



DOI 10.37491/UNZ.84.10
УДК 341.1/8



Ілона МІЩЕНКО¹

ЄВРОПЕЙСЬКІ СИСТЕМИ МИТНОГО ТРАНЗИТУ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЇХ ЗАСТОСУВАННЯ В УКРАЇНІ

Проаналізовано та узагальнено положення ключових міжнародно-правових актів з питань регулювання процедур міжнародного митного транзиту, які використовуються на сьогоднішні у Європі. З'ясовано особливості таких європейських систем митного транзиту, як міжнародні дорожні перевезення (МДП) із застосуванням книжки МДП, транзит при тимчасовому ввезенні з використанням книжки транзиту в рамках тимчасового ввезення (АТА), транзит у рамках Європейського Союзу, процедура спільного транзиту, поштовий транзит, перевезення водними шляхами річки Рейн, а також транзит товарів для потреб НАТО та інших збройних сил. Встановлено основні випадки та обставини застосування кожного із зазначених видів транзитних переміщень, головні чинники, які впливають на їхнє використання. Крім того, порушуються питання специфіки міжнародно-правового регулювання митної процедури транзиту в рамках кожної з розглянутих європейських транзитних систем, а так само правові основи їх регулювання в межах Європейського Союзу та України, у випадках, де це прийнятно. Враховуючи, що значна кількість європейських держав входить до складу Європейського Союзу, зроблено висновок, що спільний транзит та транзит Со-

¹ кандидатка юридичних наук, доцентка,
доцентка кафедри морського та митного права
Національний університет «Одеська юридична академія»,
ilona222oda@gmail.com,
<https://orcid.org/0000-0002-5373-5057>.



юзу є найбільш затребуваними та частовикористовуваними системами митного транзиту. Наголошено, що спільний транзит як універсальний інструмент для полегшення міжнародної торгівлі в Європі, який застосовується в тому числі й за межами Європейського Союзу, є одним з ключових об'єктів, на який спрямовано реформування українського митного законодавства, без якого, своєю чергою, не можлива імплементація однойменної міжнародної конвенції. Визначено, що остаточне формування нормативно-правової бази, активна апробація Нової комп'ютеризованої системи транзиту (NCTS) на національному, а згодом і на міжнародному рівні, дасть змогу Україні повністю інтегруватися в зазначену систему митного транзиту, а отже, використовувати всі її переваги (зокрема, основний принцип: один транспортний засіб — один митний документ — одна митна гарантія).

Ключові слова: транзит, спільний транзит, транзит Європейського Союзу, поштовий транзит, транзит для потреб НАТО, транзит Рейном, митна процедура, Європейський Союз, міжнародні дорожні перевезення, АТА.

Загальновідомо, що основними формами митно-правової організації зовнішньої торгівлі є імпорту та експорт товарів. Нечасто така торгівля зачіпає лише суміжні країни, зазвичай покупець і продавець перебувають у різних частинах світу, і товар на своєму шляху має перетнути території кількох інших держав, стаючи для них транзитним вантажем. Тож транзитні перевезення, не будучи самодостатньою зовнішньоекономічною операцією, є важливою та невід'ємною ланкою у міжнародному ланцюзі поставок. Так, у регіональному вимірі митний транзит є одним з наріжних каменів європейської інтеграції та життєво важливим питанням для європейського бізнесу [1]. Саме тому цей вид міжнародної економічної активності потребує детальної правової регламентації на наднаціональному рівні. Залежно від ступеня міжнародної інтеграції транзит товарів між різними державами регулюється та здійснюється на підставі різних міжнародних правових норм. Зважаючи на євроінтеграційні прагнення України, які особливо відчужаються в митно-правовій сфері, її зручне розташування з географічного погляду та в цілому транзитний потенціал, важливим питанням є оцінка тенденцій, перспектив та можливостей долучення України до основних транзитних систем Європи та його впливу на подальший розвиток бізнесових та загалом економічних процесів.

Метою дослідження є з'ясування видів та специфіки процедур міжнародного митного транзиту на Європейському континенті, а також стану та перспектив залучення України в ці процедури.

Окремі аспекти досліджуваної тематики порушувалися в роботах вітчизняних науковців, серед яких, зокрема: Н. Гладка, С. Демченко, Р. Кріль, В. Прокопенко, Л. Костюченко та інші. Проте здебільшого автори зупинялися на процедурних питаннях митного режиму транзиту, розглядали його в контексті застосування певних гарантій його дотримання, досліджували



проблеми запровадження режиму спільного транзиту в Україні, яка є дійсно на часі. Водночас комплексний підхід до наявних у Європі систем митного транзиту та їх потенційної проєкції на українську дійсність залишився поза увагою вчених.

У Європі, близько половини території якої займає Європейський Союз (далі — ЄС), використовується декілька типів транзитних систем, залежно від країн відправлення, призначення та транзиту, зважаючи на категорію транзитних вантажів та враховуючи інші чинники. Основними з них є такі:

- TIR, МДП (міжнародні дорожні перевезення);
- АТА (транзит у рамках тимчасового ввезення);
- транзит Союзу та спільний транзит;
- транзит для потреб НАТО;
- транзит водними шляхами річки Рейн;
- транзит пошти.

Розглянемо кожен із зазначених видів транзитних перевезень з погляду їхнього правового регулювання та особливостей застосування, а так само перспектив їхнього використання суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності в Україні.

TIR (*Transport Internationaux Routiers*). Транзитна система TIR, або міжнародні дорожні перевезення (далі — МДП), є міжнародною системою митного транзиту з найбільш широким географічним охопленням, адже її використовують у багатьох країнах світу. Процедура МДП, спрямована на гармонізацію правил щодо транзиту в різних державах, мінімізацію митних формальностей на кордонах, дозволяє вантажам переміщуватися під митним контролем через державні кордони країн, залучених у цю систему, без сплати мит та інших податків, які зазвичай сплачуються при ввезенні (або вивезенні) [2].

Основою правового регулювання транзитної процедури МДП є Конвенція про міжнародні дорожні перевезення 1975 року, розроблена під егідою Європейської економічної комісії (ЄЕК ООН). Конвенція МДП налічує понад 70 країн-учасниць, у тому числі ЄС, його держави-члени, а також Україна.

Відповідно до законодавства ЄС процедура МДП може використовуватися лише для транзитного переміщення, яке починається або закінчується поза межами Союзу, або здійснюється між двома пунктами на митній території Союзу через територію третьої країни. За відсутності залучення до транзиту третьої країни застосовується інша процедура, про яку йтиметься нижче.

Конвенція МДП поширюється на випадки перевезення автомобільними транспортними засобами, комбінацією транспортних засобів і контейнерів, а також дозволяє використовувати систему МДП для всіх видів транспорту, за умови, що частина перевезення обов'язково здійснюється автомобілем.

Товари переміщуються з митниці відправлення в одній країні до митниці призначення в іншій країні на підставі міжнародно визнаного митного транзитного документа — книжки МДП (*carnet TIR*), який слугує митною декларацією, а також підтвердження фінансової гарантії сплати мит



та інших податків на імпорт. Системою гарантій керує міжнародна організація, якою нині є Міжнародний союз автомобільного транспорту (*International Road Transport Union — IRU*), який також відповідає за випуск і розповсюдження книжки МДП. У кожній країні-учасниці Конвенції МДП визначається організація-гарант, яка безпосередньо забезпечує діяльність міжнародної гарантійної ланки на відповідній території. В Україні таку функцію виконує Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України (АсМАП України), яка згідно зі своїм Статутом є договірним об'єднанням, створеним з метою постійної координації господарської діяльності підприємств, що об'єдналися для роботи, в тому числі в системі МДП, та виконує функцію гарантійного об'єднання, передбачену Конвенцією МДП [3].

Водночас книжки МДП можуть бути видані в Україні тільки членам цієї Асоціації, які у встановленому порядку допущені до системи МДП, що звужує коло суб'єктів застосування цієї процедури, яка і без того не є надто простою. Тим не менше, процедура МДП передбачена в Митному кодексі України, зокрема серед гарантій забезпечення виконання зобов'язань перед митними органами України під час транзитних перевезень [4].

АТА (від фр./англ. *Admission Temporaire/Temporary Admission*) — процедура тимчасового ввезення товарів у іншу країну з умовним звільненням від оподаткування ввізним митом та іншими податками та зборами на імпорт. Однак таке ввезення може відбуватися необов'язково між сусідніми державами, а й зачіпати митні території третіх країн, для яких воно буде звичайним транзитом. У таких випадках книжка АТА (*Carnet ATA*), крім традиційного забезпечення тимчасового ввезення в країні призначення, також виконує функцію транзитного документа, щоб товари можна було переміщувати до країни тимчасового ввезення територіями всіх транзитних країн, а також у зворотному напрямку, без необхідності додатково оформлювати процедуру транзиту.

Правові положення щодо використання книжки АТА, в тому числі як транзитного документа, містяться в Митній конвенції про карнет АТА (далі — Конвенція АТА), підписаній 06 грудня 1961 р., та Конвенції про тимчасове ввезення (більш відома як Стамбульська конвенція) від 26 червня 1990 р. Застосування цієї процедури в рамках ЄС передбачено також у ст.ст. 226(3)с і 227(2)с МК ЄС [5] і в ст.ст. 283 і 284 Імплементативного регламенту № 2015/2447 [6]. Обидві конвенції залишаються чинними, налічуючи 63 та 69 країн-учасниць відповідно. Україна ратифікувала Стамбульську конвенцію у 2004 році [7] та містить прямі посилання на її положення у ст.ст. 105 та 106 МК України [4].

Застосування книжки АТА забезпечує звільнення від сплати мита і податків при тимчасовому ввезенні та транзиті товарів на визначений митним органом термін (до одного року) на території країн-учасниць міжнародної системи АТА; прийняття її митними органами країнами-учасницями замість своїх національних митних документів; міжнародну гарантію сплати країні-учасниці ввізного мита і податків згідно з її національним законодавством у разі порушення процедури тимчасового ввезення та транзиту. Кожна країна визначає організацію-гаранта, яка уповноважена випускати та розповсюджувати книжки АТА, а так само є гарантом сплати



всіх податків та зборів, які сплачуються при імпорті, у випадку порушення порядку використання книжки АТА [8].

В Україні такою організацією є Торгово-промислова палата відповідно до Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про надання Торгово-промислової палаті України повноважень виступати організацією-гаранта, що видає в Україні книжки (карнети) АТА» від 31 грудня 2004 р. № 988-р [9].

Використання цієї системи міжнародного митного транзиту є обмеженим випадками, коли основною метою транскордонного переміщення товарів чи транспортних засобів є тимчасове ввезення. Стамбульська конвенція визначає перелік випадків та підстав, коли таке ввезення може мати місце (приміром, участь у ярмарках, виставках, спортивних змаганнях чи наукових заходах на території іншої держави тощо).

Транзит Союзу використовується для митних транзитних операцій між державами-членами ЄС. Крім того, ця система поширюється також на Андорру та Сан-Марино, які не входять до складу ЄС. Цей вид транзиту загалом застосовується і до переміщення товарів, що за своїм митним статусом не належать до товарів Союзу², які підлягають обкладенню митом та іншими податками при імпорті, а також товарів Союзу, які, переміщуючись між пунктами відправлення та призначення в ЄС, прямують через територію третьої країни. Зважаючи на внутрішньосоюзну спрямованість цього виду транзиту, його правове регулювання здійснюється внутрішніми актами ЄС, серед яких Митний кодекс ЄС [5] та його Делегований Регламент № 2015/2446, Делегований Регламент про перехідні правила щодо певних положень Митного кодексу ЄС № 2016/341 та Імплементативний Регламент № 2015/2447 [6].

Розрізняють зовнішній та внутрішній види транзиту Союзу. Процедура зовнішнього транзиту Союзу (T1) застосовується переважно до переміщення товарів, що не мають митного статусу товарів Союзу. У рамках цієї процедури імпорتنі мита, інші податки і збори, а так само заходи торговельної політики не застосовуються, поки товари не досягнуть їхнього пункту призначення в ЄС.

Процедура внутрішнього транзиту Союзу (T2) застосовується до товарів Союзу, які переміщуються з однієї точки в іншу в межах митної території ЄС, які при цьому проходять через країну або територію за межами митної території ЄС без зміни їхнього митного статусу. Процедура T2 також застосовується до товарів, що переміщуються із Союзу в країну спільного транзиту (про нього йтиме мова нижче), на умовах експорту. Натомість процедура T2 не використовується, коли вантаж перевозиться лише засобами морського або повітряного транспорту.

За визначенням зазначена процедура не може застосовуватися в Україні, адже охоплює лише держави-члени ЄС та, як виняток, ще дві мікродержави.

² До товарів Союзу належать товари, повністю отримані на митній території; товари, ввезені на митну територію Союзу з третіх країн та випущені для вільного обігу; товари, отримані або вироблені на митній території Союзу лише з товарів, зазначених вище [5].



Процедура **спільного транзиту** використовується для переміщення вантажів між державами-членами ЄС, країнами Європейської асоціації вільної торгівлі (ЄАВТ) — Ісландією, Норвегією, Ліхтенштейном та Швейцарією, Туреччиною (з 01 грудня 2012 р.), Республікою Північна Македонія (з 01 липня 2015 р.), Сербією (з 01 лютого 2016 р.) і Великою Британією (з 01 січня 2021 р.) [2]. Зазначена процедура заснована Конвенцією про процедуру спільного транзиту від 20 травня 1987 р. [10]. Застосування цієї процедури не є обов'язковим, а використовується суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності для полегшення переміщення товарів між країнами-учасниками зазначеної Конвенції. Відмінності процедури спільного транзиту від транзиту Союзу лежать у площині кола учасників. Наразі правила обох транзитних систем є фактично ідентичними.

Процедура спільного транзиту починається на митниці відправлення та закінчується, коли товар і транзитна декларація пред'являються митниці призначення відповідно до правил спільного транзиту. Важливим моментом при застосуванні цієї процедури є обмін повідомленнями у виділеній комп'ютерній системі NCTS (*New Computer Transit System*), між митницею призначення та митницею відправлення. NCTS є загальним ІТ-інструментом ЄС для управління та контролю за транзитом. Зазначена комп'ютерна система спрямована на збільшення швидкості, ефективності та безпечності транзитних процедур, а також на запобігання та виявлення шахрайства. Як правило, NCTS є обов'язковим для процедури спільного транзиту та транзиту Союзу (як зовнішнього, так і внутрішнього).

Проблема приєднання України до процедури спільного транзиту стоїть особливо гостро. Вона визнана пріоритетом роботи Держмитслужби на 2021–2022 роки [11]. Про це свідчить і прийняття ще в 2019 році Закону України «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи», метою якого є імплементація в національне законодавство положень Конвенції про процедуру спільного транзиту відповідно до зобов'язань, взятих у рамках Угоди про асоціацію між Україною та ЄС [12].

Процедура приєднання до цієї Конвенції передбачає запровадження і використання протягом щонайменше одного року основних положень Конвенції та українського сегменту NCTS на національному рівні. Вперше декларація T1UA за цією процедурою була оформлена 17 березня 2021 р. За оцінками фахівців, український бізнес не надто швидко реагує на подібні новації та застосовує їх у своїй практиці. Водночас зазначається, що така ситуація є типовою, в тому числі і для європейських країн, які також поступово сприймали нові можливості [13]. За результатами позитивного проходження оціночної місії, що має бути проведена представниками Генерального Директорату Європейської Комісії з питань оподаткування та Митного союзу (DG TAXUD) та Спільних Комітетів, Україна зможе отримати офіційне запрошення приєднатися до Конвенції та розпочати процес її ратифікації. Водночас попередня оціночна місія Генерального Директорату з питань оподаткування та митного союзу Європейської комісії підтвердила, що основна місія щодо приєднання України до Конвенції може відбутися вже в першій половині 2022 року [14].



Транзит для потреб НАТО. Правила щодо імпорту, експорту та транзиту товарів, призначених для сил Північноатлантичного альянсу (далі — НАТО, Альянс) містяться в Угоді між Сторонами Організації Північноатлантичного договору щодо статусу їхніх сил, підписаній у Лондоні 19 червня 1951 р. [15]. Митним документом, який використовується для переміщення таких товарів, є форма НАТО 302. Водночас її можна використовувати лише тоді, коли товари переміщуються за мандатом і під командування сил НАТО.

Оскільки більшість членів НАТО є країнами ЄС, варто зазначити про законодавство Союзу щодо регулювання цієї транзитної процедури. Так, використання форми НАТО 302 як транзитного документа в ЄС передбачено ст.ст. 226(3)(е) і 227(2)(е) Митного кодексу ЄС [5] та ст.ст. 221(5), 286 та 287 Імплементативного Регламенту № 2015/2447 [6].

Митні адміністрації в кожній із 28 країн-членів НАТО, в угоді з відповідним підрозділом Альянсу, дислокованим на її території, визначають конкретний митний орган, який відповідатиме за митні формальності та контроль за переміщенням товарів кожним підрозділом НАТО або від його імені.

Аналогічно форма ЄС 302 може використовуватися для транскордонного переміщення військових товарів у контексті військової діяльності в рамках Спільної політики безпеки та оборони (СПБО) або в багатонаціональній діяльності поза рамками СПБО або НАТО. Використання форми ЄС 302 як транзитної декларації ЄС передбачено, зокрема, ст.ст. 226(3)(а) і 227(2)(а) Митного кодексу Союзу та ст.ст. 221(6) [5], 286а та 287а Імплементативного Регламенту № 2015/2447 [6].

З метою здійснення міжнародного переміщення, в тому числі транзитного, зазначених категорій товарів збройні сили на регулярній основі повідомляють визначену митницю за місцем їхньої дислокації про заплановані перевезення. Збройні сили та відповідні призначені митниці повинні домовитися про деталі та періодичність такого повідомлення. Графік транспортування може містити перелік запланованих до переміщення вантажів та орієнтовну дату.

Незважаючи на те, що Україна не є членом НАТО, співробітництво з Альянсом, в тому числі з митних питань, передбачено численними міжнародними документами, серед яких, зокрема: Угода між Державами-учасницями Північноатлантичного Договору та іншими державами, які беруть участь у програмі «Партнерство заради миру», щодо статусу їхніх збройних сил, на підставі якої Україна застосовує Угоду між сторонами Північноатлантичного договору стосовно статусу їхніх збройних сил 1951 року (з 26 травня 2000 р.). Остання у ст. 11 встановлює загальні засади щодо здійснення митних формальностей до товарів і службових транспортних засобів збройних сил, у тому числі при їхньому транзиті [16]. Угодою про співробітництво у сфері підтримки між Кабінетом Міністрів України та Організацією НАТО з підтримки та постачання від 27 квітня 2015 р. передбачено звільнення Організації НАТО з підтримки та постачання, яка є невід'ємною частиною НАТО, від будь-яких митних платежів, а також заходів нетарифного регулювання щодо товарів, які ввозяться в Україну чи вивозяться з неї з метою офіційного користування [17].



Щодо транзиту товарів та транспортних засобів інших збройних сил поза рамками НАТО, зазвичай його правове регулювання здійснюється на підставі відповідних дво- чи багатосторонніх договорів. Вимоги до таких договорів встановлені положеннями Закону України «Про порядок допуску та умови перебування підрозділів збройних сил інших держав на території України» від 22 лютого 2000 р. № 1479–III, яким також встановлено, що строки транзитного переміщення підрозділів збройних сил інших держав через територію України не можуть перевищувати 10 діб [18]. Порядок митного оформлення військової техніки, в тому числі військових транспортних засобів, які перетинають митний кордон України, затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 18 січня 2003 р. № 63 [19].

Транзит водними шляхами річки Рейн. Процедура транзиту річкою Рейн була запроваджена для полегшення переміщення товарів по Рейну та його притоках через національні кордони. Правовою основою цієї процедури є переглянута Мангеймська конвенція від 17 жовтня 1868 р. та Протокол, прийнятий Центральною навігаційною комісією по Рейну 22 листопада 1963 р. Загалом ці документи встановлюють принцип свободи навігації по Рейну та його притоками [20]. До законодавства ЄС з питань застосування процедури транзиту Рейном можна віднести ст.ст. 226(3)(d) і 227(2)(d) МК ЄС, якими передбачено використання Рейнського маніфесту як транзитного документа Союзу (як для внутрішнього, так і зовнішнього транзиту) [5]. Мангеймська конвенція стосується наступних країн, що межують з Рейном: Нідерланди, Бельгія, Німеччина, Франція і Швейцарія, — які для цілей Конвенції вважаються такими, що утворюють єдину територію. Ст. 9 Конвенції встановлює правило, відповідно до якого якщо судно переміщується по Рейну без навантаження або розвантаження на території цих країн, таке переміщення може відбуватися без митного контролю [20]. Процедуру транзиту із застосуванням Рейнського маніфесту можна використовувати як транзитну декларацію для процедури транзиту Союзу, якщо це необхідно.

Очевидно, що не маючи виходу до річки Рейн, Україна не застосовує і не має перспектив застосовувати цю транзитну процедуру.

Транзит пошти. У ст. 1 Статуту Всесвітнього поштового союзу [21], а так само у ст. 4 Всесвітньої поштової конвенції, закріплено принцип свободи транзиту поштових відправлень територіями країн-учасниць. Це означає, що кожна країна-учасниця цієї Конвенції повинна забезпечити, щоб її поштові оператори завжди обирали найшвидші шляхи та використовували найнадійніші засоби для своїх відправлень, закритих депеш та відправлень письмової кореспонденції, які надсилаються відкритим транзитом, що передаються їм іншими призначеними операторами. Цей принцип також застосовується до засланих відправлень та помилково надісланих депеш [22].

Процедура транзиту пошти в рамках Всесвітнього поштового союзу відкрита для уповноважених операторів (призначені оператори), які визначаються національними законодавствами країн-учасниць цього Союзу.



Якщо пошта, яка переміщується транзитом, не передається до призначеного оператора в країні транзиту, а транспортується приватним поштовим оператором, застосовуються стандартні митні процедури.

Правовою підставою щодо процедури транзиту пошти територією ЄС є ст.ст. 226(3)(f) і 227(2)(f) МК ЄС [5] і ст.ст. 288–290 Імплементативного регламенту [6]. Зокрема встановлено вимоги до маркування посилок, мішків та пакетів залежно від митного статусу вміщених у них товарів, порядку підтвердження такого статусу. Варто зазначити, що відповідно до ст. 2 Додатку 1 до Конвенції про спільний транзит до поштових відправлень процедура спільного транзиту не застосовується.

В Україні, яка є членом Всесвітнього поштового союзу з 1947 року, призначеним оператором, який виконує зобов'язання перед міжнародними організаціями, в тому числі забезпечує транзит її митною територією на підставі актів Всесвітнього поштового союзу, є акціонерне товариство «Укрпошта» відповідно до Наказу Міністерства інфраструктури України «Про визначення акціонерного товариства «Укрпошта» оператором поштового зв'язку, який виконує зобов'язання, що випливають із актів Всесвітнього поштового союзу» [23]. Тож зазначена транзитна процедура застосовується в Україні нарівні з іншими країнами-членами цієї міжнародної організації.

Розглянуті вище європейські системи митного транзиту дають можливість європейським економічним операторам обирати найбільш прийнятний та зручний спосіб організації та здійснення переміщення товарів чи транспортних засобів, мінімізуючи при цьому час, фінансові витрати та, врешті, зусилля. Очевидним є пріоритетність застосування, коли це можливо, процедур транзиту Союзу та спільного транзиту як таких, що найбільшою мірою відповідають вимогам часу, адже використовують сучасні інформаційні технології (NCTS) для комунікації між бізнесом та митною адміністрацією, в тому числі щодо подання митних декларацій, обміну інформацією, вибору способу гарантування виконання своїх зобов'язань тощо. Українські суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності мають у цьому зв'язку більш обмежені можливості. Водночас більшість транзитних європейських систем, за винятком тих, які об'єктивно не можуть використовуватися Україною (транзит Союзу та транзит річкою Рейн), знайшли своє відображення в українському законодавстві. Більше того, активні рухи в напрямку наближення до довгоочікуваної в Україні процедури спільного транзиту, зокрема в контексті нормотворчості, пробного практичного застосування, уможливають оптимістичні прогнози щодо її впровадження в митні українські реалії.

Список використаних джерел

1. Action plan for transit in Europe: a new customs policy. Communication from the Commission to the European Parliament and the Council, 30.04.1997. *EUR-Lex*. URL : <https://bit.ly/3AK51CN>.
2. Transit manual. Directorate-General Taxation and Customs Union. Brussels, 2021. *European Commission*. URL : <https://bit.ly/38hvYV9>.



3. Статут Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України: Рішення Конференції учасників АсМАП України від 31.05.2018 р. *Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України*. URL : <https://bit.ly/3k9r0fO>.
4. Митний кодекс України від 13.03.2012 р. № 495–VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2012. № 44–45; № 46–47; № 48. Ст. 552.
5. Про приєднання України до Конвенції про тимчасове ввезення. Закон України від 24.03.2004 р. № 1661–IV. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL : <https://bit.ly/3rMFsi7>.
6. Regulation (EU) № 952/2013 of the European Parliament and of the Council of 9 October 2013 laying down the Union Customs Code. *EUR-Lex*. URL : <https://bit.ly/3k6IF8e>.
7. Commission Implementing Regulation (EU) 2015/2447 of 24 November 2015 laying down detailed rules for implementing certain provisions of Regulation (EU) № 952/2013 of the European Parliament and of the Council laying down the Union Customs Code. *EUR-Lex*. URL : <https://bit.ly/3k0qjpn>.
8. ATA carnet at work. *International Chamber of Commerce*. URL : <https://bit.ly/36EqcN7>.
9. Про надання Торгово-промислової палати України повноважень виступати гарантуючою організацією, що видає в Україні книжки (карнети) АТА. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 31.12.2004 р. № 988-р. *Офіційний вісник України*. 2005. № 1. Ст. 38.
10. Convention on a common transit procedure. OJ L 226 13.8.1987, p. 2. *EUR-Lex*. URL : <https://bit.ly/3K7ltkO>.
11. В Держмитслужбі відбулась селекторна нарада з питань застосування режиму спільного транзиту. *Державна митна служба України*. URL : <https://bit.ly/37BPRGE>.
12. Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи. Закон України від 12.09.2019 р. № 78–IX. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL : <https://bit.ly/3EINXjM>.
13. Напередодні змін. Запровадження в Україні режиму спільного транзиту (NCTS) та Програми Авторизованого економічного оператора (АЕО): огляд семінару. *EU Public Finance Management Support Programme for Ukraine (EU4PFM)*. URL : <https://bit.ly/3OAOgDh>.
14. Попередня оціночна місія щодо приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту та NCTS завершила роботу зустрічами із бізнесом та представниками фінансових установ. *Державна митна служба України*. URL : <https://bit.ly/3v5YXUW>.
15. Agreement between the Parties to the North Atlantic Treaty regarding the Status of their Forces. London, 19.06.1951. *NATO*. URL : <https://bit.ly/3vCegnw>.
16. Угода між сторонами Північноатлантичного договору стосовно статусу їхніх збройних сил від 19.06.1951 р. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL : <https://bit.ly/3K26LeI>.
17. Угода про співробітництво у сфері підтримки між Кабінетом Міністрів України та Організацією НАТО з підтримки та постачання (ОНПП). *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL : <https://bit.ly/3LdlFjQ>.
18. Про порядок допуску та умови перебування підрозділів збройних сил інших держав на території України. Закон України від 22.02.2000 р. № 1479–III. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL : <https://bit.ly/3k4IYAd>.



19. Про затвердження Порядку митного оформлення військової техніки, у тому числі військових транспортних засобів, які перетинають митний кордон України. Постанова Кабінету Міністрів України від 18.01.2003 р. № 63. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL : <https://bit.ly/36EqB25>.
20. Revidierte Rheinschiffahrtsakte vom 17.10.1868. *Central Commission for the Navigation of the Rhine*. URL : <https://bit.ly/3EH0Fza>.
21. Universal Postal Union. Constitution of the Universal Postal Union (with Final Protocol and annexes), and General Regulations of the Universal Postal Union (with Final Protocol). Signed at Vienna, on 10 July 1964. *United Nations Treaty Collection*. URL : <https://bit.ly/3vFDscG>.
22. Всесвітня поштова конвенція від 11.10.2012 р. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL : <https://bit.ly/3MozUSP>.
23. Про визначення акціонерного товариства «Укрпошта» оператором поштового зв'язку, який виконує зобов'язання, що випливають із актів Все-світнього поштового союзу. Наказ Міністерства інфраструктури України від 14.06.2013 р. № 405. *Офіційний вісник України*. 2013. № 56. Ст. 2024.

Надійшла до редакції 15.10.2021

Ілона MISHCHENKO

National University «Odesa Law Academy»

European Customs Transit Systems and Prospects of Their Application in Ukraine

The provisions of key international legal acts on the regulation of international customs transit procedures currently used in Europe are analysed and summarized in the article. In particular, the peculiarities of such European customs transit systems as international road transport using the Carnet TIR, transit on temporary admission using the Carnet ATA, European Union transit, common transit procedure, postal transit, Rhine manifest procedure, and also the transit of goods for the purposes of NATO and other military activities are found out. The main cases and circumstances for application of listed transit procedure types, as well as the main factors influencing their use are established. In addition, the article raises questions about the specifics of international legal regulation of the customs transit procedure within each of the considered European transit systems, as well as the legal basis for their regulation within the European Union and Ukraine, where appropriate. Given that a significant number of European countries are part of the European Union, it is concluded that the common transit and Union transit are the most popular and frequently used customs transit systems. It is stressed that the common transit as a universal tool to facilitate international trade in Europe, that may also be used outside the European Union, is one of the key objects for Ukrainian customs legislation reforms. The latter are obligatory condition for the implementation of the Common transit convention. It is determined that the final formation of the legal framework, active testing of the New Computerized Transit System (NCTS) at the national and later at the international level, will allow Ukraine to fully integrate into this customs transit system, and therefore use all its benefits (in particular, the basic principle: one vehicle — one customs document — one customs guarantee).

Keywords: *transit, common transit, transit of the European Union, postal transit, transit for NATO purposes, transit by the Rhine, customs procedure, European Union, TIR, ATA.*