політики, розробленої Групою Митної Політики.

Суттєвих змін зазнали і цілком конкретні акти вторинного законодавства права ЄС в галузі митного регулювання, до положень яких, згідно зі ст. 51УПС, органи державної влади України тривалий час адаптували національне митне законодавство. Так, 23 квітня 2008 р. Регламентом Європейського Парламенту та Ради ЄС № 450/2008 затверджено оновлений модернізований Митний кодекс Європейського співтовариства [166, р. 1–64]. Згаданий Регламент офіційно опублікований 4 червня 2008 р. Згідно з ч. 1 ст. 188 Регламенту, положення модернізованого Митного кодексу частково застосовуються на практиці вже з 24 червня 2008 р. Застосування інших його положень, згідно з ч. 2 і ч. 3 ст. 188 Регламенту, мало розпочатися відповідно з 24 червня 2009 р., 1 січня 2011 р. та 24 червня 2013 р.

Як за структурою, так і за змістом Митний кодекс суттєво відрізняється від попередньої його редакції [167, р. 1–50]. Так, зберігши в структурі Митного кодексу ЄС дев'ять розділів, кількість статей в них було зменшено з 253 до 188. У змісті останніх, на відміну від попередньої редакції Митного кодексу ЄС від 1992 р., значної уваги приділяється співпраці між митними адміністраціями та уповноваженими економічними операторами, поданню електронних митних декларацій та обміну електронними даними між митними адміністраціями, при повному дотриманні положень щодо захисту та конфіденційності особистих даних й ін.

У зв'язку із набуттям чинності модернізованого Митного кодексу ЄС Комісією ЄС у формі Регламенту від 17 листопада 2008 р. також

затверджено зміни до положень про його імплементацію [165, р. 1–51]. Відповідні зміни відбуваються й в інших, суміжних з митним правом ЄС, галузях права ЄС.

Загалом на сучасному етапі оновлення митного права ЄС, яке повною мірою можна охарактеризувати як загальносистемне, вдосконалення не торкнулися, вочевидь, лише практики Суду ЄС. Але і в цій частині права ЄС, з урахуванням змін, що відбуваються, дуже важко гарантувати її незмінний, сталий стан.

Отже, подальша робота з адаптації митного законодавства України в контексті європейської інтеграції обов'язково повинна проводитися з урахуванням вказаних змін у митному праві ЄС.

Підсумовуючи вищезазначене слід вказати, що подальший науковий аналіз проблем гармонізації чинного митного законодавства України з міжнародно-правовими та європейськими стандартами є надзвичайно актуальною і перспективною сферою наукових досліджень. При цьому одним із головних завдань Державної митної служби України, Міністерства юстиції України та Міністерства закордонних справ України, тобто органів, що відповідають за проведення адаптації національного митного законодавства до міжнародних та європейських стандартів, є ретельний моніторинг та своєчасне ознайомлення з нововведеннями у законодавстві ЄС.

### Висновки до Розділу 3

Процес становлення митної справи після здобуття Україною незалежності був непростим, головню тому, що в радянські часи митні органи України у складі відповідних структур СРСР виконували загалом функцію забезпечення державної монополії на зовнішньоекономічні відносини. Отож, нам у спадок дісталася практично не сформована та слаборозвинена митна система, процес формування якої триває і сьогодні.

Складність процесу формування сучасної митної системи на рівні європейських стандартів зумовлена також тим, що внаслідок досить умовного характеру територіального розмежування колишніх радянських республік Україна, після здобуття незалежності, фактично була відкритою для безконтрольного просування через державний кордон громадян, незаконного ввезення та вивезення товарів, вантажів, переміщення зброї, наркотиків та інших контрабандних товарів. Тодішня система пунктів пропуску через державний кордон не задовольняла потреб країни в розвитку всебічних міжнародних зв'язків.

Державотворчі процеси, формування національного митного законодавства, розвиток інфраструктури безпосередньо торкнулися і Львівської митниці, яка опинилася серед лідерів, зокрема, щодо перерахування коштів до державного бюджету України.

Після проголошення 24 серпня 1991 р. незалежності, Україна знаходячись у центрі Європи і будучи оточеною багатьма державами з різним рівнем економіки, різними політичними цінностями, повинна була визначатись зі своїми економічними інтересами і зайняти своє місце у світовій економічній інтеграції за допомогою проведення відповідної митної політики. Вбачається, що на той час найбільш оптимальною концепцією розвитку міжнародних відносин України, була її прогресуюча участь в

системі політичних та економічних союзів Центральної Європи, при збереженні позаблокового статусу безядерної держави. Однак, поступово все актуальнішою для нашої держави ставала необхідність поглиблення її співпраці з Європейським Союзом.

Адаптацію митного законодавства України в контексті європейської інтеграції пропонуємо здійснювати у трьох взаємопов'язаних напрямках, а саме відповідно до: а) норм і стандартів міжнародного митного права; б) стандартів та практики митного регулювання ЄС; в) внутрішньодержавних норм і стандартів митного регулювання європейських держав.

Враховуючи зміни у митному праві ЄС та перспективні напрями його подальшого розвитку, вважаємо за доречне здійснити науковий аналіз національного митного законодавства та проекту Митного кодексу України і встановити ступінь їх відповідності положенням чинного митного законодавства ЄС. Це сприятиме подальшій адаптації і гармонізації норм митного права до європейських стандартів. Результати проведеного в рамках дисертаційної роботи дослідження можуть бути використані у процесі адаптації митного законодавства України до *acquis* ЄС, а також під час внесення необхідних змін до нової редакції Митного кодексу України.

## ВИСНОВКИ

Ґрунтовно дослідивши з історико-правового погляду становлення та розвиток митної справи на західноукраїнських землях, спираючись на аналіз історико-правових джерел, теоретичного, комплексного узагальнення наукових праць ми дійшли таких висновків:

1. Попри відсутність однозначного тлумачення поняття «митна справа» в законодавчих актах, висновуємо, що основними елементами, складовими митної справи є: порядок переміщення через митний кордон товарів і транспортних засобів, установлений законодавством України (митні правила); митне регулювання, тобто регулювання питань, пов'язаних з установленням мит і митних зборів; процедури митного контролю та оформлення («митні процедури»); боротьба з контрабандою та порушеннями митних правил.

2. Доведено недоцільність ототожнювати поняття «митна справа» і «митна політика» або визначати митну політику як складову митної справи. Оскільки вважаємо, що митна політика – це ширше поняття, ніж митна справа, адже митна справа є лише засобом реалізації державної митної політики, і саме митна політика визначає основні цілі, завдання та функції митної справи.

У дослідженні митну справу ми розглядаємо як об'єкт законодавчого регулювання, яке, своєю чергою, виступає нормативно-правовою формою реалізації митної політики держави.

3. Питання еволюції митної справи на території Західної України (від давніх часів до сьогодення) розглянуто в контексті розвитку митного законодавства та аналізу правових джерел, що приймалися в різні історичні періоди і в тих державах, до складу яких входили західноукраїнські землі. Ідеться про Київську Русь, Галицько-Волинську державу, Польське

Королівство, Другу Річ Посполиту, Австрійську та Австро-Угорську імперію, УРСР (у складі СРСР).

4. З другої половини XIII ст. до другої половини XIV ст. після занепаду Київської держави Галицько-Волинське князівство слугувало надійною опорою української державності. Переїнявши велику частку київської спадщини обидва об'єднані князівства водночас чинили запеклий опір захопленню західноукраїнських земель Польщею. Такій історичній місії князівства сприяло і вигідне географічне розташування, і активне формування інфраструктури зовнішньоекономічних зв'язків (митниць, портів, торговельних площ, складів товарів тощо). Значними центрами ремесла і торгівлі в той час були такі міста, як Галич, Звенигород, Володимир, Лучеськ (сучасний Луцьк), Львів, Белз та інші.

5. Остаточного загарбавши у другій половині XIV ст. всю Галичину і частину Волині, Польща, суворо контролювала торгівлю українських міст, водночас деяким з них надавала певних привілеїв, передбачених магдебурзьким правом на адміністративних посадах могли бути лише католики. Загалом же політика Польського Королівства була спрямована на перетворення саме польських міст (Кракова, Вроцлава та ін.) на великі основні транзитні центри міжнародної торгівлі та на зосередження цієї торгівлі суто в руках польського купецтва.

6. Австрійська імперія, до складу якої 1772 р. внаслідок першого поділу Польщі увійшла Галичина, свою митно-тарифну політику здійснювала у формі державного протекціонізму. Зміст цієї політики полягав у створенні умов для розвитку національної економіки шляхом штучного обмеження імпорту іноземних товарів та одночасно сприяючи національним виробникам в освоєнні закордонних ринків та підтримці експорту. При цьому радикально підвищували ставки ввізного мита.

7. Після трансформації 1867 р. Австрійської імперії в Австро-Угорську, в результаті укладення дуалістичного договору, австрійський уряд активно використовував принципи і методи протекціоністської політики. При цьому територія Галичини, через відсутність сформованої регіональної еліти, яка могла б хоч якось впливати на імперський уряд, лобіюючи місцеві інтереси, залишалася без суттєвих інвестицій. А всі фінансові вливання зосереджувалися в Австро-Чеському промисловому регіоні. Така політика перетворювала Галичину на пересічну економічну провінцію.

8. За мирним договором 1921 р. Східна Галичина з-під влади австрійців потрапила під владу Польщі. Узаконення Радою послів країн Антанти в Парижі 14 березня 1923 р. на вимогу польського уряду анексії Західної України Польщею призвело до подальшого політичного, національного та релігійного пригноблення українського населення. За окупаційними військами на Західну Україну повернулися жандарми, поліція, поміщики, почали діяти митні органи. Зокрема, було створено корпус прикордонної охорони, підпорядкований Міністерству внутрішніх справ, та корпус прикордонної охорони, підпорядкований Міністерству фінансів. У самому ж Львові діяв Малопольський окружний інспекторат прикордонної охорони. Уже на той час прикордонна охорона була професійним органом, організованим за принципом військових формувань; натомість у сфері ж митної охорони вона була виконавчою структурою фінансових органів.

9. Підписання в Москві 23 серпня 1939 р. німецько-радянського пакту, внаслідок якого Західна Україна увійшла до УРСР, спричинило початок світового конфлікту – Другої світової війни, у яку було втягнуто насамперед західні українські землі.

10. Німецький режим в утвореному Дистрикті Галичина, який було приєднано до Генерального Губернаторства 1 серпня 1941 р., був дещо ліберальнішим порівняно з режимом на інших теренах України. Фактично

між Генеральним Губернаторством, центром якого стало польське місто Краків, і рейхскомісаріатом Україна, утвореним 20 серпня 1941 р., куди увійшли інші окуповані українські землі, пролягав спеціальний кордон із характерними йому структурами та режимом. Зокрема, в Генеральному Губернаторстві були відтворені та збереглися митні органи, які виконували свої функції з певними обмеженнями та під постійним контролем німецької адміністрації. Однак нацистська політика щодо України, зокрема і Західної, від самого початку, попри всі сподівання населення та націоналістичного підпілля, була окупаційною та мала ознаки геноциду.

11. Повоєнний період історії західноукраїнських земель, як і України в цілому, характеризується тим, що УРСР (у складі СРСР) не проводила жодної самостійної економічної, політичної та зовнішньоторговельної діяльності.

У той час Львівська митниця починає відігравати таку ж підпорядковану роль, як й інші митні установи. Водночас УРСР (у складі СРСР) не мала можливості у якийсь спосіб впливати на процес формування нормативної бази митної системи на своїй території.

12. Після бурхливих політичних подій 1989–1991 рр., що призвели до остаточного розпаду Радянського Союзу як єдиної централізованої наддержави, припинили існування і радянські митні органи. Процес становлення митної справи після здобуття Україною незалежності був непростим, передусім тому, що в радянські часи митні органи України у складі відповідних структур СРСР загалом лише забезпечували державну монополію на зовнішньоекономічні відносини. Отож, у спадок Українській державі дісталася практично несформована та слабкорозвинена митна система, процес формування якої триває і досі. Державотворчі процеси, формування національного митного законодавства, розвиток інфраструктури



безпосередньо торкнулися і Львівської митниці, яка була серед лідерів, зокрема, щодо перерахування коштів до державного бюджету України.

13. Після проголошення 24 серпня 1991 р. незалежності, Україна знаходячись у центрі Європи і будучи оточеною багатьма державами з різним рівнем економіки, різними політичними цінностями, повинна була визначатись зі своїми економічними інтересами і зайняти своє місце у світовій економічній інтеграції за допомогою проведення відповідної митної політики. Вбачається, що на той час найбільш оптимальною концепцією розвитку міжнародних відносин України, була її прогресуюча участь в системі політичних та економічних союзів Центральної Європи, при збереженні позаблокового статусу без ядерної держави. Однак, поступово все актуальнішою для нашої держави ставала необхідність поглиблення її співпраці з Європейським Союзом.

14. Адаптацію митного законодавства України в контексті європейської інтеграції пропонуємо здійснювати у трьох взаємопов'язаних напрямках, а саме відповідно до: а) норм і стандартів міжнародного митного права; б) стандартів та практики митного регулювання ЄС; в) внутрішньодержавних норм і стандартів митного регулювання європейських держав. Органам державної влади України, що відповідають за проведення адаптації (гармонізації) національного митного законодавства до стандартів митного регулювання Європейського Союзу, особливо це стосується державної митної служби України, Міністерства юстиції України та Міністерства закордонних справ України, слід проводити ретельний моніторинг процесів приєднання Європейського Союзу до положень багатосторонніх митних угод, (зокрема Конвенції Кіото та Протоколів до неї). І лише після того планувати конкретні заходи з адаптації митного законодавства України до стандартів митного регулювання Європейського Союзу та терміни їх виконання. Одним із головних завдань всіх

вищезазначених органів державної влади України є своєчасне ознайомлення з нововведеннями у праві ЄС і врахування особливостей їх форми та змісту під час планування конкретних заходів з гармонізації національного митного законодавства зі стандартами Європейського Союзу.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Актуальні питання реформування системи правоохоронних органів: зарубіжний досвід і проблеми України / заг. ред. акад. НАНУ д. т. н. В. П. Горбуліна. – К. : ДП ПВУ Євро, 2006. – Вип. 29. – 334 с.
2. Бережнюк І. Г. Митне регулювання України: національні та міжнародні аспекти : монографія / І. Г. Бережнюк. – Дніпропетровськ : Академія митної служби України, 2009. – 543 с.
3. Бережнюк І. Т. Модернізація митних органів України в рамках економічної безпеки держави та рекомендацій Всесвітньої митної організації / І. Т. Бережнюк // Вісник Академії митної служби України. – 2001. – № 2. – С. 43–50.
4. Берковський В. Деякі аспекти розвитку системи правового регулювання торгових відносин на Волині у XVI – першій половині XVII ст.: митне та гостинне право / В. Берковський // Український історичний збірник. – К., 2003. – Вип. 5. – С. 78–92.
5. Берковський В. Типологія і структура митної системи Волині в кінці XV – першій половині XVII ст. / В. Берковський // Вісник Академії митної служби України. – 2006. – № 1.
6. Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 38–39. – Ст. 288.
7. Ведомости Верховного Совета СРСР. – 1964. – № 20. – Ст. 242.
8. Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 26. – Ст. 288.
9. Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 16. – Ст. 203.
10. Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 19. – Ст. 259.
11. Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 2. – Ст. 5.
12. Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 20. – Ст. 116.
13. Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 24. – Ст. 125.
14. Відомості Верховної Ради України. – 2002. - № 1. – Ст.2.

15. Відомості Верховної Ради України. – 1991. - № 29. – Ст.377
16. Відомості Верховної Ради України. – 2000. - № 13. – Ст.110.
17. Відомості Верховної Ради України. – 2003. - № 26. – Ст.187-188.
18. Гаращук В. М. Контроль та нагляд у державному управлінні / В. М. Гаращук. – Х. : Фоліо, 2002. – 176 с.
19. Габричидзе Б. Н. Таможенное право : учебн. для вузов / Б. Н. Габричидзе. – М. : НОРМА, 2001. – 225 с.
20. Габричидзе Б. Н., Полежаев Д. М. Становление и развитие таможенной службы в Советском государстве (1917–1991 гг.) / Б. Н. Габричидзе, Д. М. Полежаев // Государство и право. – М., 1992. – № 10. – С. 27–37.
21. Гасенко О. Щодо окремих питань протидії корупції у митній службі / О. Гасенко // Митниця. – 2009. – Черв. – № 6 (55). – С. 14–15.
22. Гвоздик-Пріцак Л. Економічна і політична візія Богдана Хмельницького та її реалізація в державі Військо Запорізьке / Л. Гвоздик-Пріцак. – К. : Обереги, 1999. – 216 с.
23. Голос України. – 1991. – 12 черв. – № 112.
24. Гребельник О. П. Митно тарифна політика за умов трансформації економічної системи : монографія / О. П. Гребельник. – К., 2001. – 690 с.
25. Гріх С. В. М. С. Грушевський про митну політику Литовсько-Польської адміністрації на українських землях у XIV–XVII століттях / С. В. Гріх // Митна політика в Україні. Історичні та правові аспекти проблеми : зб. наук. пр. пам'яті проф. Й. Л. Рисіча. – АМСУ, 2004. – С. 78–86.
26. Грушевський М. С. Історія України-Руси : в 11 т., 12 кн. / М. С. Грушевський ; редкол. П. С. Сахань (голова ) та ін. – К. : Наук. думка. – 1995. – Т. 6. – 680 с.

27. Грушевський М. С. Історія України-Руси / М. С. Грушевський. – Львів, 1913. – Т. 1. – 648 с.
28. Грабовський В., Мельничук Я., Моцак Г. Без них кордон – не кордон / В. Грабовський, Я. Мельничук, Г. Моцак // Бізнес і безпека. – 2007. – № 1. – С. 5.
29. Приймаченко Д. В. Проблеми та перспективи модернізації адміністративної діяльності митних органів / Д. В. Приймаченко // Підприємництво, господарство і право. – 2007. – № 5. – С. 74–78.
30. Державний архів Львівської області (ДАЛО) Ф–59. – Оп. 9. – Спр. 5Р. – Арк. 12.
31. Даркевич В. П. Международные связи / В. П. Даркевич // Древняя Русь, город, замок, село. – М., 1985. – С. 387–411.
32. Декларація про державний суверенітет України : Прийнята ВР Української РСР 16 липня 1990 р. № 55-ХІІ // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1990. – № 31. – Ст. 429.
33. Демин Ю. М. Таможенный контроль в Украине : монографія / Ю. М. Демин. – Киев : Преса України, 2004. – 543 с.
34. Денисова А. В. Проблеми митного регулювання в Україні і основні тенденції до їх подання / А. В. Денисова // Південноукраїнський правничий часопис. – 2006. – № 3. – С. 112–114.
35. Деркач Л. В. Українська митниця: вчора, сьогодні, завтра / Л. В. Деркач. – К. : ДМСУ, 2000. – 542 с.
36. Дзюбій О. А. Правові та інституційні засади співробітництва України і ЄС / О. А. Дзюбій // Право України. – 2006. – № 1. – С. 136–139.
37. Додін Е. В. Рамочные стандарты безопасности и упрощения глобальной торговли / Е. В. Додін // Митна справа. – 2005. – № 4. – С. 9–12.
38. Додін Е. В. Поняття та зміст митної справи України / Е. В. Додін // Митна справа. – 2004. – № 4. – С. 11–17.

39. Додін Е. В. Правові основи митної справи України / Е. В. Додін // Митна справа. – 2004. – № 4. – С. 6–18.
40. Дячок О. О. Історія митних відносин на українських землях середини XIV – середини XVII ст. (методологічні та джерелознавчі аспекти) / О. О. Дячок // Матеріали V конгресу Міжнародної асоціації українців. Історія : зб. наук. ст. – Чернівці : Рута, 2008. – Ч. 1. – С. 180–188.
41. Дячок О. О. Проблеми дослідження митних відносин на українських землях в середині XIV – середині XVII ст. / О. О. Дячок // Митна політика України в контексті європейського вибору проблеми та шляхи їх вирішення : матер. наук.-практ. конф. – Дніпропетровськ : АМСУ, 2008. – С. 194–196.
42. Дьомін Ю. М. Правові засади організації та здійснення митного контролю в Україні : теоретичні та практичні проблеми : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра юрид. наук : 12.00.07 / Ю. М. Дьомін. – К., 2006. – С. 12.
43. Економічна енциклопедія : у 3 т. / редкол. : С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – К. : Вид. центр «Академія», 2002. – С. 952.
44. Ершов А. Д. Международные таможенные отношения / А. Д. Ершов. – М. : Знание, 2000. – С. 207.
45. ЄС–Україна – починання стратегічного партнерства // Євробюлетень. – 2005. – № 2. – С. 6–10.
46. Жеребцова Л. Ю. Митна система Великого князівства Литовського та Речі Посполитої XVI – середини XVII ст. / Л. Ю. Жеребцова // Митна політика в Україні. Історичні та правові аспекти проблеми : зб. наук. пр. пам'яті проф. Й. Л. Рисіча. – Дніпропетровськ : АМСУ, 2004. – С. 86–92.
47. Жуковський А., Субтельний О. Нарис історії України / А. Жуковський, О. Субтельний. – Львів : Вид-во НТШ, 1992. – С. 229.

48. Збірник наказів та розпоряджень Державного митного комітету України. – К., 1995. – № 176.
49. Звернення Комісії до Європейського парламенту та Ради: стратегія розширення та головні виклики. – Брюссель, 2006–2007. – 649 с.
50. Звіт начальника відділу власної безпеки Львівської митниці від 10 вересня 2010 р.
51. Історія митної справи в Україні / за ред. П. В. Пашка, В. В. Ченцова. – К. : Знання, 2006. – 606 с.
52. Информационные и методические документы и материалы конгрессов, симпозиумов, конференций Всемирной таможенной организации по проблемам реформирования и модернизации таможенных служб мира. – Брюссель, 1994–1997. – 359 с.
53. Ківалов С. В. Митна політика України: підручник/ С. В. Ківалов, Б. А. Кормич. – Одеса, 2002. – 255 с.
54. Кіотські стандарти для України // Митниця. – 2006. – № 10 (23). – С. 2.
55. Ковальова О. О. Стратегії євроінтеграції: як реалізувати європейський вибір України / О. О. Ковальова ; Інститут політичних і етнонаціональних досліджень НАН України. – К., 2006. – С. 340.
56. Ковальський М. П. Источники по социально-экономической истории Украины XVI – первой половины XVII века: Структура источниковой базы / М. П. Ковальський. – Днепропетровск, 1982. – 91 с.
57. Кольбенко А. В. Історико-правові аспекти утворення та діяльності митних органів України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01 / А. В. Кольбенко / Львівський державний університет імені Івана Франка. – Львів, 1997. – 165 с.
58. Коментар Митного кодексу України: із практики митної справи / за ред. П. В. Пашка, М. М. Каленського. – К. : Юстіан, 2004. – 736 с.

59. Комментарий к Таможенному кодексу Российской Федерации / под общ. ред. Б. Н. Габричидзе. – М., 1997. – С. 27.
60. Косик В. Україна і Німеччина у Другій світовій війні / В. Косик. – Львів, 1993. – 658 с.
61. Крип'якевич І. П. Матеріали до історії торгівлі Львова / І. П. Крип'якевич // Записки Наукового товариства ім. Шевченка. – 1905. – Т. 65. – 46 с.
62. Кульчицький В. С., Тищик Б. Й. Історія держави і права України / В. С. Кульчицький, Б. Й. Тищик. – К., 2001. – 320 с.
63. Кухаренко В. Б. Управление модернизацией таможенной службы : монографія / В. Б. Кухаренко. – М. : РИО РТА, 1998. – 336 с.
64. Линниченко И. А. Взаимные отношения Руси и Польши до половины XIV столетия / И. А. Линниченко. – Киев, 1884. – Ч. 1. – 216 с.
65. Макогон Ю. В. Украина и Европейский Союз: проблемы и перспективы сотрудничества / Ю. В. Макогон // Проблемы развития внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект : сб. науч. тр. – Донецк : ДонНУ, 2002. – С. 475–479.
66. Марков Л. Н. Очерки по истории таможенной службы / Л. Н. Марков. – Иркутск, 1987. – С. 106.
67. Междисциплинарный словарь по менеджменту/ под общ. ред. С. П. Мясоедова. – М., 2006. – С. 320.
68. Мельник А. Ф. Інституційні бар'єри інтеграції України у Європейський Союз та шляхи їх подолання / А. Ф. Мельник // Вісник Тернопільської академії народного господарства. Спецвип. : Проблеми економічної інтеграції України в Європейський Союз: європейські студії. – 2000. – № 15, ч. 1. – С. 99–103.
69. Методические рекомендации по использованию документов Литовской метрики XVI в. в курсе источниковедения отечественной истории



/ под. общ. ред. Н. П. Ковальский, Г. В. Боряк. – Днепропетровск, 1987. – 52 с.

70. Митне право України : навч. посіб. /за заг. ред. В. В. Ченцова. – К. : Істина, 2007. – 328 с.

71. Митний кодекс України // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 39. – С. 288.

72. Мазур А. В. Теоретичні та практичні аспекти нормоутворення в митній системі України / А. В. Мазур // Митна справа. – 2001. – № 5. – С. 15–21 ; 2005. – С. 8–9.

73. Михайлов Б. В. Советская таможенная политика и законодательство / Б. В. Михайлов. – М., 1973. – С. 73.

74. Мицак А. П. Особливості митної політики Речі Посполитої на українських землях у XIV–XVIII ст. / А. П. Мицак // Право України. – 2002. – № 9. – С. 132–34.

75. Мицак А. П. Організація та структура Львівської митниці: сторінки історії / А. П. Мицак. – Львів : Тріада Плюс, 1999. – 38 с.

76. Мицак А. П. Становлення та розвиток митного законодавства на території України : дис. канд. юрид. наук : 12.00.01 / А. П. Мицак ; ЛНУ ім. І. Франка. – Львів, 2004. – 187 с.

77. Наказ Державного митного комітету України від 12 вересня 1992 р. «Про введення в дію Типового положення про митницю України». – Дисциплінарний статут працівників митних органів України. – К., 1992. – С. 3.

78. Наказ Державного митного комітету України від 28 травня 1993 р. № 129 «Про затвердження типової структури митниці» // Збірник наказів та розпоряджень Державного митного комітету України. – К., 1995. – Вип. 2. – С. 99–101.

79. Наказ Державного митного комітету України від 1 лютого 1994 р. «Про затвердження Положення про діяльність митних брокерів» // Збірник наказів та розпоряджень Державного митного комітету України. – К., 1995. – Вип. 2. – С 87–89.
80. Науковий потенціал майбутнього України на шляху до європейської інтеграції : матер. наук. конф. / Дніпропетровська Академія митної служби України. – Дніпропетровськ, 2004. – 255 с.
81. Новиков А. В. Контроль в системе управления таможенным делом в РФ : дис. канд. юрид. наук : 12.00.02 / А. В. Новиков. – СПб., 1999. – С. 219.
82. Науменко В. П. Применение таможенных режимов в Украине: теория, практика, рекомендации : практич. пособие / В. П. Науменко. – К. : Знання, 2005. – С. 430.
83. Основи митної справи в Україні : підручник / за ред. П. В. Пашка. – К. : Знання, 2008. – 651 с.
84. Основные документы по осуществлению внешнеэкономической деятельности. – М., 1989. – С. 5.
85. Пашко П. В., Пісной П. Я. Митна політика та митна безпека України / П. В. Пашко, П. Я. Пісной // Фінанси України. – 2006. – № 1. – С. 74–85.
86. Пашуто В. Т. Очерки по истории Галицко-Волынской Руси / В. Т. Пашуто. – М., 1950. – С. 328.
87. Падун П. П., Онишкевич В. А., Бережнюк І. Г. Сучасна система управління митною справою в Україні / П. П. Падун, В. А. Онишкевич, І. Г. Бережнюк. – Дніпропетровськ : АМСУ, 1999. – С. 30.
88. Про державну митну службу України : Указ Президента України від 29 листопада 1996 р. // Голос України. – 1996. – 14 груд. – № 34 (1287). – С. 4.

89. Про створення регіональних митниць та митниць Державної митної служби України : Наказ Державної митної служби України від 20 грудня 1996 р. № 564 // Бюлетень законодавства і юридичної практики України. – 2002. – № 9. – С. 187–194.

90. Про питання Державної митної служби України : Указ Президента України від 24 серпня 2000 р. // Голос України. – 2000. – 5 серп. – № 87 (1321). – С. 15.

91. Прокопенко В. В. Методи таможенного контролю / В. В. Прокопенко // Митна справа. – 2000. – № 6. – С. 15–19.

92. Про заходи щодо активізації євроінтеграційного прикордонного співробітництва : Указ Президента України від 19 грудня 2007 р. № 1236/2007 // Офіц. вісн. Президента України. – 2007. – № 38. – Ст. 1054.

93. Про приєднання України до Протоколу про внесення змін до Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур : Закон України від 5 жовтня 2006 р. № 227-V // Офіц. вісн. України. – 2006. – № 43. – Ст. 2865.

94. Сандровський К. К. Международное таможенное право : учебник / К. К. Сандровський. – К. : Знання, 2002. – С. 461.

95. Сандровский К. К. Таможенное право / К. К. Сандровский. – К. : Вища шк., 1974. – С. 176.

96. Сидоренко О. Ф. Українські землі у міжнародній торгівлі (IX – середина XVII ст.) / О. Ф. Сидоренко ; АН України. – К. : Наук. думка, 1992. – 322 с.

97. Сиротюк О. Д. Деякі проблеми застосування митного законодавства при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності в Україні / О. Д. Сиротюк // Економіка. Фінанси. Право. – 2004. – № 7. – С. 23–25.

98. Сборник Постановлений СССР. – 1981. – № 17. – С. 101

99. Спектор І. Українська митниця: справи, проблеми, перспективи / І. Спектор / – К., 1996. – 125 с.
100. Справочник научного работника : архивы, документы, исследователь/ авт. сост. Ю. М. Гросман, В. Н. Кутик. – 2-е изд., перероб. и доп. – Львов : Изд-во Львов. ун-та, 1983. – С. 34, 78–80.
101. Субтельний О. Україна: історія / О. Субтельний. – К. : Либідь, 1991. – 512 с.
102. Субтельний О. Україна: історія. – Вид. 3, перероб. і доп. – К., 1993. – 717 с.
103. Таможенное дело в капиталистических странах / под. ред. А. А. Санталова. – М., 1939.
104. Таможенный кодекс Союза ССР. – М., 1946.
105. Таможенная служба в Российской Федерации. – М. : Юрид. лит., 1993. – С. 79–80.
106. Украинская таможня : справочник. – К., 1993. – 420 с.
107. Учереждения Западной Украины до воссоединения ее в едином Советском Социалистическом государстве : справочник. – Львов, 1955. – 80 с.
108. Угаров Б. М. Международная борьба с контрабандой. / Б. М. Угаров. – М. : Международные отношения, 1981. – 214 с.
109. ЦДА в м. Львові – Ф. 350. – Оп. 1. – Спр. 2694. – Арк. 2.
110. ЦДА в м. Львові. – Ф. 350. – Оп. 1. – Спр. 4940. – Арк. 3.
111. ЦДА в м. Львові. – Ф. 52. – Оп. 1. – Спр. 134. – Арк. 4.
112. ЦДА в м. Львові. – Ф. 131. – Оп. 2. – Спр. 503. – Арк. 12.
113. ЦДА в м. Львові. – Ф. 52. – Оп. 2. – Спр. 1153. – Арк. 181.
114. ЦДА в м. Львові. – Ф. 52. – Оп. 2. – Спр. 613. – Арк. 13.
115. ЦДА в м. Львові. – Ф. 110. – Сп. 78. – Арк. 2.

116. ЦДІА в м. Львові. – Ф. 350. – Оп. 1. – Спр. 2697. – Арк. 4.
117. ЦДІА в м. Львові. – Ф. 350. – Оп. 1. – Спр. 2026. – Арк. 6.
118. ЦДІАЛ. – Ф. 204. – Оп. 1. – Спр. 173. – Арк. 87–200. – С. 29.
119. ЦДІАЛ. – Ф. 146. – Оп. 4. – Спр. 492. – Арк. 8.
120. ЦДІАЛ. – Оп. 4. – Спр. 498. – Арк. 11–44. – Арк. 23.
121. ЦДІАЛ. – Ф. 146. – Оп. 4. – Спр. 7669. – Арк. 4.
122. ЦДІАЛ. – Ф. 146. – Оп. 4. – Спр. 7673. Арк. 2.
123. ЦДІАЛ. – Ф. 146. – Оп. 4. – Спр. 1715. – Арк. 9–218 (10).
124. ЦДІАЛ. – Ф. 146. – Оп. 4. – Спр. 502. – Арк. 5.
125. ЦДІАЛ. – Ф. 204. – Оп. 1. – Спр. 173. – Арк. 87–200 (87).
126. ЦДІАЛ. – Ф. 146. – Оп. 4. – Спр. 501. – Арк. 46.
127. ЦДІАЛ. – Ф. 146. – Оп. 4. – Спр. 203. – Арк. 1 – 16 (15).
128. ЦДІАЛ. – Ф. 146. – Оп. 4. – Спр. 120. – Арк. 24.
129. ЦДІАЛ. – Ф. 52. – Оп. 2. – Сп. 613. – Арк. 5.
130. ЦДІАЛ. – Ф. 442. – Оп. 780. – Спр. 164. – Арк. 84.
131. Цабрия Д. Д. Система управления: к новому облику (государственно-правовые аспекты) / Д. Д. Цабрия. – М. : Юрид. лит., 1990. – 272 с.
132. Цветков В. В., Аверьянов В. Б. Государственное управление и право / В. В. Цветков, В. Б. Аверьянов. – К. : Знание, 1979. – 64 с.
133. Цветков В. В. Державне управління: основні фактори ефективності. (політико-правовий аспект) / В. В. Цветков. – Х. : Право, 1996. – 164 с.
134. Чернышов С. И., Худойкина Т. В. Таможенная политика и юридический конфликт : монография / С. И. Чернышов, Т. В. Худойкина. – М. : РИО РТА, 1999. – 244 с.

135. Чуфаровский Ю. В. Таможенное право : учеб. пособие / Ю. В. Чуфаровский. – М. : Эксмо, 2005. – 160 с.
136. Чорний В. Україна і митна справа: історичний нарис / В. Чорний. – К., 2001. – 349 с.
137. Чорний В. В. Християнська десятина, Київська Русь, митна справа та сьогодні / В. Чорний. – К., 2001. – 478 с.
138. Шагиева Р. В. Процессуально-правовые нормы и их реализация в социалистическом обществе / Р. В. Шагиева. – Казань : Изд-во Казан. ун-та, 1986. – 104 с.
139. Шафир М. А. Компетенция СССР и Союзной республики (конституционные вопросы) / М. А. Шафир. – М. : Наука, 1968. – 228 с.
140. Шахов И. Б. Контроль как разновидность правовой формы деятельности органов Советского государства : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Харьков : Харьков. юрид. ин-т, 1983. – 21 с.
141. Шевченко В. Правоохранительная деятельность таможенных органов Украины / В. Шевченко // Юридический вестник. – 1999. – № 1. – С. 34–35.
142. Шерман М. Структура таможни Франции / М. Шерман // Митна справа. – 2000. – № 4. – С. 34–37.
143. Шишка Р. Б. Митне право України : навч. посіб. / Р. Б. Шишка, В. В. Сергієнко. – 3-тє вид., доп. і перероб. – Х. : Еспада, 2004. – 352 с.
144. Шульга М. Г. Митні правила та їх види / М. Г. Шульга // Проблеми законності : респ. міжвідомч. наук. зб. / відп. ред. В. Я. Тацій. – Х. : Нац. юрид. акад. України, 2005. – Вип. 71. – С. 104–111.
145. Шульга М. Г. Поняття митного права / М. Г. Шульга // Проблеми законності : респ. міжвідомч. наук. зб. / відп. ред. В. Я. Тацій. – Х. : Нац. юрид. акад. України, 2000. – Вип. 42. – С. 124–130.

146. Шульга М. Г. Правові принципи державного регулювання митної діяльності / М. Г. Шульга // Проблеми законності : респ. міжвідомч. наук. зб. / відп. ред. В. Я. Тацій. – Х. : Нац. юрид. акад. України, 2003. – Вип. 62. – С. 58–65.

147. Шундигов К. В. О некоторых методологических проблемах формирования научного понятия правовой политики / К. В. Шундигов // Правовая политика и правовая жизнь. – 2003. – № 1. – С. 6–15.

148. Щодо міжнародних договорів, що регулюють співробітництво в митній сфері : Лист ДМСУ від 14 листопада 2005 р. № 22/725-ЕП [Електронний ресурс]. – Доступно з: <http://www.nau.com.ua>.

149. Юридическая процессуальная форма : теория и практика / под ред. П. Е. Недбайло, В. М. Горшенева. – М. : Юрид. лит., 1976. – 280 с.

150. Юридична енциклопедія : в 6 т. / редкол. : Ю. С. Шемшученко (голова редкол.) та ін. – К. : Укр. енцикл., 2003. – Т. 5 : П–С. – 736 с.

151. Юсупов В. А. Правоприменительная деятельность органов управления / В. А. Юсупов. – М. : Юрид. лит., 1979. – 136 с.

152. Ягодинський В. Щодо правоохоронної діяльності митних органів / В. Ягодинський // Право України. – 2002. – № 10. – С. 58–62.

153. Ямпольская Ц. А. Органы советского государственного управления в современный период / Ц. А. Ямпольская. – М. : Изд-во АН СССР, 1954. – 228 с.

154. Administrative management for development / ed. by Y. Chapel. – Brussel, 1947. – 40 p.

155. Apelt W. Der verwaltungrechtlich Vertrag: Ein Beitrag zur Lehre von der rechtswirksamen Hanlung im offentlichen Recht / W. Apelt. – Leipzig, 1920. – 195 p.

156. Customs areas of the world. Department of economic end social affairs, United Nations. – N. Y., 1989. – Statistic paper, Ser. M 30 / Rew. 2.

157. David Widdowson. The changing role of customs: evolution or revolution? / David Widdowson // World Customs Journal. – № 1. – Vol. 1.

158. Decision (CE) № 231 /2003 du Conseil du 17 mars 2003 portant adhesion de la Communauté européenne au protocole d'amendement à la convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (convention de Kyoto) // Journal officiel de l'Union Européenne.- 2003. – № L86. – P. 21.

159. Decision (CE) № 624/2007 du Parlement Européen et du Conseil, du 23 mai 2007, établissant un programme d'action pour la douane de la Communauté (Douane 2013) // Journal officiel de l'Union Européenne. – 2007. – № L154. – P. 25–31.

160. Engel C. Council of the European Union / C. Engel // Europe from A to Z. Guide to European integration. – Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 1997. – P. 54–58.

161. <http://www.mfa.gov.ua/mfa/ua/publication/content/19992.htm>.

162. Koczy L. Związki handlowe Wrocławia z Polską do końca XVI wieku / L. Koczy. – Katowice, 1936. – S. 25.

163. Matern M. A chronology of European integration / M. Matern // Europe from A to Z. Guide to European integration. – Luxembourg : Office for Official Publications of the European Communities, 1997. – P. 254–264.

164. Organisation mondiale des douanes [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.wcoomd.org/fries/1,%20ftibtic%](http://www.wcoomd.org/fries/1,%20ftibtic%20) – Situation des ratifications et adhésions au 30 juin 2008 // Convention internationale pour simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (conclue à Kyoto le 18 mai 1973. amendée le 26 juin 1999).

165. Règlement (CE) № 1192/2008 de la Commission, du 17 novembre 2008, modifiant le règlement (CEE) № 2454/93 fixant certaines dispositions d'application du règlement (CEE) № 2913/92 du Conseil établissant le code des



douanes communautaire // Journal officiel de l'Union Européenne. – 2008. – № L329. – P. 1–51.

166. Règlement (CE) № 450/2008 du Parlement Européen et du Conseil, du 23 avril 2008, établissant le code des douanes communautaire (code des douanes modernisé) // Journal officiel de l'Union Européenne. – 2008. – № L145. – P. 1–64.

167. Règlement (CEE) № 2913/92 du Conseil, du 12 octobre 1992, établissant le code des douanes communautaire // Journal officiel des Communautés Européennes. – 1992. – № L302. – P. 1–50.

168. The Customs law of EC. – Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 1992. – 174 p.

169. Wawrzynczyk A. Studia dziejow handlu Polski z Wielkim Ksiestwem Litewskim i Rosya w XVI w. / A. Wawrzynczyk. – Warszawa, 1956. – 129 s.

170. Wayman S. Cła i drogi handlowe w Polsce piastowskiej / S. Wayman. – Poznań, 1938. – S. 94–96.

171. What's customs service on 2002? // The Customs policy of European Union. – Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2001. – P. 18–19.