

УДК: 347.73(477)

DOI <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2025.91.3.22>

ОСОБЛИВОСТІ ЗАСТОСУВАННЯ МИТНОГО РЕЖИМУ ВНУТРІШНЬОГО ТРАНЗИТУ В УКРАЇНІ

Недохлебов І.І.,
*кандидат юридичних наук,
викладач кафедри теорії та історії держави і права,
Національний університет кораблебудування
ім. адмірала Макарова
e-mail: i.nedohlebov@gmail.com*

Недохлебов І.І. Особливості застосування митного режиму внутрішнього транзиту в Україні.

У статті здійснено комплексне дослідження правової природи та особливостей правозастосування митного режиму внутрішнього транзиту в Україні. Автор аналізує законодавчі положення, які визнають існування внутрішнього транзиту як окремої форми режиму транзиту, проте підкреслює відсутність його нормативного визначення, що створює прогалини в тлумаченні та практичному застосуванні. Така невизначеність породжує неоднаковість адміністративної практики та створює ризики для учасників зовнішньоекономічної діяльності, особливо в умовах інтеграції України до європейського митного простору.

Особлива увага приділяється взаємозв'язку національного законодавства з міжнародними актами, зокрема Конвенцією про процедуру спільного транзиту, а також імплементації нової комп'ютеризованої транзитної системи (NCTS), що з 2024 року охоплює як міжнародні, так і внутрішні перевезення. У цьому контексті внутрішній транзит розглядається як правовий і логістичний інструмент, що дозволяє поєднувати національні процедури з європейськими стандартами, водночас зберігаючи специфіку українського правового поля.

Наукова новизна дослідження полягає у спробі комплексно обґрунтувати необхідність розроблення чіткого нормативного визначення внутрішнього транзиту, удосконалення підзаконного регулювання та уніфікації термінології. Автор пропонує практичні шляхи вдосконалення системи контролю: запровадження електронних гарантій, інтеграцію IT-систем митниці з логістичними платформами бізнесу, широке застосування електронних пломб із GPS-модулями, а також розвиток навчальних програм для посадових осіб і суб'єктів ЗЕД.

Результати дослідження мають як теоретичне, так і прикладне значення. Вони демонструють, що внутрішній транзит виступає важливим елементом логістичної та митної інфраструктури держави, забезпечуючи прозорість товаропотоків і контроль за їх переміщенням. Водночас його ефективна реалізація можлива лише за умови гармонізації національного законодавства з міжнародними стандартами, технічної модернізації митних процедур і підвищення рівня правової визначеності. Матеріал має наукову й практичну цінність у контексті подальшої адаптації митної системи України до права Європейського Союзу та міжнародних зобов'язань держави.

Ключові слова: митний режим транзиту, митний статус товару, митний контроль, електронне декларування, контроль за митним забезпеченням.

Nedokhliebov I.I. Features of the application of the customs regime of internal transit in Ukraine.

The article provides a comprehensive study of the legal nature and peculiarities of the application of the customs regime of internal transit in Ukraine. The author analyses legislative provisions that recognise the existence of internal transit as a separate form of transit regime, but emphasises the lack of its normative definition, which creates gaps in interpretation and practical application. Such uncertainty leads to inconsistencies in administrative practice and creates risks for participants in foreign economic activity, especially in the context of Ukraine's integration into the European customs area.

Particular attention is paid to the interconnection between national legislation and international acts, in particular the Convention on a Common Transit Procedure, as well as the implementation of the new computerised transit system (NCTS), which from 2024 will cover both international and internal transport. In this context, domestic transit is seen as a legal and logistical tool that lets you combine national procedures with European standards, while keeping the specifics of the Ukrainian legal field.

The scientific novelty of the study lies in an attempt to comprehensively justify the need to develop a clear regulatory definition of domestic transit, improve subordinate legislation and unify terminology. The author proposes practical ways to improve the control system: the introduction of electronic guarantees, the integration of customs IT systems with business logistics platforms, the widespread use of electronic seals with GPS modules, and the development of training programmes for officials and foreign economic activity entities.

The results of the study have both theoretical and practical significance. They demonstrate that internal transit is an important element of the state's logistics and customs infrastructure, ensuring transparency of goods flows and control over their movement. At the same time, its effective implementation is only possible if national legislation is harmonised with international standards, customs procedures are technically modernised, and legal certainty is improved. The material has scientific and practical value in the context of the further adaptation of Ukraine's customs system to European Union law and the state's international obligations.

Key words: customs transit procedure, customs status of goods, customs control, electronic declaration, customs enforcement control.

Постановка проблеми. Формалізоване закріплення режиму внутрішнього транзиту в митному законодавстві України не супроводжується належною систематизацією його правової природи, процедурного змісту та механізмів реалізації. Відсутність легального визначення поняття «внутрішній транзит» у чинних нормативно-правових актах створює передумови для правової невизначеності, що ускладнює однакове застосування норм у правозастосовній практиці. Існує також низка концептуальних і процедурних розбіжностей щодо співвідношення внутрішнього транзиту з іншими митними режимами, які потребують теоретичного осмислення. Недостатність підзаконного регулювання, фрагментарність нормативної бази, а також розбіжності в адміністративному тлумаченні норм вказують на необхідність комплексного наукового аналізу цього інституту з урахуванням сучасних тенденцій у сфері митної політики, цифровізації процедур та імплементації міжнародних стандартів.

Стан опрацювання теми. Питання митного транзиту як загального митного режиму досліджувалося в контексті правового регулювання переміщення товарів митною територією України, зокрема в роботах, присвячених трансформації митного законодавства в умовах євроінтеграції (Дрозд. О.Ю., Міщенко І.) або просто як теоретичного поняття (Речун О.Ю., Єрмолович М.О., Ковальчук В.О.). Однак спеціалізоване наукове осмислення внутрішнього транзиту як окремого різновиду транзитного режиму залишається недостатньо розвиненим.

Метою статті є комплексний аналіз правової природи, нормативного регулювання та особливостей застосування митного режиму внутрішнього транзиту в Україні, з урахуванням сучасних викликів у сфері митної політики, практики правозастосування та інтеграції до міжнародних митних процедур.

Виклад основного матеріалу. Митне законодавство України чітко фіксує існування внутрішнього транзиту як однієї з форм митного режиму транзиту, хоча не містить його нормативного визначення. Зокрема, стаття 91 Митного кодексу України [1] прямо передбачає, що «переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення у митному режимі транзиту митною територією України здійснюється як прохідний або внутрішній транзит, або каботаж». Таким чином, внутрішній транзит нормативно визнається, але його зміст не розкривається у вигляді окремої дефініції в переліку термінів (ст. 4 МКУ).

Частина друга статті 91 деталізує напрямки переміщення в межах режиму внутрішнього транзиту: зокрема, між внутрішніми митними органами України або між пунктами, розташованими на її території, навіть якщо частина маршруту пролягає поза межами держави (наприклад, транзитом через треті країни). Тобто, законодавець оперує конструкцією внутрішнього транзиту як логістичної моделі переміщення товарів у межах національної митної території без сплати митних платежів і без оформлення імпорту.

При цьому, ні в самій статті 91, ні в інших положеннях Кодексу, не надано чіткого визначення внутрішнього транзиту як окремої процедури чи митного режиму в класичному розумінні - на відміну від, наприклад, тимчасового ввезення або митного складу. Це породжує ситуацію термінологічної неповноти, яка має компенсуватися доктринальним тлумаченням і практикою митних органів.

Історично, поняття внутрішнього транзиту також зустрічалося у правозастосовчих документах. Наприклад, у листі ДМСУ від 28.08.2008 № 11/2-9/9557-ЕП [2] термін згадувався в контексті комбінованого залізничного транспорту, однак навіть тоді визначення поняття не надавалось. У подальших версіях (зокрема, у чинній редакції цього листа) вживання терміна було повністю вилучено.

У контексті імплементації Україною Конвенції про процедуру спільного транзиту [3] (Закон № 2555-IX [4]) та запуску Фази 5 електронної транзитної системи NCTS з 22 квітня 2024 року [5], внутрішній транзит фактично реалізується через так званий «національний транзит» (режим 80), тобто офіційна термінологія у межах NCTS не оперує категорією «внутрішній».

Процедурні аспекти митного оформлення в режимі транзиту, що охоплюють і внутрішній транзит, регулюються Наказом Міністерства фінансів України № 631 від 30.05.2012 [6]. Саме цей акт забезпечує нормативну основу для подання митної декларації за формою єдиного адміністративного документа, яка використовується як для транзиту між пунктами ввезення/вивезення, так і між внутрішніми митницями.

Митний статус товарів у внутрішньому транзиті залишається незмінним – товари не набувають статусу вільного обігу й перебувають під митним контролем до завершення процедури. Це виокремлює внутрішній транзит від інших режимів, таких як тимчасове ввезення (де товари можуть бути фактично використані на митній території) або імпорт (де товари випускаються у вільний обіг).

Процедура переміщення товарів у режимі внутрішнього транзиту є складовою митного режиму транзиту, встановленого главою 17 Митного кодексу України. Як вже було зазначено, згідно зі статтею 91 МКУ, внутрішній транзит охоплює щонайменше чотири типи маршрутів, включаючи переміщення з пунктів ввезення до внутрішніх митниць, між внутрішніми митницями, а також з/до об'єктів у виключній економічній зоні України.

Формалізація процедури здійснюється через подання транзитної митної декларації, що має відповідати вимогам статті 93 МКУ та Порядку, затвердженого наказом Міністерства фінансів України № 631. У разі застосування електронної форми оформлення, подається електронна транзитна декларація (ЕТД) відповідно до положень NCTS – нової комп'ютеризованої транзитної системи, яка на території України застосовується з 2021 року.

Важливою складовою процедури є забезпечення гарантії доставки, що впливає зі статті 92 МКУ. Гарантія оформлюється як загальна, індивідуальна або у вигляді поручительства й забезпечує інтереси держави на випадок порушення умов транзиту або недоставки вантажу. Водночас, закон передбачає виключення для підприємств, які мають статус авторизованого економічного оператора або користуються митними спрощеннями.

Процедура оформлення також передбачає застосування засобів ідентифікації (митних пломб) та здійснення контролю під час переміщення. Завершення процедури внутрішнього транзиту, відповідно до статті 96 МКУ, відбувається після підтвердження доставки товарів до митного органу призначення, здійснення митного контролю та внесення відповідного запису до інформаційної системи митниці.

У випадку порушення умов переміщення – недоставки товарів або зміни маршруту без належного дозволу - особа підлягає відповідальності відповідно до загальних положень про порушення митних правил, передбачених розділом XVIII МКУ. Наприклад, статтею 470 передбачено відповідальність за недоставку товарів до митного органу призначення, навіть у рамках внутрішнього транзиту, як складового елементу режиму транзиту загалом.

Внутрішній транзит, як форма митного режиму транзиту, широко використовується в межах митної території України для забезпечення належного переміщення товарів між митними органами без переходу права власності на товари або їх випуску у вільний обіг, має низку особливостей у залежності від характеру переміщуваного вантажу, логістичних маршрутів, статусу суб'єкта ЗЕД та інтеграції України в європейське митне співтовариство.

Однією з характерних ситуацій використання внутрішнього транзиту є переміщення товарів між пунктами ввезення та митницями оформлення, коли товари спочатку ввозяться на митну

територію України, однак оформлення проводиться в іншому регіоні. В такому випадку застосовується внутрішній транзит відповідно до підпункту 2 частини другої статті 91 МКУ, що дозволяє відстрочити митне оформлення до прибуття вантажу до митного органу призначення.

Інший специфічний випадок – застосування внутрішнього транзиту при перевантаженні або зміні транспортного засобу в зоні діяльності одного митного органу. За умови дотримання всіх процедур та гарантування ідентичності товарів така операція допускається, зокрема при функціонуванні логістичних хабів і терміналів, що слугують транзитними пунктами в межах національної мережі доставки.

Окрему категорію становить переміщення товарів, які тимчасово вивозяться за межі митної території України, але фактично повертаються до неї в межах одного транзитного маршруту (наприклад, відповідно до підпункту «в» частини другої статті 91 МКУ). У таких випадках частина переміщення може проходити через території суміжних держав, однак правовий статус вантажу залишається в рамках внутрішнього транзиту, якщо пункт відправлення і призначення розташовані на території України.

Особливої актуальності набуває використання внутрішнього транзиту в межах системи NCTS, яка, з моменту запуску п'ятої фази, охоплює як міжнародний, так і національний сегменти транзитного переміщення. У цьому контексті внутрішній транзит підпадає під вимоги електронного декларування в системі NCTS, з присвоєнням типу декларації «T1UA» та використанням електронної гарантії.

Також слід зазначити специфіку для переміщення товарів із використанням митного статусу спеціального типу, наприклад, для уповноважених економічних операторів (УЕО), які можуть мати спрощений порядок транзитних процедур. Внутрішній транзит у такому випадку може супроводжуватися звільненням від надання окремих фінансових гарантій, відповідно до статті 92 МКУ та умов статусу УЕО.

Крім того, внутрішній транзит застосовується у ситуаціях, коли товари доставляються з об'єктів, що знаходяться у виключній (морській) економічній зоні України, до митних органів, розташованих на суші, відповідно до підпункту «г» частини другої статті 91 МКУ. Це положення охоплює діяльність морських бурових установок, штучних островів та платформ, що перебувають під юрисдикцією України.

Правозастосовна практика у сфері реалізації внутрішнього транзиту в Україні засвідчує наявність як прогресивних зрушень, пов'язаних із цифровізацією процедур та імплементацією європейських стандартів, так і низки сталих проблем, що ускладнюють належну реалізацію митного режиму транзиту в його внутрішньому вимірі.

По-перше, ускладнення викликає недостатня інтеграція митних ІТ-систем із внутрішніми логістичними платформами підприємств. Це гальмує ефективне відстеження переміщення товарів у режимі внутрішнього транзиту та створює підґрунтя для зловживань або порушень строків доставки. Взагалі, на етапі впровадження NCTS, практика показала значне навантаження на операторів ринку щодо технічного переоснащення та навчання персоналу, що особливо гостро постає перед малими та середніми підприємствами.

Іншою поширеною проблемою є використання внутрішнього транзиту для обходу митного оформлення у випадках, коли товари тривалий час перебувають у статусі транзитних без наміру їх оформлення у визначений строк.

Крім того, в судовій практиці трапляються кейси, пов'язані з неправильним застосуванням митного режиму транзиту у внутрішньому форматі через помилкову класифікацію товару, недотримання маршруту або втрату товару під час перевезення.

У типових спорах, що розглядалися адміністративними судами, предметом правового аналізу ставали випадки недоставки товару до митного органу призначення, самовільної зміни маршруту, втрати чи ушкодження митного забезпечення (пломб), а також порушення строків доставки. Зокрема, судами неодноразово визнавалося, що переміщення товарів у митному режимі транзиту є процедурою, яка потребує суворого дотримання маршруту, строків і цілісності митного забезпечення, незалежно від внутрішнього чи зовнішнього характеру транзиту [7].

Виходячи з вищесказаного, функціонування митного контролю у межах митного режиму транзиту, зокрема в аспекті його внутрішнього застосування, вимагає системного вдосконалення як на рівні нормативного регулювання, так і в площині практичної реалізації контрольних функцій митних органів.

Передусім, потребує уточнення правова природа «внутрішнього транзиту» як різновиду застосування митного режиму транзиту.

У контексті нормативного вдосконалення необхідним є розроблення окремих методичних рекомендацій або підзаконних актів, які регламентували б порядок оформлення транзитних декларацій у разі переміщення товарів виключно в межах митної території України. Зокрема, такі акти мають передбачати:

- особливості визначення маршруту й пунктів призначення;
- вимоги до використання митного забезпечення при внутрішньому транзиті;
- правила збереження безперервності контролю при зміні транспортних засобів або логістичних хабів;
- порядок взаємодії між митницями, що оформлюють початковий і кінцевий етапи транзиту.

Другим напрямом вдосконалення є технічна модернізація митного контролю. Ця система дозволяє інтегрувати українські транзитні процедури у загальноєвропейський контекст, забезпечуючи прозорість маршрутів, оперативне оновлення статусу переміщення вантажу та інтерактивну взаємодію з митними органами.

Водночас практика вказує на потребу у навчанні персоналу та суб'єктів ЗЕД. Відсутність належного рівня обізнаності з можливостями та особливостями NCTS, а також нерозуміння відмінностей між прохідним і внутрішнім транзитом призводить до формальних порушень і спорів. Доцільно запровадити стандартизовані навчальні програми для митників і логістичних операторів із залученням електронних тренінгів на базі платформи ДМС.

Окрему увагу слід приділити удосконаленню контролю за збереженням митного забезпечення - пломб, печаток, накладних тощо. Для цього доцільно глобально запровадити використання електронних пломб з GPS-модулями, які дозволяють не лише фіксувати факт розгерметизації, але й забезпечують повну трасу переміщення вантажу.

Нарешті, важливо посилити відповідальність за маніпуляції з процедурою внутрішнього транзиту, які використовуються як спосіб тимчасового збереження товару без належного митного оформлення. Законодавець має розглянути можливість регулювання цього процесу. Наразі вже присутнє обмеження строків внутрішнього транзиту або запровадження обов'язкових умов повернення товару у режим імпорту чи іншого митного режиму протягом фіксованого періоду, проте це не є дуже ефективним.

Висновки. Проведене дослідження дозволяє дійти кількох концептуально важливих висновків, що комплексно розкривають правову природу, нормативне регулювання та практику застосування митного режиму внутрішнього транзиту в Україні.

По-перше, внутрішній транзит є юридично визнаною формою митного режиму транзиту, закріпленою у ст. 91 Митного кодексу України. Разом з тим, відсутність легального визначення поняття «внутрішній транзит» у переліку термінів Кодексу та підзаконних актах призводить до термінологічної невизначеності. Це ускладнює однакове правозастосування, створює підґрунтя для різночитань з боку митних органів та судів, а також ризики для суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності при плануванні логістичних маршрутів і документальному оформленні переміщень.

По-друге, чинна нормативна база має фрагментарний характер: загальні положення глави 17 МКУ не деталізовані окремими підзаконними актами, що пояснюють порядок реалізації внутрішнього транзиту в різних логістичних сценаріях (зміна транспортних засобів, перевантаження, переміщення з об'єктів у виключній економічній зоні, комбіновані маршрути). Це призводить до адміністративних колізій, зайвого навантаження на бізнес та затримок у митному оформленні.

По-третє, імплементація Конвенції про процедуру спільного транзиту та розгортання NCTS створюють потенціал для уніфікації процедур, але водночас виявили системні прогалини. Використання категорії «національний транзит» замість традиційного поняття «внутрішній транзит» у межах NCTS вимагає чіткого співвіднесення термінології українського законодавства з європейськими стандартами, аби уникнути розриву між національною та міжнародною практикою.

По-четверте, правозастосовна практика демонструє низку повторюваних проблем: затримку доставки товарів, неправильну маршрутизацію, маніпулятивне використання транзиту для тимчасового збереження вантажів без митного оформлення, втрату або пошкодження митного забезпечення. Судові рішення підтверджують, що внутрішній транзит вимагає суворого дотримання маршруту, строків доставки та збереження пломб незалежно від того, чи є переміщення міжнародним або внутрішнім.

По-п'яте, потребує вдосконалення технічна та організаційна інфраструктура контролю. Інтеграція митних ІТ-систем з логістичними платформами бізнесу, широке використання електронних гарантій і пломб із GPS-моніторингом, а також впровадження навчальних програм для митників та операторів зовнішньоекономічної діяльності здатні знизити ризик порушень та спростити взаємодію бізнесу і держави.

Отже, для ефективної реалізації режиму внутрішнього транзиту доцільно:

- нормативно закріпити визначення внутрішнього транзиту, чітко розмежувавши його з іншими митними режимами;
- прийняти підзаконні акти або методичні рекомендації, що деталізують порядок оформлення і контролю переміщень у різних практичних ситуаціях;
- узгодити національну термінологію з положеннями Конвенції про спільний транзит та NCTS, забезпечивши прозорість і передбачуваність процедур для бізнесу;
- удосконалити інструменти митного контролю, впровадити сучасні технічні засоби спостереження та підвищити цифровізацію процесів;
- посилити правову визначеність та відповідальність за маніпуляції з транзитом, запровадивши дієві запобіжники проти використання внутрішнього транзиту як способу уникнення митних платежів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Митний кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#n3697>.
2. Про порядок здійснення митного контролю та митного оформлення товарів і транспортних засобів, що переміщуються поїздами комбінованого транспорту: Лист Державної митної служби України від 28.08.2008 № 11/2-9/9557-ЕП (відкликання від 19.09.2012). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v9557342-08#Text>.
3. Конвенція про процедуру спільного транзиту від 20.05.1987. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_001-87#Text.
4. Про приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту: Закон України від 30.08.2022 № 2555-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2555-20#Text>.
5. NCTS Фаза 5. Державна митна служба України. URL: <https://customs.gov.ua/rezhim-spilnogo-tranzitu-ncts>.
6. Про затвердження Порядку виконання митних формальностей при здійсненні митного оформлення товарів із застосуванням митної декларації за формою єдиного адміністративного документа: Наказ, Порядок, Форма Міністерства фінансів України від 30.05.2012 № 631. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/z1360-12>.
7. Постанова КАС ВП від 04 вересня 2018 року у справі № 813/4988/13-а. Protocol.ua. URL: https://protocol.ua/ua/postanova_kas_vp_vid_04_09_2018_roku_u_spravi_813_4988_13_a.