

*Бабенко А. Ю.,  
здобувач кафедри фінансового права  
Університету державної фіскальної служби України*

## ГЕНЕЗИС ТА ЕВОЛЮЦІЯ ІНСТИТУТУ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ МИТНОГО ЗАКОНОДАВСТВА

**Анотація.** Статтю присвячено історичному аспекту розвитку відповідальності за порушення митного законодавства. Розглянуто етапи становлення та еволюції інституту відповідальності за порушення митного законодавства на території нинішньої України. Зроблено акцент на тому, що відповідальність за порушення митного законодавства є міжгалузевим правовим інститутом.

**Ключові слова:** юридична відповідальність, правопорушення, митне законодавство, митні правовідносини, митне регулювання.

**Постановка проблеми.** Прагнення держави зберігати і підтримувати встановлений нею правовий порядок у сфері митного регулювання зумовлює необхідність правової охорони суспільних відносин, що виникають у процесі або з приводу переміщення предметів через митний кордон України. Для досягнення цієї мети держава запроваджує межу між дозволеним і недозволеним, вимагає від суб'єктів митних правовідносин утримання від дій, здатних порушити встановлені нею загальнообов'язкові правила заборонного типу у сфері державної митної справи. Це передбачає можливість і необхідність державного примусу, однією із форм якого є юридична відповідальність за порушення митного законодавства. Для того, щоб зрозуміти, що таке інститут відповідальності за порушення митного законодавства, слід з'ясувати процес формування цього виду відповідальності у митній сфері.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Історичний аспект розвитку митного законодавства України досліджувався багатьма українськими вченими. Необхідно відзначити праці таких науковців: І.Г. Бережнюк, Є.В. Додін, С.В. Ківалов, Б.А. Кормич, В.Т. Комзюк, А.В. Мазур, В.Я. Настюк, К.К. Сандровський, В.В. Ченцов та ін. Більшість наукових праць спрямовані на дослідження особливостей розвитку митної справи взагалі, а питання становлення і еволюції інституту відповідальності за порушення митного законодавства ще не знайшли свого належного наукового висвітлення.

**Метою статті** є дослідження історії становлення і розвитку інституту відповідальності за порушення митного законодавства на території нинішньої України, а також з'ясування правової природи цього виду юридичної відповідальності.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Передумовою для розвитку митної справи безпосередньо було товарне виробництво та міжнародна торгівля. З появою та розвитком Київської Русі митні відносини набували характеру системності. Більшість науковців схиляються до думки, що саме у цей період з'явилися зародки митної системи в Україні. Проте єдиної думки стосовно визначеного часу виникнення митної справи в літературі немає, що пов'язано з відсутністю документальних джерел щодо цього питання [1, с. 10]. Необхідно відзначити, що за часів Київської Русі з'явилися перші згадки щодо відповідальності у митній сфері.

Так, збірка законів Київської Русі «Руська правда» містила правила торгівлі, порядок сплати мит, застосування санкцій за контрабанду [2, с. 3]. Прикладом може слугувати такий різновид штрафу, як «промит», який встановлював подвійну ставку мита за провезення або спробу провезення товару злочинним шляхом. У судебнику князя Володимира було зазначено, що за спробу таємного провезення товару, не сплативши мито, передбачається покарання у вигляді конфіскації товару та побиття батогами перевізника [3, с. 65–70]. У XII – XIII ст. зі збільшенням митних зборів у віддалених князівствах посилюється потяг людей до незаконного провозу товарів. Саме у цей час формується система штрафів та інших покарань за порушення встановлених правил перевезення та продажу товарів. Поряд зі штрафом «промит» з'являється «заповідь» – це свого роду пеня за несплату мита під час продажу (купівлі) коней, а також штраф за таємне перевезення товару без сплати мита.

Свій вплив на митну справу у XIII ст. здійснила і навала монголо-татар. Внаслідок цього було введено нове поняття «тамга», яке у тюркських народів означало знак, клеймо, тавро, печать, що проставлялось на майні та підтверджувало право власності роду. В подальшому «тамгою» почали називати мита, що стягувались під час торгівлі на ринках і ярмарках. Від слова «тамга» було утворене нове поняття – «тамжить», тобто накладання тамги як доказу факту сплаченого податку поступово витіснило поняття «збирання мита», а місце збору, де товар «тажили», отримало назву «таможня». Щодо правової основи встановлення митних зборів і мит існували уставні грамоти, адресовані окремим містам, які встановлювали види та розміри зборів, порядок їх сплати, відповідальність за порушення митних правил [4, с. 28–31].

У період завоювання українських земель Литвою, Польщею та Австро-Угорщиною Україна втратила свою суверенність, а митна справа – самостійність, на території сучасної України діяло митне законодавство зазначених країн. Литовська доба характеризувалась великою кількістю митних ставок, які часто змінювались, та жорсткими санкціями стосовно тих, хто бажав обійти такі значні митні застави [5, с. 9]. Важливе значення для розвитку митної справи в цілому та у встановленні відповідальності за порушення митних правил мали Литовські статuti XVI ст. У них закріплювались поняття митних зборів та відповідальність за надмірне стягнення мита або за встановлення нових мит [6, с. 59].

За часів козацької доби існувала жорстка система покарань за спробу реалізації іноземними купцями товарів за посередництва українських купців, які мали пільги. За таке порушення усі товари підлягали конфіскації митниками [7, с. 73]. Будь-яке порушення правил, встановлених правовими актами щодо перевезення товарів і цінностей через кордон, отримало назву «контрабанда», а винні у скоєнні зазначених дій підлягали покаранню. Система встановлених санкцій за невиконання митних правил була досить жорстка. За контрабандне ввезення

тютюну жорстоко били та прилюдно соромили, за контрабандне перевезення алкогольних напоїв карали биттям батогами та відрубанням рук і ніг [8, с. 17].

З кінця XVII ст. Україна потрапляє під залежність від Росії та втрачає свою державність. У складі Російської імперії Росія починає процес встановлення тотального контролю над Україною, що передбачав, зокрема, і ліквідацію митної системи як самостійного елементу. На початку XIX ст. контрабанда набула загрозливих масштабів для країни. Введення протекціоністського тарифу 1822 р. та перехід Росії на протекціоністську політику з 1877 р., а також будівництво залізничних доріг і розвиток зовнішньої торгівлі на півдні та сході країни призвели до поширення контрабанди не тільки на державному кордоні, а й у торгових та промислових центрах Росії. Боротьба з контрабандою набула державного значення. Одним із важливих факторів успішної боротьби з контрабандою є розвиток законодавства щодо боротьби з незаконним перевезенням товарів. Правові основи боротьби з контрабандою, що зазначались у кримінальних улогах, митних статутах та інших документах, свідчать про те, що держава посилювала міри покарання за контрабанду, переходила від адміністративних покарань до кримінальної відповідальності контрабандистів [9].

Відродження української державності почалося під час визвольних воєн 1917–1921 рр., це зумовило, зокрема, можливість проведення власної митної політики [10, с. 28]. Втім, слід відзначити, що можливість будувати самостійну митну політику, спираючись на власні митні органи, з'явилася в Україні лише з проголошенням незалежності Української Народної Республіки. Уряди, що існували у цей період, із глибоким розумінням ставились до проблеми створення митної системи, але для реалізації проєктів їм не вистачило часу. З остаточним утвердженням на українській землі радянської влади її митна справа здійснювалась як загальнодержавна урядами СРСР і його митними органами, створеними в Україні. За часів СРСР митна справа України не мала самостійності, все було підпорядковано центральним виконавчим органам.

Важливу роль у боротьбі з контрабандою в Україні відіграв Кримінальний кодекс УРСР 1922 р., який встановив відповідальність за контрабанду «просто» та «диференційовану». Митний кодекс СРСР 1928 р. був першим документом, який охоплював майже всю сферу митних відносин та діяв понад 40 років. Третій розділ Митного кодексу СРСР чітко визначив поняття контрабанди, виокремивши 12 можливих її варіантів. У 40–50-х рр. сформувався механізм боротьби з митними правопорушеннями, який був відображений у нормативних документах. У 1964 р. указом Президії Верховної Ради СРСР було затверджено новий Митний кодекс, який враховував останні тенденції розвитку митного регулювання та потреби суспільства. У Кодексі було передбачено два види контрабанди – контрабанда як адміністративне правопорушення та контрабанда як кримінальний злочин. Відповідальність за порушення митних правил та контрабанду було передбачено у III Розділі (ст.ст. 96–120) [11, с. 67].

Уперше адміністративну відповідальність за порушення митних правил було встановлено в 1984 р. у Кодексі України про адміністративні правопорушення, який містив ст. 208 «Порушення митних правил» та ст. 209 «Контрабанда». Згідно з указом Президії Верховної Ради УРСР № 158-12 від 3.08.1990 р. Кодекс було доповнено ст. 2081 «Порушення встановленого порядку вивезення за межі республіки товарів народного споживання чи інших матеріальних цінностей». З появою

низки принципово нових положень щодо системи організації і регулювання зовнішньоекономічної діяльності у прийнятому 1991 р. Митному кодексі СРСР контрабанда була виключена зі складу адміністративних правопорушень.

Зменшення впливу партійних структур, нестабільність останніх років та недосконалість СРСР, його невідповідність сучасним умовам сприяють закономірному етапу, на який стає Україна, – здобуття 24 серпня 1991 р. незалежності. З часу проголошення незалежності України було прийнято три Митні кодекси (1991 р., 2002 р. та 2012 р.), що було зумовлено вимогами часу та завданнями, які ставились перед ними. Кожний Митний кодекс містить норми щодо відповідальності за порушення митних правил, характеристики складів правопорушень, визначення специфіки стягнень за їх скоєння, порядку їх застосування.

У Митному кодексі України, прийнятому у 1991 р., в окремому розділі законодавцем було сформульовано 18 складів порушення митних правил, а також у Главі 2 Розділу VIII визначено особливий порядок провадження щодо них. Слід зазначити, що в МК України 1991 р. не вказувалось на втрату чинності норм Кодексу України про адміністративні правопорушення, які передбачали підстави відповідальності за порушення митних правил. До 17 травня 2001 р. ст.ст. 208, 2081, 209 Кодексу України про адміністративні правопорушення існували поряд зі статтями МК України 1991 р., які встановлювали перелік та склад митних правопорушень, незважаючи на значні відмінності у кваліфікації цих діянь. МК України 1991 р. значно розширив коло правопорушень у митній сфері, його процесуальна частина мала схематичний характер, тому багато аспектів регламентації провадження за цією категорією справ залишилось поза межами МК України. Невизначеність у питаннях поняття контрабанди призвело до суттєвого послаблення боротьби з незаконним переміщенням предметів через митний кордон України.

Головним фактором прийняття нового Митного кодексу стало прагнення України вступити до СОТ з метою покращення своєї позиції на світовій арені та інтегрування до ЄС шляхом створення зони вільної торгівлі. МК України 2002 р. уже відповідав основним нормам міжнародного законодавства. У цьому Кодексі порушення митних правил були передбачені у ст.ст. 329–355.

Прийнятий у 2012 р. МК України утворює правову основу для реалізації завдань, що продиктовані вимогами часу та поставлені перед органами державної фіскальної служби України у сфері реалізації державної митної політики, головним серед яких є реформування для виведення її на новий рівень якості надання послуг суспільству і бізнесу з одночасним неухильним гарантуванням митних інтересів держави. Однією із суттєвих змін у цьому Кодексі є те, що відбулась декриміналізація товарної контрабанди, тобто її переведено з категорії кримінальних злочинів до адміністративних правопорушень. Також МК України 2012 р. було скорочено перелік видів порушень митних правил та переглянуто стягнення, які можуть застосовуватись.

Аналіз чинного законодавства України дозволяє стверджувати, що відповідальність за порушення митного законодавства є міжгалузевим правовим інститутом, який об'єднує у собі норми різних галузей законодавства.

Так, за порушення митних правил передбачена адміністративна відповідальність (ст.ст. 458–485 МК України); за несвоєчасне або неналежне виконання обов'язку зі сплати митних платежів передбачена фінансова відповідальність (ст.ст. 109–1281 Глави 11, ст.ст. 129–132 Глави 12 Податкового кодексу України); за переміщення через митний кордон України поза мит-

ним контролем або із приховуванням від митного контролю культурних цінностей, отруйних, сильнодіючих, вибухових речовин, радіоактивних матеріалів, зброї, боєприпасів (крім гладкоствольної мисливської зброї та бойових припасів до неї), спеціальних технічних засобів негласного отримання інформації, а також наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів чи прекурсорів або фальсифікованих лікарських засобів, передбачена кримінальна відповідальність (ст.ст. 201, 305 Кримінального кодексу України); за ухилення від сплати податків, зборів (обов'язкових платежів) передбачена кримінальна відповідальність (ст. 212 Кримінального кодексу України); за вчинення правопорушень, пов'язаних із підприємницькою діяльністю у митній сфері, та за заподіяння матеріальних збитків і моральної шкоди як діями митних працівників, так і іншими особами, передбачена цивільна відповідальність (наприклад, митно-брокерська діяльність – ст.ст. 416–419 МК України).

З огляду на викладене, вважаємо, що порушення норм митного законодавства є різного роду правопорушення: кримінальні правопорушення у сфері митного регулювання, адміністративні правопорушення (порушення митних правил), фінансові (податкові) правопорушення у сфері державної митної справи тощо. Всі ці правопорушення різні за характером та ступенем суспільної небезпечності, але головна їхня особливість полягає у тому, що вони мають загальний об'єкт посягання – суспільні відносини, що виникають у процесі або з приводу переміщення предметів через митний кордон України.

**Висновки.** У становленні і розвитку інституту відповідальності за порушення митного законодавства на території нинішньої України пропонується виокремити такі етапи: 1) XI – XVII ст. – зародження інституту відповідальності за порушення митного законодавства у Київській Русі; 2) IX – XIII ст. – розвиток інституту відповідальності за порушення митного законодавства характеризується занепадом Київської Русі та навалом монголо-татар; 3) XIV – II пол. XVI ст. – розвиток інституту відповідальності за порушення митного законодавства у часи Литовсько-Польської доби; 4) поч. II пол. XVI ст. – I пол. XVIII ст. – розвиток інституту відповідальності за порушення митного законодавства у період запорізького козацтва; 5) кінець XVII ст. – поч. XX ст. – розвиток інституту відповідальності за порушення митного законодавства в період входження українських земель до Російської імперії; 6) поч. XX ст. – 1991 р. – розвиток інституту відповідальності за порушення митного законодавства у радянську добу; 7) 1991–2002 рр. – становлення та розвиток інституту відповідальності за порушення митного законодавства у період прийняття першого Митного кодексу України; 8) 2002–2012 рр. – прийняття другого Митного кодексу України; 9) 2012 р. – по теперішній час – прийняття третього Митного кодексу України.

На наш погляд, відповідальність за порушення митного законодавства є комплексним інститутом, оскільки підставою такої відповідальності може бути дія або бездіяльність, перед-

бачена нормами адміністративного, фінансового, кримінального та цивільного права.

#### *Література:*

1. Владимиров К.Н. Таможенное регулирование : [учеб. пособ.] / К.Н. Владимиров., В.Ю. Бардачова. – Херсон : Олди-плюс, 2002. – 336 с.
2. Кисловский Ю.Г. Контрабанда. История и современность / Ю.Г. Кисловский. – М., 1996. – 430 с.
3. Памятники русского права / под ред. С.В. Юшкова. – М., 1953. – Т. 1. – 443 с.
4. Марков Л.Н. Очерки по истории таможенной службы / Л.Н. Марков. – И., 1987. – 156 с.
5. Митна енциклопедія : у 2-х т. – Т. 2 / Редкол.: І.Г. Бережнюк (відп. ред.) та ін. – Хмельницький : ПП А.А. Мельник, 2013. – 536 с.
6. Статути Великого князівства Литовського : у 3-х т. – Т. I. Статут Великого князівства Литовського 1529 року / за ред. С. Ківалова, П. Музиченка, А. Панькова. – Одеса : Юрид. літ-ра, 2002. – 464 с.
7. Гребельник О.П. Основи митної справи : [навч. посіб.] / О.П. Гребельник. – К. : Центр навч. літ-ри, 2003. – 600 с.
8. Угаров Б.М. Международная борьба с контрабандой / Б.М. Угаров. – М., 1981. – 215 с.
9. Полное собрание законов Российской империи. Собрание первое: С 1649 по 12 декабря 1825 года. – СПб. : Тип. 2-го Отд-ния Собств. Е.И.В. Канцелярии, 1830. – Ст. XXXV. – № 27453, 27586.
10. Ківалов С.В. Митна політика України : [підруч.] / С.В. Ківалов, Б.А. Кормиш. – Одеса : Юрид. літ-ра, 2002. – 256 с.
11. Історія митної справи в Україні / [К.М. Колесников, О.В. Морозов, Г.М. Виноградов, О.О. Дячок, Д.В. Архірейський]. – К. : Знання, 2006. – 606 с.

**Бабенко А. Ю. Генезис и эволюция института ответственности за нарушение таможенного законодательства**

**Аннотация.** Статья посвящена историческому аспекту развития ответственности за нарушение таможенного законодательства. Рассмотрены этапы становления и эволюции института ответственности за нарушение таможенного законодательства на территории нынешней Украины. Сделан акцент на том, что ответственность за нарушение таможенного законодательства является межотраслевым правовым институтом.

**Ключевые слова:** юридическая ответственность, правонарушение, таможенное законодательство, таможенные правоотношения, таможенное регулирование.

**Babenko A. Genesis and evolution of the institute of liability for customs offenses**

**Summary.** The article is devoted to the historical aspect of responsibility for violation of customs legislation. The stages of the formation and evolution of the institute of responsibility for violation of customs legislation in the territory of present-day Ukraine are considered. Made emphasis on the fact that responsibility for customs offenses are intersectoral legal institution.

**Key words:** legal liability, offense, customs legislation, legal, customs regulation.