

**НАЦІОНАЛЬНИЙ ЮРИДИЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ЯРОСЛАВА МУДРОГО
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

Кваліфікаційна наукова праця
на правах рукопису

МИХАЙЛЕНКО ВЛАДИСЛАВ ВАДИМОВИЧ

УДК 342.951:339.543

**ДИСЕРТАЦІЯ
АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ДІЯЛЬНОСТІ
АВТОРИЗОВАНОГО ЕКОНОМІЧНОГО ОПЕРАТОРА**

081 «Право»

08 «Право»

Подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії.

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

 **В.В. Михайленко**

Науковий керівник:

Зима Олександр Тарасович,

кандидат юридичних наук, доцент

Харків – 2025

АНОТАЦІЯ

Михайленко В.В. Адміністративно-правові засади діяльності авторизованого економічного оператора. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право» з галузі знань 08 «Право». – Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого, Міністерство освіти і науки України, Харків, 2025.

На основі обраної мети, об'єкта, предмета дослідження та з використанням методів наукового пізнання у дисертаційній роботі проведено обґрунтування теоретичних основ та практичних заходів щодо оптимізації та вдосконалення адміністративно-правових засад діяльності авторизованого економічного оператора (далі – АЕО).

Напрацьоване визначення АЕО як підприємства, що відповідає критеріям, встановленим національним законодавством та міжнародними стандартами, яке отримало спеціальний статус (авторизацію), що підтверджує його надійність і надає доступ до певних пільг та спрощень.

Встановлено, що спеціальний правовий статус АЕО, запроваджений задля того аби суб'єкти підприємницької діяльності, використовуючи надані йому спрощення та переваги підвищив ефективність своєї зовнішньоекономічної діяльності в обмін на відкритість та прозорість свого функціонування для митних органів та виконання встановлених державою вимог. Підкреслено, що такі відносини АЕО з Держмитслужбою мають позитивний вплив на оптимізації міжнародної торгівлі, передбачуваності логістичних процедур та зменшенні організаційного навантаження на митні органи.

Для більш глибокого розуміння сутності інституту АЕО досліджено процес його розвитку та становлення в Україні і вплив історичного досвіду на формування сучасного правового підґрунтя. Досліджено структуру законодавства, що регламентує порядок набуття статусу АЕО, пільги та переваги, які з ним пов'язані, особливості діяльності АЕО та його взаємодії з митними органами. Встановлено, які міжнародні нормативно-правові акти здійснювали вплив на формування національного законодавства та напрацьовано авторську концепцію адаптації зарубіжного досвіду (ЄС, США, Канада) до українських реалій, зокрема, через запровадження механізмів, що були успішно реалізовані у зарубіжних практиках адміністрування діяльності АЕО.

Підкреслено, що впровадження досвіду ЄС у царині організації функціонування АЕО, гармонізація національного законодавства з європейськими стандартами зумовлене Угодою про асоціацію між Україною та ЄС. Вони складають основу для формування та удосконалення адміністративно-правових засад діяльності АЕО в Україні. Зокрема, українська нормативна база, що стосується статусу, процедур авторизації та функціонування цих операторів, була сформована шляхом прямого запозичення ключових положень Регламенту (ЄС) № 952/2013 та інших актів *acquis communautaire*. Це дозволило не лише інтегрувати у національне законодавство спільні для ЄС механізми (наприклад, спрощення митних процедур, диференціація типів АЕО), але й закріпити критерії фінансової стійкості, дотримання безпеки ланцюгів постачання та відповідності стандартам, що визначені як критичні для надання авторизації.

Зазначено, що високий рівень ефективності застосування інституту АЕО у міжнародній торгівлі неможливий виключно за рахунок діяльності Держмитслужби України та обґрунтовано необхідність та ефективність укладення міжнародних договорів про взаємне визнання державами-партнерами суб'єктів, що набули статусу АЕО в різних країнах.

Для надання статусу АЕО митні органи мають бути певними у його відповідності критеріям, визначеним законодавством. Перевірка такої відповідності здійснюється в межах адміністративного провадження з надання авторизації. За своєю природою провадження є заявним і складається з наступних структурних елементів: (а) початок провадження з авторизації; (б) попередній розгляд заяви з авторизації; (в) оцінка відповідності; (г) прийняття остаточного рішення у справі. Це провадження охарактеризоване як складне та тривале і недоліки його будови стоять на заваді більш широкому запровадженню інституту АЕО в Україні

Закцентовано увагу на тій обставині, що нині здійснення провадження з авторизації регулюється МКУ, заснованими на ньому підзаконними актами та Законом України «Про адміністративну процедуру». МКУ не приведений у відповідність з положеннями Закону, що породжує низку юридичних колізій. До внесення змін у законодавство застосовуючи норми МКУ митні органи зобов'язані суворо дотримуватись принципів адміністративної процедури, як це передбачено у п. 3 Прикінцевих та перехідних положень Закону «Про адміністративну процедуру». Особливої уваги заслуговує принцип гарантування права особи на участь в адміністративному провадженні.

Виокремлено недоліки в реалізації такого принципу адміністративної процедури, як гарантування ефективних засобів правового захисту. Вони полягають в обмеженні права на адміністративне оскарження негативних адміністративних актів в авторизаційному провадженні. Автором запропоновано заходи спрямовані на усунення згаданих недоліків, шляхом утворення Держмитслужбою комісії з розгляду скарг.

На підставі аналізу системи спрощень та переваг, які надаються АЕО, зазначено, що їх поділ на типи АЕО-Б та АЕО-С є недосконалим. Це зумовлено тим, що авторизацію АЕО-Б отримати значно складніше, а обсяг переваг між

двома типами авторизації мало відрізняється. Для оптимізації функціонування авторизованих економічних операторів пропонується застосувати досвід ЄС та встановити третій тип авторизації АЕО-F. Це так званий «повний» тип авторизації, який поєднує у собі АЕО-Б та АЕО-С.

Проаналізовано систему методів публічного адміністрування, які застосовуються митними органами щодо АЕО, та зазначено, що ключове місце серед них займають регулювання, контроль та примус. Заходи адміністративного примусу об'єднані у дворівневу систему, до якої входять заходи адміністративного запобігання (зупинення адміністративного акту, яким АЕО було надано авторизацію) та заходи адміністративного припинення (скасування адміністративного акту, яким АЕО було надано авторизацію та анулювання адміністративного акту, яким АЕО було надано авторизацію). Назви заходів адміністративного припинення не відповідають як Делегованому регламенту (ЄС) 2015/2446, так і закону «Про адміністративну процедуру». Для усунення протирічч розроблено проект змін до глави 3 МКУ.

Встановлено, що системами адміністративного примусу, які застосовуються до АЕО в Україні та ЄС, мають істотні відмінності. Українська модель включає заходи адміністративного запобігання та адміністративного припинення, а європейська – ще й адміністративні стягнення. Розроблено пропозиції щодо приведення вітчизняної моделі у відповідність європейським стандартам шляхом встановлення адміністративної відповідальності за порушення порядку здійснення фахової діяльності АЕО.

Відзначено, що митне оформлення для АЕО зводить до мінімуму фізичних перевірок, документуючи спрощений порядок контролю та відповідність суб'єкта митним вимогам. Це оформлення також відображає використання привілеїв АЕО, наприклад, прискореної обробки декларацій, що підтверджується електронним записом або позначками в митній документації. Також взаємодія

митних органів з АЕО, на сьогоднішній день, відображає еволюцію від традиційного митного контролю до партнерської моделі, де довіра до суб'єкта поєднується з потенційно постійним наглядом. Ефективність такої системи залежить від багатьох складників, перед усім від синтезу правових норм, технологічних інновацій і міжнародного співробітництва, що формує передумови для інтеграції України в єдиний економічний і правовий простір ЄС.

Досліджено характеристику концепції цифровізації митних процесів, її місце в системі публічного адміністрування у митній сфері та роль у підвищенні ефективності взаємодії АЕО з митними органами, зокрема через інтеграцію платформ електронного документообігу.

Надано пропозиції щодо оптимізації адміністративно-правових засад діяльності АЕО в Україні, зосереджені на правовій гармонізації з європейськими стандартами. Доведено, що ключовою перешкодою для ефективності моделі АЕО є фрагментарність національного законодавства, яке недостатньо інтегрує механізми ризик-орієнтованого контролю та преференційних режимів, передбачених МК ЄС. На противагу цьому, європейська концепція Trust and Check трансформує роль держави з контролера на правового партнера, спираючись на делегування окремих контрольних функцій авторизованим операторам у межах чітко визначених правових рамок. Для України критично важливим є адаптація подібного підходу через реформування адміністративно-правових інструментів.

Підкреслено важливість запровадження у вітчизняне законодавство норм ЄС щодо спрощених митних процедур і критеріїв авторизації, а також впровадження правових механізмів публічно-приватного партнерства, де бізнес несе комплаєнс-відповідальність, а держава забезпечує нормативну підтримку. Важливим кроком є розробка процедур верифікації, які поєднують автоматизований моніторинг з вибіркоvim адміністративним аудитом, що

дозволить збалансувати лібералізацію митних процесів із збереженням ефективного державного нагляду.

Засвідчено відсутність універсальної моделі побудови інституту АЕО, здатної однаково ефективно функціонувати в різних правових системах. Кожна держава формує власну модель, керуючись економічними пріоритетами та викликами у сфері безпеки. Разом з тим вона має відповідати міжнародним стандартам (зокрема, Рамковим стандартам безпеки СОТ). Так, зокрема, в більшості країн ЄС інститут АЕО базується на принципах взаємного визнання та гармонізації митних процедур. Проте країни Балтії крім того акцентують увагу на кібербезпеці ланцюгів постачання, а країни Південної Європи – на боротьбі з організованою злочинністю.

Ключові слова: авторизований економічний оператор, АЕО, публічне адміністрування, адміністративна процедура, адміністративне провадження, авторизація, митно-правове регулювання, митний контроль, міжнародні стандарти, митна безпека.

ABSTRACT

Mykhailenko V.V. Administrative and legal principles of activity of an authorized economic operator. – Qualifying work. Thesis. Manuscript.

Thesis for obtaining the scientific degree of Doctor of Philosophy in the specialty 081 Law. – Yaroslav Mudryi National Law University, Ministry of Education and Science of Ukraine, Kharkiv, 2025.

Based on the chosen goal, object, and subject of the study, and using the methods of scientific cognition, the thesis substantiates the theoretical foundations and practical measures for optimizing and improving the administrative and legal framework for the activities of an authorized economic operator (hereinafter - AEO).

A definition of an AEO has been developed as an enterprise that meets the criteria established by national legislation and international standards and has received a special status (authorization) that confirms its reliability and provides access to certain benefits and simplifications.

The author establishes that the special legal status of AEO was introduced to enable business entities to increase the efficiency of their foreign economic activity using the simplifications and advantages provided to them in exchange for openness and transparency of their functioning for customs authorities and fulfillment of the requirements established by the State. It is emphasized that such relations between the AEO and the State Customs Service have a positive impact on optimization of international trade, predictability of logistics procedures and reduction of organizational burden on customs authorities.

To gain a deeper understanding of the essence of the AEO institution, the author examines the process of its development and establishment in Ukraine and the impact of historical experience on the formation of the modern legal framework. The author analyzes the structure of legislation regulating the procedure for obtaining AEO status,

the benefits and advantages associated with it, and the specifics of AEO activities and its interaction with customs authorities. The author identifies the international legal acts which influenced the formation of national legislation and develops the author's own concept of adaptation of foreign experience (EU, USA, Canada) to Ukrainian realities, in particular, through the introduction of mechanisms which have been successfully implemented in foreign practices of administration of AEO activities.

The author emphasizes that the implementation of the EU experience in the field of organizing the functioning of the AEO and harmonization of national legislation with European standards is conditioned by the EU-Ukraine Association Agreement. They form the basis for the formation and improvement of the administrative and legal framework for the AEO's activities in Ukraine. In particular, the Ukrainian regulatory framework relating to the status, authorization procedures and operation of these operators was formed by directly borrowing key provisions of Regulation (EU) No. 952/2013 and other acts of the *acquis communautaire*. This allowed not only to integrate common EU mechanisms into national legislation (e.g., simplification of customs procedures, differentiation of AEO types), but also to enshrine the criteria of financial stability, supply chain security and compliance with standards identified as critical for authorization.

The author notes that a high level of efficiency of the AEO institution in international trade is impossible solely due to the activities of the State Customs Service of Ukraine and substantiates the necessity and effectiveness of concluding international agreements on mutual recognition by partner States of entities which have acquired the AEO status in different countries.

In order to grant the AEO status, the customs authorities must be sure that it meets the criteria set forth in the legislation. The verification of such compliance is carried out within the framework of administrative proceedings on authorization. By its nature, the proceedings are declaratory and consist of the following structural

elements: (a) initiation of authorization proceedings; (b) preliminary consideration of the authorization application; (c) conformity assessment; (d) final decision on the case. This proceeding is characterized as complex and lengthy, and the shortcomings of its structure hinder the wider introduction of the AEO institution in Ukraine

The author emphasizes the fact that at present the authorization proceedings are regulated by the CCU, bylaws based on it and the Law of Ukraine "On Administrative Procedure". The CCU is not brought into line with the provisions of the Law, which gives rise to a number of legal conflicts. Until the legislation is amended, when applying the provisions of the CCU, the customs authorities are obliged to strictly adhere to the principles of administrative procedure, as provided for in clause 3 of the Final and Transitional Provisions of the Law "On Administrative Procedure". The principle of guaranteeing the right of a person to participate in administrative proceedings deserves special attention.

The author highlights the shortcomings in the implementation of such a principle of administrative procedure as guaranteeing effective remedies. They consist in limiting the right to administrative appeal against negative administrative acts in authorization proceedings. The author proposes measures aimed at eliminating these shortcomings by establishing a complaints commission by the State Customs Service.

Based on the analysis of the system of simplifications and benefits provided by AEOs, it is noted that their division into AEO-B and AEO-C types is imperfect. This is due to the fact that AEO-B authorization is much more difficult to obtain, and the scope of benefits between the two types of authorization differs little. In order to optimize the functioning of authorized economic operators, it is proposed to apply the EU experience and establish a third type of authorization, AEO-F. This is the so-called "full" type of authorization, which combines AEO-B and AEO-C.

The author analyzes the system of public administration methods used by customs authorities in relation to AEOs and notes that regulation, control and coercion

are the key among them. The measures of administrative coercion are combined into a two-tier system, which includes measures of administrative prevention (suspension of an administrative act which granted AEO authorization) and measures of administrative termination (cancellation of an administrative act which granted AEO authorization and cancellation of an administrative act which granted AEO authorization). The names of the administrative termination measures do not correspond to both the Delegated Regulation (EU) 2015/2446 and the Law on Administrative Procedure. To eliminate the contradictions, draft amendments to Chapter 3 of the TCU have been developed.

It is established that the administrative enforcement systems applied to AEOs in Ukraine and the EU have significant differences. The Ukrainian model includes measures of administrative prevention and administrative termination, while the European model also includes administrative penalties. The author develops proposals for bringing the national model in line with European standards by establishing administrative liability for violation of the procedure for carrying out professional activities of the CEA.

It is noted that customs clearance for AEOs minimizes physical inspections by documenting a simplified control procedure and compliance with customs requirements. This clearance also reflects the use of AEO privileges, such as accelerated processing of declarations, which is confirmed by an electronic record or marks in customs documentation. Also, the interaction of customs authorities with AEOs today reflects the evolution from traditional customs control to a partnership model, where trust in the entity is combined with potentially permanent supervision. The effectiveness of such a system depends on many components, primarily on the synthesis of legal norms, technological innovations and international cooperation, which forms the preconditions for Ukraine's integration into the EU's single economic and legal space.

The article describes the concept of digitalization of customs processes, its place in the system of public administration in the customs sphere and its role in improving the efficiency of interaction between AEOs and customs authorities, in particular through the integration of electronic document management platforms.

Proposals are made to optimize the administrative and legal framework for the AEO in Ukraine, focusing on legal harmonization with European standards. It is proved that the key obstacle to the effectiveness of the AEO model is the fragmentation of national legislation, which insufficiently integrates the mechanisms of risk-based control and preferential regimes provided for by the EU MC. In contrast, the European concept of Trust and Check transforms the role of the state from a controller to a legal partner, relying on the delegation of certain control functions to authorized operators within a clearly defined legal framework. For Ukraine, it is critical to adapt this approach by reforming administrative and legal instruments.

The author emphasizes the importance of introducing EU norms on simplified customs procedures and authorization criteria into domestic legislation, as well as the introduction of legal mechanisms for public-private partnerships, where business bears compliance responsibility and the state provides regulatory support. An important step is the development of verification procedures that combine automated monitoring with selective administrative audits, which will balance the liberalization of customs processes with the preservation of effective state supervision.

The article shows that there is no universal model for building an AEO institution that can function equally effectively in different legal systems. Each state develops its own model based on its economic priorities and security challenges. At the same time, it must comply with international standards (in particular, the WTO SAFE Framework of Standards). In particular, in most EU countries, the AEO institution is based on the principles of mutual recognition and harmonization of customs procedures. However,

the Baltic countries also focus on cybersecurity of supply chains, and Southern European countries on the fight against organized crime.

Keywords: authorized economic operator, AEO, public administration, administrative procedure, administrative proceedings, authorization, customs regulation, customs control, international standards, customs security.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні результати дисертації:

1. Михайленко В.В. Правові засади адміністративного провадження з отримання авторизації авторизованого економічного оператора в Україні. *Електронний журнал категорії Б «Наука і техніка сьогодні», Серія “Право”*. 2024. № 3 (31). С. 130-141.
2. Михайленко В.В. Основні моделі адміністрування авторизованих економічних операторів - зарубіжний досвід та його використання. Фаховий (категорія Б) журнал *“Наукові перспективи”, Серія “Право”*. 2024. № 4 (46). С. 1091-1105.
3. Михайленко В.В. Особливості впровадження авторизованих економічних операторів у Європейському Союзі та Україні. Друкований журнал *«Наукові інновації та передові технології», Серія «Право», (категорія Б)*. 2024. № 9 (37). С. 431-441.

Наукові праці, в яких засвідчено апробацію дослідження:

1. Михайленко В. В. Роль джерел права у контексті формування інституту авторизованого економічного оператора в Україні. *Джерела права в наукових юридичних дослідженнях: Тези доповідей Другого аспірантського круглого столу за курсом «Форми (джерела) права», (м. Харків, 17 червня 2022 року)*. / за кер. та ред. д. ю. н., проф. С. Максимова. Харків: Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого, 2022. С. 47-50.
2. Михайленко В. В. Глобальні тенденції розвитку авторизованих економічних операторів та їх вплив на розвиток даного інституту в Україні.

Advanced discoveries of modern science: experience, approaches and innovations: collection of scientific papers «SCIENTIA» with Proceedings of the V International Scientific and Theoretical Conference (м. Амстердам, 23 лютого 2024 року). Амстердам, 2024. С. 95–96.

3. Михайленко В. В. Роль авторизованих економічних операторів у контексті економічної безпеки України. *VII CISP Conference «SCIENTIFIC RESEARCHES AND METHODS OF THEIR CARRYING OUT: WORLD EXPERIENCE AND DOMESTIC REALITIES»* (м. Вінниця, 15 березня 2024 року). Вінниця: ГО «Європейська наукова платформа», 2024. С. 111–113.

4. Михайленко В. В. Взаємне визнання програм авторизованих економічних операторів у світі: загальні умови та фактори розвитку. *Education and science of today: intersectoral issues and development of sciences: Collection of scientific papers «ΛΟΓΟΣ» with Proceedings of the VI International Scientific and Practical Conference*, Cambridge, March 29, 2024. Cambridge-Vinnytsia: P.C. Publishing House & European Scientific Platform (м. Кембридж, 29 березня 2024 року). Кембридж, 2024. С. 113–116.

5. Михайленко В. В. Статус авторизованого економічного оператора як інструмент ризик-менеджменту для суб'єктів підприємницької діяльності. *Integration of Education, Science and Business in Modern Environment: Summer Debates: Proceedings of the 6th International Scientific and Practical Internet Conference* (м. Дніпро, 1-2 серпня 2024 року). Дніпро, 2024. С. 205–207.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ	3
ВСТУП.....	4
РОЗДІЛ 1. ПРАВОВИЙ СТАТУС АВТОРИЗОВАНОГО ЕКОНОМІЧНОГО ОПЕРАТОРА.....	13
1.1. Роль та значення авторизованого економічного оператора у державній митній політиці України.....	13
1.2. Адміністративне провадження з набуття статусу авторизованого економічного оператора.....	37
1.3. Спрощення та переваги як основний елемент змісту статусу авторизованого економічного оператора.....	70
Висновки до розділу 1.....	89
РОЗДІЛ 2. ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ АВТОРИЗОВАНОГО ЕКОНОМІЧНОГО ОПЕРАТОРА.....	92
2.1. Авторизований економічний оператор у системі підприємств, діяльність яких адмініструють митні органи.....	92
2.2. Контроль за відповідністю критеріям авторизованого економічного оператора як специфічний вид митного контролю.....	126
2.3. Зарубіжний досвід регулювання діяльності авторизованого економічного оператора.....	150
Висновки до розділу 2.....	191
ВИСНОВКИ.....	193
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	201
ДОДАТОК.....	227

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

АЕО – авторизований економічний оператор

ООН – Організація Об'єднаних Націй

ЄС – Європейський Союз

КМУ – Кабінет Міністрів України

ВМО – Всесвітня митна організація (World Customs Organization)

Держмитслужба - Державна митна служба України

Мінекономіки – Міністерство економіки України

Мінфін – Міністерство фінансів України

МКУ – Митний кодекс України

SAFE – Рамки стандартів ВМО для безпеки та полегшення торгівлі

С-ТРАТ - Митно-торгове партнерство проти тероризму

PIP - канадська програма Partners in Protection

ЗЕД – зовнішньоекономічна діяльність

МК ЄС – Митний кодекс Європейського Союзу

УЕО - уповноважений економічний оператор

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. Стрімкий розвиток світових торговельних відносин зумовлює необхідність удосконалення механізмів митного адміністрування, особливо в контексті інтеграції України у міжнародні економічні процеси. Враховуючи прагнення держави до поглиблення співпраці з ЄС та гармонізації з міжнародними митними стандартами, дослідження адміністративно-правового забезпечення діяльності АЕО є надзвичайно актуальним.

Означена концепція є одним із ключових інструментів, спрямованих на поєднання спрощення процедур міжнародної торгівлі з необхідним рівнем митного контролю. Запровадження та функціонування програми АЕО в Україні безпосередньо пов'язані із зобов'язаннями держави за міжнародними угодами, зокрема, з Рамковими стандартами безпеки та сприяння світовій торгівлі Всесвітньої митної організації, а також з положеннями Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. Адаптація митного законодавства України до норм ЄС вимагає формування ефективного та прозорого правового механізму отримання суб'єктами статусу АЕО та забезпечення реалізації їхніх прав і обов'язків. Це зумовлює необхідність глибокого аналізу чинної нормативної бази, практики її застосування та проблем, що виникають у процесі правозастосування.

Істотна увага в дослідженні приділена комплексу питань присвячених адміністративній процедурі у царині діяльності АЕО. Досліджено сутність, зміст та структуру адміністративного провадження з надання авторизації АЕО, особливості застосування принципів адміністративної процедури в цьому

провадженні тощо. Окремо поставлене питання оскарження рішень Держмитслужби в адміністративному порядку.

Особливості публічного адміністрування діяльності АЕО розкриті через специфіку взаємодії митних органів із суб'єктами зовнішньоекономічних відносин загалом та АЕО зокрема, а також через систему методів, за допомогою яких здійснюється таке адміністрування. З огляду на складність митно-правового регулювання та необхідність забезпечення високого рівня митної безпеки, особливий акцент поставлено на аналізі особливостей застосування контролю стосовно АЕО. У цьому контексті актуальним є дослідження ефективності контрольних повноважень, встановлених українським законодавством, у порівнянні з міжнародною практикою. Також заслуговує уваги порівняння систем заходів адміністративного примусу щодо АЕО, які передбачені митним законодавством України та митним законодавством ЄС.

Значимість даного дослідження додатково посилюється необхідністю визначення правової природи АЕО як суб'єкта адміністративного та митного права. Визнання підприємства таким, що отримало статус АЕО, має певні юридичні наслідки, зокрема надання специфічних переваг та спрощень, що суттєво впливають на процес його зовнішньоекономічної діяльності. Це породжує питання балансу між приватними та публічними інтересами у відносинах між митними органами та АЕО.

Важливим аспектом дослідження є оцінка ефективності існуючих адміністративних механізмів, спрямованих на забезпечення добросовісності АЕО в Україні. Це включає ідентифікацію правових прогалин, суперечностей та практичних труднощів, що виникають у процесі реалізації програми АЕО.

Тема даного дослідження має як теоретичне, так і практичне значення. З теоретичної точки зору вона сприяє розвитку адміністративного та митного права, уточнюючи правову природу АЕО, його роль у митному адмініструванні

та особливості взаємодії з державою. З практичної точки зору вона надає висновки щодо вдосконалення правового регулювання АЕО, забезпечення передбачуваності та прозорості адміністративних проваджень, а також посилення позицій України у царині міжнародної торгівлі. Враховуючи динамічні зміни у митному законодавстві та зростаючу роль митних механізмів у економічній діяльності, проведення цього дослідження є своєчасним і необхідним як для наукової спільноти, так і для практиків у сфері митного адміністрування.

Базові засади та основа даного дослідження ґрунтуються на працях таких відомих українських вчених як В. М. Гаращук, О. М. Шевчук, І. В. Несторишен, І. В. Бойко, П.В. Пашко, Г.Б. Мирошніченко, Ю.В. Штик, Л. М. Дорофєєва, Б. А. Кормич, О. Т. Зима, В.В. Угрин, А. В. Мазур, А. М. Школик, О. М. Соловйова, Т. Г. Острікова, К. М. Азізова, Н. Л. Авраменко, М. Е. Матвєєв, Т. М. Дорошенко, С. М. Шандрук, С. М. Канигін, та багатьох інших науковців.

Відносно поглибленого дослідження питань, що безпосередньо пов'язані із темою, науковою базою стали праці К.А. Сочка, О.Ф. Запорожець, І. В. Міщенко, В. Д. Бакуменко, А. В. Мазура, О. М. Вербицького, О. Т. Зими, В. П. Тимощука, І. В. Бойко, О. М. Соловйової, Л. М. Дорофєєвої, Т.В. Микитенко, О. М. Шевчука та інші, які в своїх публікаціях наголошують на необхідності подальших наукових досліджень у даному напрямку.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. В Україні програма авторизованого економічного оператора була запроваджена в жовтні 2019 року. Це стало частиною процесу гармонізації національного митного законодавства з європейськими нормами та стандартами у сфері зовнішньоекономічної діяльності. Тема даного дослідження узгоджується із Загальнодержавною програмою адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу, затвердженою Законом України № 1629-IV

від 18.03.2004 р., а також цільовою комплексною програмою «Конституційно-правові проблеми забезпечення верховенства права у функціонуванні механізму публічної влади в Україні» Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого (№ 0111u000966).

Тему роботи затверджено вченою радою Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого (протокол № 4 від 23.11.2021 р.)

Мета і завдання дослідження. Метою дисертації є отримання нових результатів у формі наукових висновків стосовно адміністративно-правових засад діяльності АЕО в Україні, виявлення проблемних аспектів нормотворчості та правозастосування у вказаній сфері, а також надання обґрунтованих пропозицій і рекомендацій для їх вирішення.

Відповідно до поставленої мети основними завданнями є:

- прослідкувати історію впровадження інституту авторизованого економічного оператора в Україні та напрямки його подальшого розвитку;
- з'ясувати правову природу статусу АЕО в адміністративному праві, визначити його роль у системі зовнішньоекономічних відносин та митно-правового регулювання;
- охарактеризувати систему нормативно-правових актів, що регулюють провадження з отримання статусу АЕО, контроль за дотриманням ним критеріїв та умов авторизації, систему методів публічного адміністрування його діяльності;
- оцінити ефективність взаємодії державних органів із АЕО, зокрема в контексті цифровізації документообігу та автоматизації митних процесів;
- з'ясувати особливості адміністративного провадження з надання авторизації АЕО та перевірити його на відповідність законодавству про адміністративну процедуру;

- висвітлити зарубіжний досвід регулювання АЕО (на прикладі ЄС, Канади, США) та визначити можливості його застосування в Україні;
- ідентифікувати прогалини та суперечності в українському законодавстві, що перешкоджають реалізації моделі АЕО на основі принципів прозорості та делегованого контролю;
- обґрунтувати пропозиції щодо гармонізації національних адміністративно-правових механізмів із стандартами ВМО та ЄС, зокрема через впровадження ризик-орієнтованого підходу, публічно-приватного партнерства та інституційних гарантій довіри;
- оцінити рівень ефективності використання адміністративного примусу стосовно АЕО та визначити напрямки його розвитку та удосконалення;
- окреслити проблему доцільності та виправданості укладення договорів з іншими державами стосовно взаємного визнання авторизації АЕО.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, які виникають у процесі набуття статусу АЕО та його реалізації.

Предметом дослідження є адміністративно-правові засади діяльності авторизованого економічного оператора.

Методи дослідження. Методологічну основу дослідження становить комплекс загальних, спеціальних методів та прийомів, спрямованих на вирішення поставлених завдань і досягнення мети дослідження. Діалектичний метод дозволив розглянути адміністративно-правові засади діяльності АЕО у розвитку та взаємозв'язку з іншими елементами митної системи, виявити суперечності та закономірності їх функціонування. За допомогою методів формальної логіки (аналізу, синтезу, абстрагування) систематизовано нормативно-правову базу України, визначено структуру правового статусу АЕО та його роль у публічному управлінні (підрозділи 1.1 та 2.2). Історико-правовий метод застосовано для дослідження еволюції інституту АЕО в Україні, зокрема

трансформації законодавства після 2019 року, а також впливу євроінтеграційних процесів на його становлення (підрозділ 1.1). Системно-структурний метод використано для аналізу взаємодії державних органів із АЕО, зокрема механізмів контролю, преференцій та цифрових інструментів (підрозділи 2.1 та 2.2), а структурно-функціональний метод — для вивчення функцій АЕО у контексті забезпечення митної безпеки та спрощення торгівлі (підрозділ 2.1). Порівняльно-правовий метод дозволив провести аналіз зарубіжного досвіду регулювання АЕО (ЄС, Канада, США) та визначити шляхи адаптації європейської моделі АЕО до українських реалій (підрозділ 2.3). Метод моделювання застосовано для розробки пропозицій щодо гармонізації національного законодавства з МК ЄС, зокрема впровадження ризик-орієнтованого підходу та автоматизованих платформ документообігу (підрозділи 2.1 та 2.3). Герменевтичний метод використано для інтерпретації наукових позицій щодо правової природи АЕО та його місця в адміністративному праві. Метод узагальнення дав змогу сформулювати висновки щодо ефективності адміністративно-правових механізмів регулювання АЕО, а також практичні рекомендації для законодавчої та інституційної оптимізації.

Усі методи взаємодоповнювалися, забезпечуючи комплексний підхід до дослідження адміністративно-правових засад діяльності АЕО та їх відповідності сучасним трендам публічного адміністрування.

Наукова новизна отриманих результатів. Представлена робота є одним із перших комплексних наукових досліджень адміністративно-правових засад діяльності АЕО в Україні. До найбільш вагомих результатів, які відображають наукову новизну роботи та виносяться на захист, належать такі положення.

Вперше:

- встановлено що, система адміністративного примусу який застосовується до АЕО в Україні, на відміну від аналогічної системи в ЄС, позбавлена такої складової як адміністративні стягнення;

- виявлено недолік застосування принципу гарантування права особи на участь в адміністративному провадженні в межах провадження з надання авторизації АЕО, що полягає у позбавленні претендента на авторизацію права бути заслуханим у разі прийняття негативного адміністративного акту щодо нього;
- сформульовано пропозиції стосовно запровадження адміністративної відповідальності за порушення встановленого законодавством порядку здійснення фахової діяльності авторизованим економічним оператором;
- розкрито взаємозв'язок фрагментарності національного законодавства з низькою ефективністю моделі АЕО, що обумовлює необхідність системної інтеграції ризик-орієнтованого контролю та преференційних режимів.

Удосконалено:

- визначення АЕО як підприємства, що відповідає критеріям, встановленим національним законодавством та міжнародними стандартами ВМО, отримало спеціальний статус (авторизацію), який підтверджує його надійність і надає доступ до певних пільг та спрощень;
- наукові положення щодо ролі АЕО в оптимізації міжнародної торгівлі, передбачуваності логістичних процедур та зменшенні організаційного навантаження на митні органи;
- обґрунтування необхідності та ефективності укладення міжнародних договорів про взаємне визнання державами-партнерами суб'єктів, що набули статусу АЕО;
- концепцію адаптації зарубіжного досвіду (ЄС, США, Канада) до українських реалій, зокрема, через запровадження механізмів, що були успішно реалізовані у зарубіжних практиках адміністрування АЕО.

Набули подальшого розвитку:

- позиції стосовно ролі та значення іноземного досвіду (передусім досвіду ЄС) під час впровадження в Україні інституту АЕО та формування відповідної нормативно-правової бази;
- характеристика концепції цифровізації митних процесів як чинника підвищення ефективності взаємодії АЕО з державними органами, зокрема через інтеграцію платформ електронного документообігу;
- погляди на систему нормативно-правових актів, що регулюють порядок набуття статусу АЕО, пільги та переваги, які з ним пов'язані, особливості діяльності АЕО та застосування до нього окремих методів публічного адміністрування, її межі та особливості становлення.

Ці результати формують теоретико-методологічну основу для подальших досліджень у сфері адміністративно-правового забезпечення митної політики, зокрема в контексті інтеграції України до Європейського митного простору.

Практичне значення одержаних результатів полягає у можливості їх застосування для вдосконалення правових та організаційних механізмів регулювання діяльності АЕО. У правозастосовній практиці висновки дослідження можуть стати в нагоді при вирішенні питань, щодо удосконалення процесу надання авторизації АЕО, моніторингу їх діяльності та адміністративного аудиту. Для бізнесу результати роботи стануть підґрунтям для розуміння переваг статусу АЕО, таких як спрощення митних процедур, зниження витрат та зростання конкурентоспроможності на міжнародних ринках, а також для орієнтування в адміністративних провадженнях, пов'язаних з статусом АЕО. У контексті євроінтеграції дослідження надає інструменти для адаптації національної системи до вимог ЄС, що є ключовим для реалізації Угоди про асоціацію. Теоретичні положення та аналіз зарубіжного досвіду можуть бути інтегровані у навчальні курси з адміністративного, митного та європейського права, а також використані при підготовці навчальних посібників. Окрім того,

розроблені пропозиції відкривають нові напрями для подальших наукових досліджень, зокрема щодо впливу цифровізації на митне адміністрування або ефективності моделі АЕО в умовах воєнного стану.

Апробація результатів дисертації. Дисертацію підготовлено на кафедрі адміністративного права Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого, обговорено на засіданні кафедри, схвалено і рекомендовано до захисту. Основні положення дисертації оприлюднювалися і були предметом обговорення на науково-практичних конференціях: Джерела права в наукових юридичних дослідженнях (м. Харків, 17 червня 2022 р.), Advanced discoveries of modern science: experience, approaches and innovations (м. Амстердам, 23 лютого, 2024 р.), Education and science of today: intersectoral issues and development of sciences (м. Кембридж, 29 березня 2024 р.), Integration of Education, Science and Business in Modern Environment: Summer Debates (м. Дніпро, 1-2 серпня 2024 р.).

Структура дисертації. Дисертація складається з вступу, двох розділів, що об'єднують шість підрозділів, висновків, списку використаних джерел і додатку. Загальний обсяг дисертації становить 242 сторінки, з них основного тексту – 197 сторінок. Список використаних джерел – 26 сторінок (197 найменувань).

РОЗДІЛ 1

ПРАВОВИЙ СТАТУС АВТОРИЗОВАНОГО ЕКОНОМІЧНОГО ОПЕРАТОРА

1.1. Роль та значення авторизованого економічного оператора у державній митній політиці України

Сучасні тенденції глобалізації, що супроводжуються стрімким зростанням обсягів транскордонного товарообігу, обумовили комплекс викликів у сфері безпеки міжнародних логістичних процесів. З одного боку, економічна взаємозалежність держав вимагає спрощення процедур торгівлі для підтримки конкурентоспроможності, з іншого – необхідність протидії контрабанді, ухиленню від сплати митних платежів та порушенням технічних регламентів залишається пріоритетом національної безпеки.

У процесі розвитку цивілізації, відносини, які торкаються процесів переміщення товарів через кордони різних країн, постійно поглиблюються та розширюються. Еволюція митної політики в умовах трансформації світових торговельних відносин відображає пошук балансу між лібералізацією та контролем. Держава як гарант суспільних інтересів зобов'язана створювати умови для легалізації товарних потоків, водночас запобігаючи загрозам для економічної стабільності. Зокрема, це включає моніторинг відповідності імпортованої продукції санітарним, фітосанітарним та технічним нормам, забезпечення надходження до бюджету митних платежів і зборів, а також протидію несанкціонованому переміщенню товарів. Відсутність ефективних інструментів регулювання в цьому контексті може призвести до формування системних та комплексних ризиків, які можуть спричинити суттєвий вплив не тільки на економічну, й на безпекову ситуацію у будь-якій державі.

Важливу роль у подоланні цих викликів відіграє наявність сучасної митної інфраструктури, кваліфікованих фахівців та чіткої нормативно-правової бази, що регулює обов'язки суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності. Ключовим аспектом залишається інституційна спроможність держави до запровадження інноваційних підходів, які інтегрують міжнародний досвід із національними особливостями. Однак ефективність цих механізмів неможлива без системної взаємодії між державними органами та суб'єктами господарювання. Співпраця публічного та приватного секторів стає критичною умовою для досягнення балансу між адміністративним контролем та операційною гнучкістю, що особливо актуально в контексті динамічних змін глобальних ланцюгів постачання. Лише через діалог із бізнесом держава може розробляти норми, які враховують реальні потреби учасників торгівлі, зменшуючи ризики суперечностей між економічними цілями та вимогами правової безпеки.

Важливість партнерства між митними органами та бізнесом у питаннях спрощення проходження митних процедур є предметом дискусій та обговорення у європейській науковій спільноті в останній чверті двадцятого століття. Прогрес технологій та нові тенденції у зростанні рівня розвитку міжнародної торгівлі, що були спричинені глобалізаційними процесами, підштовхнули міжнародне співтовариство до суттєвої трансформації підходів, які були напрацьовані у питаннях, пов'язаних із митними формальностями, технологіями їх реалізації та контролю.

На переконання Л. Карлсона, ще у 1980-х роках деякі країни, такі як Швеція та Нідерланди, розпочали розробляти спеціалізовані програми "довіrenих торговців", які включали такі складники характеристик, як:

- можливість добровільного входу, що була заснована на певних критеріях;
- партнерський підхід;

- самооцінка компанії;
- валідація систем;
- визначення ризиків;
- різноманітні пільгові програми;
- сертифікація [1, с.25].

Нові ідеї, щодо розвитку даного напрямку, знайшли відображення у положеннях додатків II та III Брюссельського Протоколу 1999 року до Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур (Киотська конвенція). Зокрема, було визначено статус уповноважених осіб, передбачено спеціальні процедури для виконання ними своїх завдань та цілей, а також сформоване загальне розуміння певних спеціальних процедур (спеціальних спрощень) [2, 3].

Фактично, саме Киотська конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур, з поправками 1999 року, до якої Україна приєдналася 05.10.2006, створила правову основу та стала відправною точкою для подальшого розвитку інституту авторизованого економічного оператора у європейському митному законодавстві [4].

За словами дослідників Д. Відовсона та С. Холоуея, основний задум сучасного підходу до управління відповідністю полягає в тому, щоб запропонувати потужні стимули операторів, які дотримуються вимог, до подальшого поліпшення та підтримання ними свого рівня відповідності до визначених законодавством критеріїв. У їх роботі зазначається, що з часом "... продовжуватиметься зсув від більш прямого регулювання до каталогу альтернативних стратегій, і ці альтернативні стратегії, наскільки це можливо, будуть підкреслювати добровільне дотримання вимог та самооцінку, а також роботу з іншими прикордонними службами та приватним сектором для досягнення цілей прикордонного регулювання - спільного управління

кордонами, у свою чергу, підкріплюючи ці стратегії надійними механізмами правозастосування" [5, с. 97-98].

Збільшення кількості зовнішніх загроз та ускладнення ситуації у світі, що було пов'язано із процесами глобалізації на початку ХХІ століття стало причиною, котра підштовхнула ЄС до створення більш ефективної системи митного регулювання. Відповідна система повинна була як забезпечити інтереси самого товариства у питаннях пов'язаних із загальним рівнем безпеки бізнесу та громадян, так і мати змогу враховувати інтереси суб'єктів ЗЕД в питаннях спрощення торгівлі на міжнародному рівні.

Європейська комісія визначила ряд стратегічних цілей, що пов'язані із забезпеченням питань, означених вище, а в офіційному Бюлетені ЄС у травні 2005 року було опубліковано «поправки безпеки», що були передбачені у Регламенті Ради ЄС № 648/2005 Європейського Парламенту та Ради від 13 квітня 2005 року, який вносив зміни до Регламенту Ради (ЄЕС) № 2913/92 про створення Митного кодексу Співтовариства (документ втратив чинність 30 квітня 2016 року). Цими поправками впроваджувалися зміни, серед яких основна роль відводилася саме внесенню положень щодо:

- вимог для суб'єктів ЗЕД, щодо надання компетентним митним органам попередніх відомостей про товари, які експортуються або імпортуються з ЄС;
- реалізації програми АЕО (англ. Authorised Economic Operator) з наданням суб'єктам ЗЕД можливості використання механізму спрощень в ході реалізації процедур торгівлі;
- реалізація механізму єдиних критеріїв аналізу ризиків в процесі провадження митного контролю, який би ґрунтувався на використанні комп'ютерної техніки [6].

Представлені заходи мали між собою системоутворюючий зв'язок та були покликані сформувані умови для підвищення безпеки за рахунок їх одночасного використання у митній діяльності. Так, наприклад, за допомогою використання даних, що отримані з електронних систем для аналізу ризиків, митні органи мали можливість завчасно визначати митні вантажі, що потенційно мають високий ступінь ризику [6]. Тобто це ставало можливим ще на етапі постачання таких товарів до країн ЄС.

Серед переліку основоположних елементів, що є базисом Рамкових стандартів безпеки та спрощення міжнародної торгівлі WCO SAFE Standard (SAFE), на особливу увагу заслуговує саме інститут АЕО. По-перше, SAFE є основою гармонізованого митного підходу, що закладається в основу діяльності міжнародних митних адміністрацій. Такий гармонізований підхід, умовно, може бути поділений на дві ланки: співпраця «митниці з митницями» та партнерство «митниці та бізнесу». По-друге, є чотири основні складові чинники, що виступають в якості бази відповідної концепції:

- підприємства, що провадять свою діяльність із дотриманням мінімальних стандартів безпеки ланцюга поставок та відповідають вимогам передового досвіду мають отримувати вигоди;
- якщо від митної адміністрації країни імпорту надходить запит митній адміністрації країни експорту, то останньою має бути здійснений виїзний огляд контейнерів та вантажів високого ризику;
- застосування послідовного підходу до управління ризиками, з метою подолання загроз безпеці, є однією з головних умов приєднання країн до стандартів SAFE;
- у рамках відповідної програми обов'язково має місце узгодження попередньої електронної інформації про вантажі [7].

Сутність представленої концепції АЕО була охарактеризована в рамках схеми партнерства «митниці з бізнесом». За наявності внутрішніх процесів в системі роботи оператора, які не дозволяють здійснювати підробку товарів на міжнародних перевезеннях та відповідності таких процесів встановленим вимогам високого рівня – оператор може отримати статус АЕО. Проте, варто додати, що «вимоги високого рівня» мають свої особливості:

- має бути забезпечена цілісність інформації у тому розумінні, що заявлене наповнення вантажу має відповідати реальному наповненню, без жодних виключень;
- має бути забезпечена доброчесність працівників і до змісту вантажу ними не має додаватися нічого зайвого, окрім заявлених складових;
- має бути забезпечено умови доступу до приміщень оператора і неможливість сторонніх осіб дістатися до майбутнього вантажу [7].

За умови дотримання таких критеріїв, система довіри між митницею та операторами буде цілісною та комплексною. І, як результат такої довіри, в митниці не виникатиме додаткової потреби проведення перевірок, а у оператора відбуватиметься скорочення витрат часових і транспортних. Митниця в такому разі зможе зосередити увагу на потенційно небезпечних вантажах, від сторонніх суб'єктів, що відповідної авторизації не мають.

Окрім положень, що передбачені у означених вище поправках до Митного кодексу ЄС № 648/2005, там також передбачались і конкретні заходи, що мали сприяти реформуванню митних процедур та пришвидшенню термінів їхньої реалізації. Серед них можна відмітити:

- впровадження моделей та механізмів комплексного використання загальної системи управління ризиками, що дало змогу використовувати ризикорієнтовані інструменти митного контролю;
- удосконалення програми по функціонуванню АЕО;

- реформування механізмів проходження митного оформлення та аналізу ризиків, що реалізовувалося шляхом встановлення обов'язків для суб'єктів ЗЕД із надання попередніх відомостей про ті товари, що транспортуються через митний кордон ЄС [6].

У 2006 році Генеральним директором з питань оподаткування та митного союзу (TAXUD) було розроблено Програму митної безпеки ЄС. Представлена Програма передбачала розробку та введення в дію нових заходів безпеки, серед яких виділялися:

- налагодження співпраці між всіма міжнародними партнерами, що доєдналися на будь-якому етапі роботи ланцюгів постачання та впровадження належного контрольного механізму безпеки, що мав сприяти захисту внутрішнього ринку;

- налагодження способів та засобів сприяння для суб'єктів ЗЕД, що мали бажання для покращення підтримки безпеки усього ланцюга постачання [8].

З точки зору міжнародного торговельного права, актуальність подальшої інституційної розбудови програми Авторизованого Економічного Оператора (АЕО), як дієвого механізму для раціоналізації та спрощення митних формальностей, знаходить своє підтвердження у нормах Угоди Світової організації торгівлі про спрощення процедур торгівлі. Цей багатосторонній міжнародний договір, укладений за результатами 9-ї Міністерської конференції СОТ, що відбулася у грудні 2013 року на о. Балі, Індонезія [9], встановлює відповідні зобов'язання для держав-членів.

Зокрема, Угода передбачає, що кожна держава-член СОТ повинна вживати додаткових заходів, спрямованих на полегшення торгівлі, які стосуються процедур та формальностей при імпорті, експорті та транзиті, відповідно до визначеного переліку (пункт 1.1 Угоди). На додаток, з метою вдосконалення механізмів спрощення, що застосовуються до суб'єктів господарювання, Угода у

пункті 7.5 закріплює для членів СОТ можливість ініціювати переговори з іншими членами щодо взаємного визнання таких режимів спрощення [10]. Таким чином, розвиток інституту АЕО безпосередньо корелює з міжнародно-правовими стандартами та зобов'язаннями у сфері спрощення процедур міжнародної торгівлі.

За роки, що минули із моменту запровадження міжнародних стандартів діяльності відповідних операторів, вони зазнали трансформації за сприяння СОТ. Модель управління відповідних програм, що визначала за основу дотримання вимог, була стабілізована та перевірена з плином часу, і лише деякі компанії добровільно вийшли із таких програм. Це відбувалося, незважаючи на часто базові переваги від участі в них, які пропонуються, і вказує на те, що більшість компаній достатньо задоволені своїм статусом АЕО. Проте немає сумнівів у тому, що можна було б зробити більше. З досвіду багатьох компаній, стає зрозумілим, що не пільги, запропоновані урядами країн-учасників програм, створюють попит та виправдовують інвестиції у статус відповідних операторів, а, скоріше, галузеві стандарти якості та вимоги інших заінтересованих сторін. Це завжди було частиною початкової ідеї, але не передбачалося, такі особливості мають бути ключовою рушійною силою для участі у програмах АЕО.

Говорячи про безпосередні можливості розвитку та формування нових перспектив інтеграції нашої країни у світові економічні процеси, що пов'язані із спрощенням міжнародної торгівельної діяльності, варто безпосередньо згадати про поступову імплементацію у вітчизняний правовий простір норм, що покликані регулювати діяльність такого суб'єкта як авторизований економічний оператор.

Зважаючи на поточні економічні реалії, цілком доцільним є підвищення уваги до заходів, що потенційно можуть сприяти економічному відновленню України. Європейський ринок виглядає одним із найбільш перспективних

варіантів співпраці для нашої країни. Беручи до уваги політичні реалії сьогодення, становлення нашої країни його повноцінною частиною є однією з чи не найбільш важливих умов її розвитку. І, фактично, за таких умов, на державу покладається обов'язок не просто сприяння наближенню законодавства до європейських стандартів, а його повноцінна уніфікації та приведення у відповідність до них. Адже вихід вітчизняних виробників на ринок ЄС та спрощення доступу представникам бізнесу із європейського середовища до нашого внутрішнього ринку, може значною мірою розширити потенційні можливості співпраці та географію економічних процесів до яких залучена Україна.

Євроінтеграційні процеси, що вже не один рік йдуть в Україні мали одним із наслідків прийняття Закону України № 141-IX «Про внесення змін до Митного кодексу щодо деяких питань функціонування авторизованих економічних операторів». Першочергова мета даного закону – це імплементація норм Європейського законодавства та формування простору сприятливого для підприємств, що у ході своєї діяльності мають справу із проходженням певних митних процедур [11].

Програми впровадження АЕО, за актуальними статистичними даними, реалізовані у 89 країнах світу, а 7 країн здійснюють заходи по їх формуванню. Укладено 116 міждержавних двосторонніх угод про взаємне визнання АЕО [12].

Наслідком обрання євроінтеграційного курсу та членства у СОТ для України стало відкриття шляхів та можливостей співпраці з іноземними товаровиробниками та формування відкритих експортно-орієнтованих економічних галузей.

Аналізуючи правову природу категорії "авторизований економічний оператор", варто зазначити, що попри номінальну новизну цього терміна для української правової системи, його концептуальна сутність значною мірою є

аналогічною до раніше існуючого інституту "уповноваженого економічного оператора". Статус УЕО був формально закріплений у положеннях Митного кодексу України в редакції від 13 березня 2012 року [13].

Необхідно підкреслити, що сама імплементація інституту УЕО у національне законодавство була зумовлена міжнародними зобов'язаннями та стандартами, зокрема, визначенням такого суб'єкта у Міжнародній конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур (відомій також як Кіотська конвенція) [4]. Суб'єкти господарювання зі статусом УЕО отримували право на використання низки спеціальних спрощень митних процедур. Важливо, що ці спрощення за своїм характером та механізмом застосування мали суттєву подібність до тих переваг, які наразі передбачені для АЕО. Нормативно-правове регулювання порядку застосування спеціальних спрощень для УЕО здійснювалося на підзаконному рівні, зокрема, Постановою КМУ № 447 від 21 травня 2012 року, якою затверджувався відповідний Порядок [14].

Проблема інституту уповноваженого економічного оператора полягала у тому, що незважаючи на формування у законодавстві ряду положень, що покликані були регулювати його діяльність, практичної реалізації вони так і не набули і залишилися у суто формальному статусі. Не було прийнято конкретних підзаконних актів, що мали б спрямованість на регламентацію процедур пов'язаних із відповідним суб'єктом, на зразок механізмів отримання означеного статусу та реалізації умов його діяльності, контролю за виконанням ним митних процедур тощо [15, с. 184]. Наразі, вже можна констатувати те, що АЕО набув більшого ступеня регламентації та визначеності, у порівнянні зі своєю попередньою версією.

Зараз АЕО представляє собою одну з найбільш оптимальних моделей співробітництва держави - в особі митних органів, та бізнесу, адже дозволяє отримувати переваги в результаті співпраці для обох сторін.

Незважаючи на те, що певні пільгові режими у законодавстві нашої країни були передбачені і до цього, реалізація та повноцінна імплементація положень, що регулюють діяльність АЕО являють собою певну новацію та виглядають як суттєвий крок до наближення положень вітчизняного законодавства до стандартів і норм, що мають місце у міжнародній практиці.

Актуальні положення законодавства, що мають за мету регулювання відповідного напрямку діяльності (функціонування АЕО) на сьогоднішній день представлені у положеннях:

- Митного кодексу України. Відповідно, главу другу було присвячено основним аспектам діяльності інституту авторизованого економічного оператора [16].
- Постанови КМУ від 27.09.2022 № 1092. Яка визначає певний комплекс питань, пов'язаних із функціонування авторизованого економічного оператора та надання авторизацій [17].
- Постанови КМУ від 27.01.2021 № 50. Де знаходять вираження питання, що стосуються особливостей порядку ведення Єдиного державного реєстру АЕО [18].
- Постанови КМУ від 03.02.2021 № 70. Даною постановою затверджено форми, опис та правила використання національного логотипа авторизованого економічного оператора, а також форми сертифіката авторизованого економічного оператора [19].

Положення означених вище правових актів є основою і ключовими складовими системи, що має на меті формування дієвих механізмів реалізації програми АЕО у вітчизняному правовому просторі. Певним інформаційним підґрунтям можна вважати положення та іноземні доробки за даним напрямом, однак, задля того, аби вони стали повноцінним складовими такої системи, відповідний досвід має бути імплементований у правову систему нашої країни.

Говорячи про потенційну роль АЕО у державній митній політиці України можна зазначити: окрім ключового положення про те, що введення відповідних положень у систему вітчизняного законодавства є черговим кроком до зближення із ЄС та приведення законодавства нашої країни до стандартів, що передбачаються відповідною угодою про асоціацію з ЄС, можна також стверджувати, що АЕО є одним із ключових факторів забезпечення стабільного функціонування системи митної політики нашої країни, що у перспективі може відіграти вкрай важливу роль у формуванні ефективних економічних зв'язків із Європейськими країнами – партнерами.

Для повноти розуміння сутності ролі та значення АЕО у державній митній політиці України, варто звернути увагу на безпосереднє визначення відповідного суб'єкта, що міститься у положеннях вітчизняного законодавства. Зокрема, у переліку основних визначень та понять, які представлені у Митному кодексі та перелічені у статті 4, авторизований економічний оператор (АЕО) визначається як підприємство, якому митними органами надано авторизацію АЕО згідно з МКУ [16]. Таке доволі коротке визначення більш детально розкривається у частині першій статті 12 МК, де означено, що «підприємство-резидент, яке реалізує будь-яку роль в міжнародному ланцюзі постачання товарів: воно може виступати як експортер, перевізник, митний представник, виробник, імпортер, утримувач складу, експедитор, і отримало авторизацію відповідно до вимог законодавства, може набути статусу АЕО» [16].

Оцінюючи значення введення механізмів функціонування АЕО у систему митних відносин нашої країни, слід вказати, що формування ринку митних послуг являє собою реакцію на вимоги сучасної економіки, що розвивається у світовому масштабі та є однією з ключових умов, які є потрібним для побудови ефективних зовнішньоекономічних відносин [20].

Введення інституту АЕО має відношення до двох істотних аспектів глобального розвитку країни:

- правовий аспект: пов'язаний із правилами та порядком митно-правового регулювання на митній території України;
- економічний аспект: фактично виступає як наслідок зміни правових норм, в контексті реалізації економічної діяльності з боку ринкових суб'єктів.

Правовий аспект має відношення до учасників програми АЕО як до юридичних осіб, які здійснюють конкретні види діяльності. Економічні чинники мають відношення до діяльності таких операторів на всю систему економічних взаємин суб'єктів господарювання. При оцінці ролі статусу АЕО на єдиній митній території варто брати до уваги і перший, і другий аспекти.

Введення у національне законодавство положень, що регулюють основні аспекти діяльності АЕО, безперечно, було здійснено для досягнення певних цілей. До таких, зокрема, можуть бути віднесені:

- забезпечення безпеки міжнародних ланцюгів постачання;
- відповідність світовим стандартам;
- сприяння підвищенню ефективності зовнішньоекономічної діяльності підприємницький структур (зменшення строків постачання товарів та зменшення витрат на відповідні процедури) [21].

Безпека міжнародних ланцюгів постачання та гармонізація митних процедур, як явище, будучи завданням надзвичайної важливості для митної служби, чинить додатковий тиск на митну службу у плані дотримання балансу між функціями контролю та забезпечення безпеки і, водночас, функціями сприяння торговельній діяльності. Саме у даному разі, АЕО представляє надзвичайну важливість, бо його роль зводиться до надання законослухняним учасникам торговельної діяльності певних переваг та спрощень в обмін на їхній

внесок у розвиток стандартів безпеки ланцюгів постачання та дотримання цих стандартів [22].

Щодо, на перший погляд очевидного пункту, про відповідність міжнародним стандартам, варто додати, що така відповідність є першоосною для визнання іншими країнами вітчизняного стандарту АЕО, а це означає, що таким операторам не доведеться проходити тривалу процедуру акредитації в кожній новій країні.

Сприяння підвищенню ефективності має безпосередній зв'язок з впровадженням спеціальних спрощених процедур, які потенційно можуть скоротити терміни та умови митного оформлення на конкретній митній території. Однак, варто враховувати важливість забезпечення ефективності ланцюгів постачання, процесів, що сприятимуть міжнародній технологічній інтеграції та потребу у реалізації стійких технологічних ланцюгів і каналів доставки, що є обов'язковою умовою конкурентоспроможності суб'єктів, які провадять діяльність на міжнародному ринку. Роль АЕО, за даним напрямом, може бути охарактеризована як така, що реалізується через зниження витрат на обслуговування ланцюга постачання при забезпеченні безпеки ЗЕД за рахунок:

- сертифікації та стандартизації бізнес-процесів ЗЕД;
- освоєння та впровадження інноваційних технологій логістики й управління ланцюгами постачання, що ґрунтується на результатах аналізу бізнес-моделей суб'єктів ЗЕД, виявленні резервів ефективності та вивченні релевантного міжнародного досвіду, з метою оптимізації операційних витрат та посилення безпеки торговельних потоків.

Залучення професійних учасників, що не мають прямого відношення до структур митних органів, у реалізацію процесів, що пов'язані із веденням державної митної політики повинно дозволити у значній мірі пришвидшити

процес виконання митних формальностей та звести до мінімуму показники часових та ресурсних витрат учасників ЗЕД.

Дослідження діючих програм АЕО по всьому світу, наразі, вказують на те, що програми по впровадженню таких операторів, ще не продемонстрували свого повного потенціалу. Хоча існує безліч гарних прикладів функціональних та ефективних програм АЕО, і хоча багато компаній змогли покращити процеси та отримати значні переваги від діяльності за відповідною програмою, все ж таки залишається відчуття, що концепція АЕО могла б принести ще більше вигод всім зацікавленим сторонам [23, с. 22-23].

Програма АЕО має за свою основу теорію відповідності і, як очікувалося, мала стати новою сучасною стратегією контролю для митних та інших прикордонних служб. Це інструмент для покращення контролю, охорони та безпеки, який також передбачає формування швидких та передбачуваних процесів для транскордонної торгівлі.

За умови правильної розробки, впровадження та реалізації авторизований економічний оператор може стати дієвим механізмом, що дозволяє збалансувати інтереси як уряду, так і бізнесу на основі процесів глобалізації та збільшення обсягів світової торгівлі. І зважаючи на кількість вже реалізованих у світі програм АЕО, можна стверджувати про високий ступінь ефективності даної програми і визначити її як одну за найбільш успішних, серед тих, що до сьогоднішнього дня були запроваджені ВМО.

Проте протягом багатьох років гармонізація та розробка необхідних міжнародних стандартів, у поєднанні з різними міжнародними тенденціями, зробили подальший розвиток АЕО як інструменту сприяння міжнародним економічним процесам, на місцях - менш динамічним, ніж очікувалося. Це було особливо помітно щодо переваг, що пропонуються відповідним суб'єктам, а також по вимогам, що висуваються для тих, хто приєднується до програм АЕО

[23]. Зважаючи на такі фактори, важливо забезпечити, щоб потенційні позитивні результати та вплив міжнародних стандартів були використані повною мірою.

Запровадження у національній правовій системі інституту АЕО, для нашої країни, є не просто одним із пунктів реалізації Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони від 27.06.2014 [24]. Це вагомий і досить значимий крок, що має велику перспективу і значення для України в цілому.

Концепція АЕО виступає вагомим чинником, що сприяє ефективній реалізації вітчизняної митної політики. Ключовою категорією, яка визначає загальний вектор розвитку митної справи в державі, є саме митна політика. Варто підкреслити, що митно-правове регулювання безпосередньо пов'язане із публічно-владною діяльністю у сфері економіки, адже державна митна політика є складовою державної економічної політики [25, с. 478]. Таким чином, формування виваженої митної політики держави, що відповідає цілям та завданням її довгострокового стратегічного розвитку, дозволяє створити та підтримувати дієвий механізм, який демонструє найвищу ефективність у своєму функціонуванні.

Правове регулювання митної політики і саме розуміння даної категорії має тривалу історію і зазнало змін та трансформацій за час свого існування. Наприклад, у МКУ попередньої редакції, у статті 5, було присутнє таке визначення, відповідно до якого, державну політику, що провадиться у сфері державної митної справи визначали в якості система цілей, функцій, принципів, засобів, напрямів та механізмів діяльності держави, які спрямовуються на забезпечення національних митних інтересів та безпеки України, а також завданням якої виступає регулювання відносин, що пов'язані із провадженням зовнішньої торгівлі та захисту внутрішнього ринку [13].

Наразі, у статті 5 МК, державну митну політику окреслюють наступним чином - вона представлена як система принципів та напрямів діяльності держави, що реалізуються у сфері захисту митних інтересів та здійснюються з метою забезпечення митної безпеки України. За даним напрямом провадиться регулювання зовнішньої торгівлі, здійснюється захист внутрішнього ринку, розвиток економіки нашої держави та її інтеграції до світового економічного простору. Окрема увага у зазначеній статті акцентується на тісному взаємозв'язку державної митної політики та визначенні її як частини державної економічної політики [16].

Така зміна, у поточній версії визначення, та певне скорочення особливостей тлумачення даного поняття, в жодному разі не означає звуження розуміння та змістовного наповнення відповідної категорії. Навпаки, нове формулювання є прикладом того, як за рахунок висловлення більш абстрактної позиції законодавець спрямовує зусилля на розширення тлумачення і збільшення кількості можливих варіантів інтерпретації відповідного визначення. Роз'яснення суті самого поняття, в свою чергу, відбувається шляхом уточнень та деталізації у більш вузькоспеціалізованих законодавчих актах, а також програмах, стратегіях та планах розвитку.

Якщо аналізувати митну політику в якості комплексної категорії, то варто виділити низку її ключових складових елементів, що є базисом такого поняття. У загальному розумінні, митна політика представляється як набір орієнтирів або рамкових стандартів митного регулювання, що зорієнтовані на забезпечення економічних інтересів і цілей держави [26, с.32].

Ключовими цілями державної митної політики визначено забезпечення національних митних інтересів України та гарантування її митної безпеки. Реалізація цих стратегічних завдань відбувається через виконання низки основоположних функцій. До таких функцій, що формують підґрунтя для

провадження митної політики, належать захисна, фінансова, інформаційно-статистична, економіко-регуляторна, контрольно-організаційна та міжнародно-політична [26, с.32].

За словами дослідників, митна політика є ключовою ланкою у реалізації як економічних, так і політичних завдань та цілей, які визначаються на основі ряду факторів та чинників, таких як: державний устрій, положення законодавства та соціально-економічний вектор розвитку країни. Формування та реалізація митної політики є складним процесом, що потребує участі всіх гілок влади при його здійсненні всередині держави [27, с. 138].

До переліку суб'єктів, що формують митну політику та виступають в якості носіїв згаданих вище економічних і політичних інтересів, можна віднести:

- внутрішні державні інститути, що мають конкретний перелік повноважень та провадять свою діяльність у митній галузі;
- різного роду недержавні інституції - асоціації, спілки, партії та громадські організації, що також мають певну можливість впливу на державну митну політику;
- суб'єкти такі як іноземні держави, міжнародні організації, що мають можливість здійснювати міжнародне регулювання - долучаються до формування митної політики через міжнародно-договірні механізми та інтеграційні структури [26, с.32].

Наразі, єдиного та остаточного підходу до розуміння митної політики, як явища, у наукових колах не склалось. Різні автори визначають її як: «систему заходів, процедур та правил», «механізм регулювання», «стратегічний напрямок чи лінію», «принципи зовнішньої торгівлі держави на відповідний період часу», «інструмент реалізації митних відносин» та «засіб коригування та використання механізму митного регулювання».

Митна політика, як комплексна категорія, також включає у себе процеси, що пов'язані із регулювання міжнародної торгівлі і, відповідно, мають окрему специфіку регулювання, що співвідноситься із питаннями митної політики.

Міжнародну торгівлю можна вважати одним із факторів, що максимально сприяє задоволенню широкого кола потреб населення у державах, що беруть у ній участь, а також - покращує та підвищує рівень конкурентоспроможності економіки країни у якій такі міжнародні торгівельні чинники мають місце. Наразі, можна простежити процеси, що характеризують лібералізацію торгівлі по всьому світу [27, с. 137].

Окрім питань, пов'язаних із міжнародною торгівлею, до комплексу важливих аспектів, що регулюються і мають велике значення у сфері митної політики, необхідним є і розуміння сутності митної справи. Не лише як категорії, а і як явища та процесу. Більше того, вона є одним з основних елементів зовнішньополітичної і зовнішньоекономічної діяльності України.

Існують також різні підходи до тлумачення поняття митної справи. Найбільш стислий і лаконічний варіант визначає її як діяльність, що спрямована на реалізацію митної політики країни [26, с. 48]. Найбільш комплексне за обсягом визначення, звичайно, міститься у положеннях вітчизняного законодавства (стаття 7 МК), де митну справу визначають як категорію, що має цілу низку складників:

- її визначають як встановлені умови та порядок по переміщенню товарів через митний кордон України;
- митний контроль та митне оформлення є її основоположними елементами;
- в ході провадження митної справи застосовуються механізми тарифного і нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності;

- серед складових елементів митної справи присутні - справляння митних платежів, обмін митною інформацією, ведення митної статистики та ведення УКТ ЗЕД;
- здійснення відповідно до закону державного контролю нехарчової продукції при її ввезенні на митну територію України;
- протидія і запобігання контрабанді та боротьба з порушеннями митних правил – визначені як завдання, що є важливим елементом при провадженні митної справи;
- під час здійснення митної справи відбувається організація і забезпечення діяльності митних органів та інші заходи, спрямовані на реалізацію державної митної політики [16].

Важливим, для розуміння сутності категорії митної справи, є наголошення уваги на тому, що вона реалізується у відповідності до прийнятих у міжнародній практиці методів визначення митної вартості товарів, форм декларування товарів, систем загальної класифікації та кодування товарів та системи митної статистики, а також іншого роду норм і стандартів, що визнані у світі [16]. Тобто, вітчизняна специфіка реалізації митної справи вказує на її тісну інтеграцію і взаємозв'язок із складовими системи міжнародної торгівлі .

Митну справу можна розуміти як універсальний засіб і специфічний механізм, котрий забезпечує безпеку, сприяє реалізації зовнішньої політики держави, а також – забезпечує права та законні інтереси фізичних і юридичних осіб.

Як засіб реалізації зовнішньої політики, митна справа є механізмом, що сприяє взаємодії та розвитку нашої держави та формуванню зв'язків стратегічного партнерства з багатьма зарубіжними країнами. Ключовим аспектом, за даним напрямом, є розвиток довіри між державами та співробітництво на взаємовигідній основі [27, с.139-140].

Специфіка правовідносин пов'язаних із митною справою полягає в наступному:

1. Об'єктом регулювання правовідносин в області митної справи є такі суспільні відносини, які прямо пов'язані з питаннями щодо переміщення товарів через митні кордони держав.

2. У правовідносин, у галузі митної справи, є своя індивідуалізація. Тобто у правовідносини по вирішенню митних питань вступають дві або більше сторони, кожна з них є суб'єктом правовідносин у галузі митної справи, який має свої юридичні правничий та обов'язки.

3. На початку утворення, митні правовідносини виникають через волевиявлення однієї зі сторін митних правовідносин. Одним із головних учасників правовідносин у сфері митної справи є митні органи, які є спеціальними суб'єктами митного права, що через свою специфіку наділені окремими повноваженнями у предметній галузі митної справи. В рамках, що регламентовані митним правом, весь спектр митної діяльності реалізують посадові особи у митних органах.

4. Правовідносини у сфері митної справи захищені та перебувають під охороною адміністративних та судових органів держави.

Таким чином, можна визначити, що митна справа представляє собою ефективний інструмент, який дозволяє комплексно вирішувати завдання щодо оптимізації зовнішньоекономічної діяльності, зміцнення національної економіки та зняття геополітичних протиріч між країнами [27, с. 80-82].

Зважаючи на комплексний та багатогранний характер митної справи, діяльність у цій сфері ґрунтується на чітко визначених принципах. Ці основоположні засади, що визначають порядок та спрямованість здійснення митної справи в Україні, у загальному вигляді закріплені положеннями статті 8 МКУ.

Відповідно до положень законодавства, до ключових принципів митної справи належать: утвердження виключної юрисдикції України на її митній території та визнання виключних повноважень українських митних органів у цій сфері. Важливими засадами є також дотримання законності та презумпції невинуватості, забезпечення додержання прав та охоронюваних законом інтересів осіб, а також відповідальність усіх учасників відносин, що регулюються МКУ. Крім того, митна діяльність має базуватися на принципах єдиного порядку переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон, спрощення процедур для законної торгівлі, визнання рівності та правомірності інтересів усіх суб'єктів господарювання незалежно від форми власності, заохочення доброчесності, а також забезпечення гласності та прозорості. [16].

На перший погляд може здаватися, що вищезначені принципи мають більш декларативний характер, однак, їх встановлення та ведення державної митної справи на їх основі, з огляду на представлені вимоги, дало можливість побудувати комплексну систему, що є універсальним, ефективним та дієвим механізмом реалізації державних інтересів у митній галузі.

У процесі діяльності АЕО досить чітко можливо простежити реалізацію принципу спрощення законної торгівлі. Основною метою цього принципу є прискорення та здешевлення міжнародної торгівлі з одночасним забезпеченням митної безпеки та митних інтересів держави, досягнення більшої прозорості й рівності в питаннях доступу до інформації. Авторизовані економічні оператори є максимально прозорим і чітко врегульованим механізмом, який має реальні критерії відповідності статусу. Досвід іноземних країн вказує на те, що за умови формування системи «довіrenих» операторів зростають і можливості для свідомого, прозорого та ефективного провадження діяльності у сфері міжнародної торгівельної діяльності.

Принцип заохочення доброчесності також можна вважати однією з підвалин ефективної загальної митної політики держави і саме він є однією з базових основ роботи авторизованого економічного оператора та може бути визначений як ключовий фактор у її забезпеченні. В основі згаданого принципу лежить мотивування суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності до здійснення своєї діяльності на законних засадах та сумлінності. Фактично, така мотивація досить чітко простежується у вимогах до АЕО, що визначені нашим законодавством.

Беззаперечно, дотримання принципу гласності та прозорості відіграє ключову роль в успішному запровадженні та функціонуванні інституту Авторизованого Економічного Оператора (АЕО). Цей принцип, що відображає доступність інформації, пов'язаної з митною справою, для всіх зацікавлених суб'єктів, виступає значним чинником ефективності програми АЕО. Важливо зазначити, що реалізація гласності та прозорості передбачає не лише загальний доступ до інформації, але й можливість, а в певних випадках і законодавчо закріплений обов'язок, доведення результатів здійсненого митного контролю до відома осіб та відповідних органів, які мають законний інтерес до цих результатів [28].

Фактично, стає зрозумілим, що процес переміщення товарів через митний кордон України є процедурою взаємного узгодження дій його учасників для підвищення ефективності зовнішньої торгівлі та скорочення витрат для держави та таких суб'єктів.

Правовідносини у сфері митної справи характеризуються як основними ознаками, які властиві адміністративно-правовим відносинам, так і своїми специфічними рисами, ключовими з яких є:

- 1) підставою виникнення правовідносин у галузі митного справи є фінансовий інтерес держави щодо стягнення митних платежів, а регулювання та

подальший розвиток митних правовідносин засновані на вдосконаленні методів та інструментів, які застосовуються з метою формування доходу бюджету держави;

2) суб'єкт, який прямо реалізує владні повноваження у сфері митної справи, які регламентовані митним законодавством України - це митні органи України;

3) глобальна більшість суб'єктів правовідносин у сфері митної справи є учасниками зовнішньоекономічної діяльності. Наприклад, це підприємці у митній сфері функціонування, або деякі категорії фізичних осіб, які за своєю ініціативою стають учасниками митних правовідносин.

Щодо останнього пункту, потрібно зазначити - як правило, це відбувається по тій причині, що істотний економічний ефект, який має вираз в отриманні солідного прибутку, участі у міжнародній торгівлі, а також інших проектах, які взаємопов'язані з переміщенням через митний кордон товарів, цілком компенсує ті перешкоди та незручності, які можуть постати перед учасником даних відносин у зв'язку з існуючими формами митного контролю, які застосовують митні органи до суб'єктів правовідносин у сфері митної справи.

Обов'язок належної реалізації норм і положень митного права є тією обставиною, що забезпечує взаємозв'язок митних правовідносин. Основна відмінність, за даним аспектом, полягає в тому, що підвладні суб'єкти мають реалізовувати свої відносні права, тобто ті, для здійснення яких необхідним є акт компетентного органу, а митні органи – повинні виконувати закріплені за ними функції [29].

Тож з аналізу усього комплексу попередніх напрацювань за напрямками і спробами імплементації концепції «Authorized economic operator» у вітчизняну правову систему, можна прийти до висновків про те, що:

1. Це питання залишається вкрай актуальним, особливо в аспекті

прагнень нашої країни та її Євроінтеграційних спрямувань.

2. Роль авторизованого економічного оператора може бути визначена як суб'єкта, що покликаний здійснити забезпечення зниження витрат представників бізнесу, в ході провадження міжнародної торгівельної діяльності, та спрощення самого процесу її ведення. Важливим аспектом у відповідному питанні є допомога у стандартизації та максимально ефективному використанню можливостей сучасної логістики та управлінні ланцюгами поставок – як для потреб держави, так і для суб'єктів, що провадять підприємницьку діяльність.

3. Авторизований економічний оператор як механізм, може стати цілком новою, раніше не реалізованою, складовою частиною митної системи, що здатна істотно вплинути на ступінь ефективності державної економічної політики загалом та державної митної політики зокрема.

4. Поточні показники впровадження механізму АЕО, залишаються на доволі низькому рівні. Акти законодавства, що покликані регулювати даний напрям, хоч і розроблені в більшій мірі за попередній варіант – впровадження «уповноваженого» економічного оператора, однак, вони все одно потребують розширення та уточнення, що мало б сприяти спрощенню розуміння механізмів роботи АЕО.

1.2. Адміністративне провадження з набуття статусу авторизованого економічного оператора

Більшість сучасних дослідників вказують на те, що досі існує ситуація за якої митниця розглядає підприємців як потенційних порушників митних процедур і оцінка таких представників бізнесу, у першу чергу, робиться з критичної точки зору. Інститут АЕО, відповідно до основної мети його функціонування, повинен виправити таку прикру тенденцію й створити умови

взаємної довіри між митними органами та представниками бізнесу. Адже в ході виконання вимог щодо отримання статусу АЕО, суб'єкти підприємницької діяльності добровільно погоджуються на проходження ряду додаткових, більш комплексних перевірок. А митні органи, своєю чергою, дають можливість тим, хто пішов на визначені кроки, отримати можливість спрощеного проходження більшості форм митного контролю, економити свій час та ресурси тощо.

Комплексний процес реалізації інституту авторизованого економічного оператора, звичайно, не є швидким. Під час першого впровадження відповідних механізмів у країнах Євросоюзу, ситуація була подібною до тієї, що має місце і в Україні. Далеко не кожен суб'єкт підприємницької діяльності вважав розумним рішення про проходження додаткових перевірок і лише перші, найбільш сміливі з них, зверталися до митних органів з відповідною ініціативою для отримання статусу. Інші суб'єкти – спостерігали та оцінювали наслідки й перспективи нової ініціативи.

Лише з роками, у європейському просторі, темпи розвитку відповідних механізмів зросли й для суб'єктів підприємницької діяльності стало звичним проходження певних формальностей з метою отримання відповідного статусу.

Саме через існування представленого вище досвіду, цілком логічною є потреба у більш якісній та ефективній імплементації норм європейського законодавства з питань діяльності АЕО у вітчизняному правовому просторі. Важливо узагальнити вже наявні напрацювання, що пройшли перевірку на практиці й ефективно діють в ЄС та базуються саме на відповідному законодавстві.

Загалом існує думка, що підприємство, яке набуває статусу АЕО, розглядається митними органами (а за певних умов – і іншими державними структурами) як суб'єкт із високим рівнем надійності та довіри. Таке позиціонування надає компанії доступ до значних операційних переваг у процесі

митного оформлення та контролю. Водночас ця система довіри є взаємовигідною: покладаючись на підтверджену доброчесність та надійність власників статусу АЕО, митні органи отримують можливість оптимізувати свої процеси управління ризиками та ефективніше розподіляти наявні ресурси для контрольних заходів [30, с. 71].

Згідно з ключовими міжнародними стандартами, зокрема Рамковими стандартами ВМО для безпеки та полегшення торгівлі (SAFE), визначено критерії для отримання статусу уповноваженого (авторизованого) економічного оператора (АЕО). Цей статус можуть набуті ті оператори міжнародної торгівлі, які відповідають встановленим вимогам безпеки ланцюга постачання та іншим критеріям, визначеним митними адміністраціями. Додатково вимагається підтримання належного рівня обліку комерційних операцій та активна участь у програмах співробітництва із забезпечення безпеки, що формалізується через укладання відповідних угод з митними органами. Оператори, що отримали статус АЕО, можуть розраховувати на значні переваги та спрощення. Зокрема, їм надається можливість проходження прискореного митного контролю для їхніх вантажів. Також передбачається спрощений режим надання інформації: подання мінімально необхідних даних для ідентифікації товарів на етапі митного оформлення, з подальшим наданням додаткової інформації, потрібної для ведення митної статистики та коректного обчислення податків і зборів. Концептуально, стандарти SAFE просувають ідею створення повністю захищених міжнародних торговельних ланцюгів постачання, де кожен учасник має статус АЕО. В такому випадку процедура обміну даними максимально спрощується, вимагаючи лише мінімально необхідної інформації для ідентифікації товарів як на етапі експорту, так і при імпорті [7].

Подальший рівень спрощень може бути доступний для тих операторів, які демонструють максимальну прозорість та співпрацю з митними органами. За

умови надання митним адміністраціям повного доступу до власних інформаційних і комерційних систем, а також активного сприяння у здійсненні пост-митного аудиту, такі компанії можуть отримати право на використання максимально спрощеного формату попереднього інформування – шляхом повідомлення лише єдиного реєстраційного номера вантажу (UCR).

Європейський досвід регулювання подібних питань є дещо більш стислим та конкретним водночас. Так, відповідно до МК ЄС (Регламент 952/2013) економічний оператор – особа, яка під час ведення свого бізнесу бере участь у заходах, передбачених митним законодавством (п. 5 ст. 4). Економічний оператор, заснований на митній території Союзу та який відповідає критеріям, викладеним у ст.ст. 14–15 Митного кодексу ЄС, може звернутися з проханням надати йому статус АЕО [31].

Вимоги до кандидатів на отримання статусу авторизованого економічного оператора в межах ЄС встановлені ст. 39 МК ЄС. Відповідно до цієї статті, основними критеріями є належна платоспроможність, відповідний рівень компетентності або професійної кваліфікації, а також дотримання стандартів надійності та безпеки. Платоспроможність заявника оцінюється на основі його фінансового стану, який має бути достатнім для виконання зобов'язань з огляду на специфіку його ділової активності. Компетентність чи професійна кваліфікація мають бути безпосередньо пов'язані зі сферою діяльності оператора. Дотримання ж вимог надійності та безпеки підтверджується демонстрацією заявником вжитих заходів для забезпечення безпеки міжнародного ланцюга постачання, зокрема у сферах фізичної цілісності об'єктів, контролю доступу, управління логістичними процесами, роботи з персоналом та верифікації ділових партнерів [31].

З метою реалізації вимог SAFE законодавство ЄС передбачає процедуру визнання економічних операторів інших країн, які мають сертифікат «відносно

надійності та безпеки» (шляхом укладання відповідних міжнародних угод) [32, с. 75-76]. Тобто набуття статусу АЕО в одній з країн ЄС дає можливість підприємству користуватись цим статусом і на територіях інших держав Союзу.

Попри те, що досвід реалізації схожих на АЕО механізмів у вітчизняній правовій системі вже існував (уповноважений економічний оператор), його не можна назвати вдалим чи значущим, адже концепція не була втілена на практиці, а адміністративне провадження з отримання статусу не були деталізованими достатнім чином. У нормативних актах містились неконкретні правила щодо порядку набуття статусу, а скоріш загальні побажання стосовно організації управлінського процесу [33]. Окремо зазначимо, що на той момент в Україні не були закріплені принципи адміністративної процедури і заповнити пробіли в правовому регулюванні згаданого провадження спираючись на більш загальні правові норми не було можливості.

Поточне регулювання питань, що пов'язані із діяльністю та функціонування АЕО у вітчизняному законодавстві представлені у дещо відмінній формі. Статус АЕО, в найбільш загальному та уніфікованому вигляді, окреслено у положеннях статті 12 МК. Згідно з ним АЕО це підприємство-резидент, що виконує будь-яку роль в міжнародному ланцюзі постачання товарів (виробник, експортер, імпортер, митний представник, перевізник, експедитор, утримувач складу) та отримало авторизацію відповідно до вимог цієї глави, набуває статус АЕО [16]. На наш погляд основною складовою цього визначення є формула «отримало авторизацію відповідно до вимог цієї глави», адже воно передбачає здійснення процедурних дій, прийняття процедурних рішень, виконання цілої низки вимог та дотримання умов надання авторизації.

Початкову версію положень МК, що регулювали питання отримання авторизації АЕО було перероблено у зв'язку зі змінами та доповненнями відповідних положень на основі Закону України від 15.08.2022 № 2510-IX «Про

внесення змін до Митного кодексу України та інших законів України щодо деяких питань виконання глави 5 розділу IV Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони» [34].

Значна частина питань, що пов'язані з отримання авторизації, провадження діяльності операторів і т.п., регулювались положеннями Постанови КМУ від 29.07.2020 № 665 «Про деякі питання функціонування авторизованих економічних операторів» [35]. Однак, вона втратила чинність на підставі Постанови КМУ № 1092 від 27.09.2022 «Деякі питання реалізації положень Митного кодексу України щодо надання авторизацій», яка відповідно стала ключовим актом, що має роз'яснювати та тлумачити особливості реалізації загальних положень щодо отримання авторизації та діяльності АЕО [17].

Важливо схарактеризувати таку особливість вітчизняної реалізації шляхів отримання авторизації АЕО, яка передбачає використання одного, з двох наявних, чи одразу обох типів авторизації - авторизація АЕО на спрощення (АЕО - С) та авторизація на безпеку і надійність (АЕО – Б). Така практика в цілому є характерною для більшості країн, де має місце функціонування АЕО. Заборони на одночасне використання обох типів спрощень законодавством не передбачено.

Положеннями чинного митного законодавства, наразі, визначається існування певних конкретних видів спеціальних спрощень та переваг для авторизації АЕО певного типу. І подальші умови діяльності суб'єкта, що виконав вимоги відповідності для отримання статусу АЕО, залежать від того типу авторизації на який підприємство претендує.

Що стосується критеріїв для отримання статусу авторизованого економічного оператора, то є три базових критерії, які є однаковими як для отримання авторизації типу АЕО-С, так і для типу АЕО-Б:

По-перше, мова йде про «відсутність порушень вимог митного і податкового законодавства і відсутність фактів притягнення до кримінальної відповідальності» [36, с. 80]. За три роки або за період фактичного існування підприємства, таким підприємством має бути вказано – чи виявляли або яким чином виявляли порушення вимог митного та або податкового законодавства. Важливо зазначити, що ця вимога стосується безпосередньо певного кола осіб, а саме – ключових осіб підприємства, які не повинні мати не погашеної або не знятої в установленому законом порядку судимості за вчинення протиправних дій. У даному критерії мова йде про:

1. Кінцевих бенефіціарних власників.
2. Власників істотної участі.
3. Членів правління або іншого виконавчого органу підприємства.
4. Членів наглядової ради.
5. Керівників.
6. Головного бухгалтера.
7. Керівників підрозділів по роботі з митницею, уповноважених осіб підприємства для роботи з митницею.

По-друге, важливе значення має «належна система ведення бухгалтерського обліку, комерційної та транспортної документації». Ця складова є досить змістовною, особливо з точки зору кількості питань із певним рядом нових категорій та визначень, наприклад, таких як «аудиторський слід» - можливість відстеження будь-якої операції проведеної у компанії, прослідковуваність товарних потоків та запасів. Також певною новацією є визначення системи внутрішнього контролю, яка повинна формуватися кожним підприємством окремо з огляду на характер та специфіку його діяльності, розмір підприємства тощо. Зберігання усього загалу документації, умови щодо резервного копіювання, перевірка систем ведення обліку - все це також є

суттєвими ознаками, що віднесені до відповідного критерію і які має бути реалізовано для отримання статусу АЕО, незалежно від типу авторизації на який подається підприємство [37].

Стійкий фінансовий стан є третім критерієм. Це одна з ключових вимог, на якій зосереджено досить багато уваги, як експертів та спеціалістів галузі, так і осіб зацікавлених у можливому отриманні статусу АЕО. Відповідним критерієм передбачається, що компанія, яка претендує на отримання статусу АЕО повинна мати можливість своїм установчим капіталом гарантувати покриття можливого митного боргу [16]. Для прикладу можна навести ситуацію із вантажем, який в ході переміщення чи транспортування було пошкоджено (незалежно від вини компанії чи перевізника), у такому разі компанія повинна мати можливість покрити свої зобов'язання по сплаті платежів. Платоспроможність та ліквідність також визначаються як показники стійкого фінансового стану.

Означені вище критерії, як вже зазначалося, є загальними для обох типів авторизації. Водночас, існує низка вимог, які є характерними окремо для авторизації типу АЕО-С або АЕО-Б. Мова йде, зокрема, про забезпечення практичних стандартів компетенції або професійної кваліфікації відповідальної посадової особи підприємства для авторизації типу АЕО-С [38, с. 114-115]. Найбільш значущим у даному критерії є дві умови, а саме: наявність у підприємства трьох і більше років досвіду ведення діяльності у сфері ЗЕД та наявність в штаті підприємства працівника, який буде виконувати роль особи відповідальної за митні питання (тобто особи, яка після отримання підприємством авторизації буде контролювати процеси, пов'язані із дотриманням ним критеріїв і умов наданої авторизації та відповідних дозволів на спрощення). Якщо підприємство є новоствореним, то на ньому повинен бути працівник, що, відповідно, матиме три та більше роки досвіду роботи у сфері

ЗЕД. Такий працівник фактично виступатиме тим, щодо кого буде проводитись перевірка і повинен буде скласти тестування з питань митної справи.

Виключно до підприємств, що мають намір отримувати авторизацію АЕО-Б застосовується такий критерій як «дотримання стандартів безпеки та надійності» [16]. У відповідному критерії міститься ціла низка умов. По-перше, мова йде про фізичний захист і облаштування об'єктів підприємства від протиправного чи несанкціонованого доступу. По-друге, компанія має описати процедури своєї діяльності в анкеті самооцінки. Однак у будь-якому якому випадку, посадові особи митних органів здійснюють виїзд у складі комісії та за анкетною можуть провести опитування відповідальних осіб, щодо пунктів визначених в анкеті, затребуватимуть фіксування у внутрішніх документах відомостей, на кшталт внутрішньої політики, внутрішньої інструкції, посадової інструкції конкретного працівника тощо. Тобто, окрім анкети відповідності є алгоритм проведення самої оцінки на який підприємство повинно звертати увагу при проведенні самооцінки. І, по-третє, має бути працівник, на якого буде покладено обов'язок із взаємодії з митними органами з питань безпеки та надійності. Це не обов'язково має бути особа, подібна до працівника передбаченого у окремому критерії для АЕО-С із мінімум трирічним досвідом роботи у сфері провадження ЗЕД. Це може бути фахівець з безпеки, або просто відповідальна особа на підприємстві, на яку буде покладено обов'язок взаємодії з представниками митних органів з питань безпеки та охорони.

Тож, фактично, положеннями чинного законодавства визначається низка конкретних специфічних умов, які відображають результати діяльності підприємства до моменту його звернення до уповноважених органів для отримання статусу АЕО.

Важливий акцент щодо даної проблематики зроблено у роботі Т. Г. Острікової, де має місце позиція, що, безумовно, з метою досягнення

оптимального балансу між “довірою” і контролем у сфері функціонування АЕО, управлінські процедури, пов’язані з оцінкою відповідності підприємств-претендентів на отримання авторизації АЕО потребують постійного коригування і вдосконалення, однак особливості реалізації таких дій можуть мати суттєвий вплив на реалізацію загальної програми [32, с. 79-80].

Розглядаючи загальну роль АЕО у функціонуванні митних механізмів держави, слід підкреслити, що реалізація публічних інтересів, пов’язаних із забезпеченням безпеки ланцюга постачання товарів та одночасним полегшенням міжнародної торгівлі, неминуче передбачає розвиток форм взаємного партнерства між митними органами та представниками бізнесу. У світлі досліджень, проведених І. В. Несторишеном, А. І. Брендак та І. Г. Бережнюком, стає очевидним, що рівень ризиків для митних служб знижується тією мірою, якою вони можуть покладатися на заходи, що вживаються їхніми надійними партнерами – підприємствами з підтвердженим високим ступенем довіри (АЕО), залученими до міжнародної торгівлі. Ці заходи спрямовані на оцінку та мінімізацію загроз безпеці ланцюга постачання товарів [39]. Іншими словами, такий підхід дозволяє підвищити рівень митної безпеки через часткове перенесення фокусу контролю на більш ранню стадію, а саме на період оцінки відповідності підприємства встановленим критеріям для набуття статусу АЕО. Це, у свою чергу, дає змогу митним органам вивільнити необхідні кадрові та організаційні ресурси. Вивільнені ресурси можуть бути спрямовані на ефективніше виконання завдань при здійсненні митної справи щодо суб’єктів, які діють у “загальному порядку” та не мають статусу АЕО.

Таким чином, підхід до митного контролю щодо АЕО зазнає якісних змін: акцент зміщується на підвищення ефективності контролю на попередніх етапах (зокрема, під час отримання авторизації), що уможливорює зниження інтенсивності перевірок у процесі здійснення поточних зовнішньоекономічних

операцій. Крім цього, варто підкреслити ще один суттєвий аспект: довіра до суб'єкта господарювання, підтверджена наданням статусу АЕО в одній юрисдикції, може слугувати підставою для спрощеного режиму ("зеленого світла") в інших країнах. Це стає можливим за умови участі цих країн у міжнародному співробітництві у сфері АЕО та наявності угод про взаємне визнання відповідних статусів (взаємну акредитацію). Таке взаємне визнання саме по собі розглядається як важливий компонент зміцнення загальної митної безпеки [32, с. 79-80].

Тепер більш детально розглянемо адміністративне провадження з авторизації (отримання статусу АЕО). В інформаційних джерелах провадження з авторизації досить часто висвітлюється як простий і логічний порядок дій зі швидким результатом, проте, таке уявлення є вкрай помилковим.

На наш погляд нині має відбутись зміна підходу до самої авторизації. Перш за все це пов'язано з ухваленням Закону України від 17.02.2022 № 2073-IX «Про адміністративну процедуру» [40]. В самому широкому сенсі цей нормативний акт визначає загальні засади здійснення публічного адміністрування стосовно приватних осіб. Однак, як зазначає І.В. Бойко, адміністративна процедура це не просто правила прийняття адміністративного акта, а й кращі практики публічного адміністрування і надійний захист особи (в нашому випадку - претендента на авторизацію) від свавілля адміністративного органу [41, с. 234-235]. Її мета - захисту прав, законних інтересів, виконання юридичних обов'язків усіх суб'єктів правовідносин [42, с. 290]. Крім того за допомогою адміністративної процедури відбувається втілення в українську правову реальність принципу верховенства права [43, с. 76].

Щодо поширення дії згаданого Закону на митну сферу то воно не повинно викликати сумнівів. Ще десять-п'ятнадцять років тому вченими висловлювались відповідні позиції (див., наприклад, [44], [45], [46]). А після прийняття Закону

вони утвердились остаточно. Навіть поверхневий аналіз тексту чітко вказує на ту обставину, що сфера дії цього нормативного акту охоплює публічне адміністрування загалом, за винятком тих груп правовідносин, що прямо виключені самим законом з під його дії [47, с. 30]. Є науковці які прогнозують певні суперечності. Так, зокрема, досліджуючи питання предмету регулювання Закону «Про адміністративну процедуру» В. Тимощук не заперечує можливих проблем щодо визначення його меж, однак підкреслює, що він беззаперечно охоплює такі напрямки роботи публічної адміністрації як надання адміністративних послуг, а також інспекційну діяльність [48, с. 377] (в тому числі і здійснення контролю). Саме на реалізацію цих напрямків і зорієнтована Держмитслужба, саме вони складають значну частину змісту митної справи. Надання авторизації АЕО притаманні всі ознаки адміністративної послуги і, тобто вона має здійснюватися у відповідності до адміністративно-процедурного законодавства України в межах конкретного адміністративного провадження. На наш погляд таке оновлення акцентів має призвести до низки позитивних результатів.

По-перше, мета загальної адміністративної процедури - встановлення єдиних правил для розгляд і вирішення різноманітних адміністративних справ. За необхідності галузеві процедури можуть відрізнятись, однак їх особливості необхідно відобразити у спеціальних законах [49, с. 196]. При чому Закон «Про адміністративну процедуру» зберігає свою засадничу роль та значення. МКУ є одним із спеціальних законів, який встановлює особливості адміністративних проваджень у митній сфері. Однак відмінності галузевих проваджень мають скоріш підкреслювати їх єдність з загальною адміністративною процедурою, а не відособленість та специфічність. Це має зробити авторизаційне провадження більш простим та зрозумілим для претендента на авторизацію чи особи яка розмірковує над питанням доцільності отримання такої авторизації

По-друге, адміністративні провадження, незалежно від того наскільки вони відрізняються від універсальної моделі, повинні реалізовуватись із суворим дотриманням принципів адміністративної процедури, закріплених у базовому Законі. Окремі науковці, підкреслюючи демократизм принципів адміністративної процедури зазначають, що впровадження їх у правозастосовну практику є одним з найважливіших завдань стосовно удосконалення діяльності публічної адміністрації, особливо у відносинах із громадянами [50, с. 261]. З цим важко не погодитись, адже ці принципи є не лише основою правозастосування, а й підґрунтям для захисту прав особи у відносинах з публічною адміністрацією та зорієнтовані на обмеження бюрократизму та свавілля з боку влади і підвищення ефективності публічного адміністрування [51, с. 366-367]. За таких умов правомірним є очікування, що з одного боку належне застосування митними органами принципів адміністративної процедури зробить їх діяльність більш ефективною, передбачуваною та вигідною для приватної особи, а з іншого – надасть можливість таким приватним особам вимагати від компетентного органу дотримуватись процедурних принципів незалежно від сфери їх відання. Це дозволить претенденту на авторизацію відчувати себе в межах авторизаційного провадження більш захищеним та з більшою ймовірністю претендувати на позитивне рішення.

По-третє, принципи адміністративної процедури мають забезпечити правильне тлумачення та застосування норм права, які були закріплені у законодавстві ще до 2022 року, забезпечити правильне вирішення протиріч та правових колізій які нині можуть заважати швидкому та якісному вирішенню питання щодо надання авторизації.

Правда ці позитивні ефекти можуть гальмуватись через затримку оновлення, приведення у відповідність з Законом «Про адміністративну процедуру» процедурних приписів МКУ та підзаконних актів. Передбачаючи

такий ризик А. Школик зазначає, що збереження спеціального регулювання у певних сферах не має мотивуватись виключно наявністю спеціальних законодавчих актів та традиціями їх використання. На його думку причиною існування спеціальних адміністративно-процедурних норм може бути лише об'єктивна доцільності збереження особливостей галузевих проваджень, які відрізняються від правил встановлених загальною адміністративною процедурою [52, с. 70]. На наш погляд адміністративні провадження у митній сфері мають обґрунтовані претензії на особливість, однак це не виключає домінуюче положення загальної адміністративної процедури. З цього приводу В Тимошук пише: «Важливо забезпечити побудову усіх спеціальних адміністративних процедур на засадах загальної адміністративної процедури. Це означатиме, що навіть якщо регулювання спеціальних процедур у певному секторі є настільки детальним, що не потребує субсидіарного застосування ЗАП, важливо, що будуть дотримані усі принципи ЗАП, тож у такий спосіб буде забезпечено відповідність “стандарту” ЗАП.» [53, с. 28].

Впровадження Закону «Про адміністративну процедуру» у митній сфері не відбудеться просто, однак, як зазначають науковці, цей закон про баланс інтересів - публічних та приватних і велика відповідальність щодо його запровадження покладається на адміністративні органи, які мають приймати законні та справедливі рішення [54, с. 46]. На наш погляд саме відсутність пропорційності, рівноваги між публічним та приватним інтересом гальмує розвиток інституту АЕО в Україні, при чому інструментом такого гальмування, крім іншого, виступає складне, непрозоре, розтягнуте в часі авторизаційне провадження. Однак виникає надія, що згаданий вище Закон гарантуватиме ролі носіїв владних повноважень в адміністративному провадженні як відповідальних суб'єктів прийняття рішень [55, с. 81] і це сприятиме встановленню гармонії між інтересами держави та АЕО.

Так чи інакше слід зважати, що починаючи з 15 грудня 2023 року надання авторизації АЕО регламентується не тільки МКУ та заснованими на ньому підзаконними актами, а й Законом «Про адміністративну процедуру». Далі спробуємо розкрити сутність цього регулювання.

Перш за все слід зважати, що КМУ встановив загальні правила для низки різних видів авторизації (авторизації АЕО, авторизації транзитних спрощень та авторизації на застосування процедури кінцевого використання) по суті поєднавши їх у єдине провадження [17]. На наш погляд вирішення справ про авторизацію АЕО та будь-якої іншої авторизації мають багато відмінностей, що чітко видно з тексту МК, і така спроба поєднання проваджень створила передумови до виникнення колізій.

Основним документом, що регламентує авторизаційне провадження є Порядок проведення митними органами оцінки (повторної оцінки) відповідності підприємства критеріям та/або умовам надання авторизації, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 27 вересня 2022 р. № 1092 [17]. Його аналіз дозволяє прийти висновку що це адміністративне провадження за своєю природою є заявним, однак його структура має низку особливостей. Воно складається з наступних елементів: (а) початок провадження з авторизації; (б) попередній розгляд заяви з авторизації; (в) оцінка відповідності; (г) прийняття остаточного рішення у справі.

Як будь-яке заявне провадження, провадження з авторизації АЕО розпочинається з подачі заяви до Держмитслужби. Разом з нею подаються дві категорії документів. До першої належить Анкета самооцінки підприємства. Вона заслуговує на окрему увагу через те, що є свого роду універсальним способом визначення ключових особливостей діяльності претендента на авторизацію. Широкий перелік питань, які запропоновано підприємству для визначення включає відомості про кінцевих бенефіціарних власників

(контролерів) підприємства, суму сплачених митних платежів за митними деклараціями протягом календарного року, питання про самостійне виконання підприємством митних формальностей і т.д.. Відповідаючи на них адресат не просто надає інформацію, а своїми діями (висновками із самооцінки) створює умови для подальшої перевірки її достовірності, точності тощо.

Друга група – це документи у прямому сенсі цього слова. Сюди законодавець відносить розрахунок базової суми загальної гарантії або звільнення від гарантії та копії документів, що підтверджують відповідність пломб спеціального типу, які використовуються підприємством, характеристикам та технічним специфікаціям, затвердженим Мінфіном. Випадки надання таких документів специфічні та регламентовані положеннями Порядку проведення митними органами оцінки (повторної оцінки) відповідності підприємства критеріям та/або умовам надання авторизації [17].

Після прийняття та реєстрації заяви проводиться її попередній розгляд. Строк попереднього розгляду складає 30 днів з дня, наступного за днем реєстрації. Розглядаються такі заяви у порядку їх реєстрації митним органом.

Теоретично сенс цієї складової провадження полягає в тому, щоб здійснити «відсіювання» заяв, які мають вади. За результатами попереднього розгляду приймається одне з можливих рішень: (а) про проведення оцінки відповідності; (б) про відмову в проведенні оцінки відповідності.

Позитивне рішення (про проведення оцінки відповідності) приймається у формі наказу про розгляд заяви, негативне рішення (про відмову в проведенні оцінки відповідності) приймається у формі листа про відмову в розгляді заяви. При чому законодавець встановив чіткі вимоги до структури негативного акту, які відповідають положенням Закону «Про адміністративну процедуру». Так, зокрема, він має містити дані про обґрунтування негативного рішення, порядок його оскарження, строки оскарження [40].

Разом з тим перелік підстав (умов) що дозволяють прийняти рішення про відмову в розгляді заяви є непослідовним і заплутаним. Застосування низки з них може бути оскаржене.

Так, зокрема п. 4 ч. 7 ст. 19-5 МКУ визнає підставою для відмови у розгляді заяви подачу заявником до митного органу неповного комплекту документів, необхідних для вирішення справи або комплекту документів, який не містить повної інформації, необхідної для вирішення справи [16]. Однак відмова у розгляді справи на таких підставах вступає у пряме протиріччя з принципом гарантування права особи на участь в адміністративному провадженні (ст. 17 Закону «Про адміністративну процедуру») [40]. Своїми діями митний орган по суті позбавляє заявника права на активну участь в провадженні і уникає свого прямого обов'язку з надання первинної правничої допомоги. Оскільки ж процедурні норми спеціальних законодавчих актів, до приведення їх у відповідність з вище згаданим Законом, можуть застосовуватись лише у частині, що не суперечить принципам адміністративної процедури то таке рішення буде принаймні дуже сумнівним.

Для розв'язання описаної проблеми законодавцем напрацьовано спеціальний механізм – залишення заяви без руху (ст. 43 Закону «Про адміністративну процедуру») [40]. Для його використання необхідно:

- детально проаналізувати комплект наданих документів;
- виявити недоліки;
- оформити офіційне повідомлення про залишення заяви без руху. У повідомленні слід вказати: (а) недоліки заяви (комплекту документів) з посиланням на конкретні приписи законодавства; (б) способи їх усунення; (в) строк, впродовж якого адресат має усунути недоліки; (г) способи оскарження рішення про залишення заяви без руху; (д) орган оскарження; (е) строк на оскарження;

- направити офіційне повідомлення про залишення заяви без руху заявнику або вручити його особисто.

Викликає сумніви й обґрунтованість підстави для відмови у розгляді заяви, передбаченої п. 3 ч. 7 ст. 19-5 МКУ [16] – подання документів до митного органу, що не має повноважень для розгляду справи. Ця норма потенційно суперечить положенню ст. 44 Закону «Про адміністративну процедуру» [40], яка зобов'язує адміністративний орган переслати заяву за належністю, якщо він не є компетентним її розглядати. Питання полягає у співвідношенні цих двох норм: чи має митний орган відмовити, чи все ж таки переслати заяву? Варто підкреслити, що компетенція адміністративного органу визначається законодавством, а не наявністю чи відсутністю у нього статусу юридичної особи. Тому організаційні зміни в структурі Держмитслужби, пов'язані з реформою та позбавленням місцевих митниць статусу юридичних осіб, не повинні впливати на застосування імперативного припису ст. 44 Закону «Про адміністративну процедуру» [40] щодо пересилання заяв. У будь-якому разі, за відсутності підстав для відмови у розгляді заяви приймається рішення про розгляд заяви і відбувається оцінка відповідності. Власне оцінка відповідності є центральною складовою адміністративного провадження з авторизації АЕО і в його межах приймається адміністративний акт про надання авторизації чи про відмову в авторизації.

Оцінка відповідності здійснюється колегіальним органом – комісією з оцінки відповідності. До її складу входять голова комісії та члени комісії. Ці посади можуть займати лише фахівці (посадові особи) митних органів які пройшли підготовку з оцінки відповідності або умов надання авторизації. Їх кількість чітко не визначена, однак зорієнтована на кількість критеріїв, які підлягають перевірці. Загалом особливості формування та роботи комісії регулюються третім розділом Порядку проведення митними органами оцінки

(повторної оцінки) відповідності підприємства критеріям та/або умовам надання авторизації.

Для коректного визначення ролей учасників процесу авторизації АЕО важливо спершу обґрунтувати його правову природу. Проведення з отримання статусу АЕО має всі ключові ознаки адміністративної процедури, як вона розуміється в сучасному адміністративному праві та законодавстві, зокрема в Законі України «Про адміністративну процедуру» [40]. По-перше, ці відносини виникають між приватним суб'єктом (підприємством-заявником) та суб'єктом владних повноважень (митним органом) з приводу реалізації останнім своїх управлінських функцій. По-друге, процедура ініціюється заявою заінтересованої особи і спрямована на вирішення індивідуальної справи – встановлення відповідності підприємства визначеним критеріям. По-третє, результатом цього провадження є прийняття адміністративного акта – індивідуального рішення, яке безпосередньо стосується прав та обов'язків особи (надає статус АЕО та пов'язані з ним переваги або відмовляє у його наданні).

Саме з огляду на таку адміністративно-процедурну природу провадження з авторизації АЕО, стає зрозумілим розподіл функцій: адміністративним органом, відповідальним за розгляд справи по суті та прийняття остаточного рішення (адміністративного акта), виступає Держмитслужба (як це чітко зазначено у п. 1 ч. 1 ст. 19-3 МКУ [16]). Комісія ж з оцінки відповідності, хоч і відіграє важливу роль у встановленні фактичних обставин (оцінці відповідності критеріям), виступає у ролі допоміжного внутрішнього підрозділу (робочого органу) адміністративного органу. На неї покладено обов'язки зі збору та аналізу інформації, проведення перевірок та підготовки пропозицій, тобто з чинення низки процедурних дій та прийняття процедурних (проміжних) рішень, які слугують підставою для остаточного рішення Держмитслужби.

Спершу визначимось з будовою оцінки відповідності, як стадії адміністративного провадження. До неї входять наступні складові:

- Закріплення за членами комісії критеріїв відповідності, обов'язки з перевірки яких їм доручено.
- Розробка та погодження графіку проведення заходів
- Проведення заходів з оцінки за кожним з критеріїв.
- Підготовка відповідальним членом комісії звіту за результатами перевірки критерію.
- Надання звіту голові комісії.
- У разі негативного результату – надання підприємству права бути почутим.
- У разі реалізації заявником права бути почутим – аналіз наданих ним заперечень або додаткових документів. Прийняття остаточного рішення за критерієм.
- Складання головою комісії підсумкового звіту у справі та підготовка проекту адміністративного акту (наказу, що містить рішення у справі).
- Направлення підсумкового звіту та проекту наказу компетентній особі Держмитслужби.

Тепер більш детально розглянемо окремі з перерахованих складових.

Оцінка відповідності є комплексним процесом і передбачає використання ряду контрольних питань, які є додатковим засобом визначення відповідності підприємства критеріям та/або умовам надання авторизації на рівні з питаннями, що містить анкета самооцінки [56, с. 135]. Ставлячи такі питання митний орган реалізує вкрай важливий для адміністративної процедури принцип офіційності і збирає докази, необхідні для вирішення справи по суті. Однак, слід зважати, що питання ставляться митниками не на власний розсуд, а виходячи із напрацьованого алгоритму оцінки відповідності. Законодавець визначає набір

питань, які дають змогу дійти конкретних та обґрунтованих висновків, відносно відповідності чи невідповідності підприємства критеріям та умовам надання авторизації, а також з'ясувати правдивість інформації, що була вказана підприємством в анкеті самооцінки.

Важливою особливістю фіксування результатів такої перевірки є те, що відповідь “так” на контрольне питання надається за сукупністю відповідей на пункти такого контрольного питання, наведені в таблиці з урахуванням примітки до них.

Перевірка кожного окремого критерію чи сукупності умов передбачають залучення окремої особи - представника митного органу, що проводить оцінку відповідності підприємства.

Однак це не єдина умова формування складу комісії перевіряючих. Також є чимало чинників, які мають бути врахованими при формуванні комісії з оцінки відповідності, таких як: специфіка діяльності підприємства, обсяг його операцій з товаром, різновиди документів бухгалтерського обліку, а також транспортної та комерційної документації, враховуючи той тип авторизації на який підприємство подало заяву [56, с. 136].

Так, наприклад, для верифікації відповідності за такими критеріями, як “стійкий фінансовий стан”, “дотримання вимог митного та податкового законодавства України, а також фактів притягнення до кримінальної відповідальності”, чи “забезпечення практичних стандартів компетенції або професійної кваліфікації відповідальної особи підприємства”, а також для перевірки окремих умов у межах цих критеріїв, може бути залучений один фахівець зі складу уповноваженого митного органу. Натомість, перевірка відповідності за більш комплексними критеріями, зокрема “дотримання стандартів безпеки та надійності” та “належна система ведення бухгалтерського

обліку, комерційної та транспортної документації”, часто вимагає залучення групи з кількох спеціалістів митного органу.

У тому випадку, коли окремі заходи з оцінки відповідності передбачають відвідування об’єктів та приміщень підприємства, що перевіряється, а уповноваженим органом є Держмитслужба, до складу комісії можуть додатково включатись посадові особи митниць.

Загальним є передбачене у законодавстві правило, що кожен фахівець, який залучається до проведення процедури оцінки відповідності, має сукупність відповідних знань, вмінь та навичок [56, с. 136].

На голову комісії з оцінки відповідності покладається обов’язок з розробки та затвердження графіку її роботи у кожному окремому випадку. Тобто він виконує не лише функції керівника органу, а й функції організатора його діяльності. При формуванні графіку робіт керівником мають бути враховані різні фактори, серед яких: специфіка діяльності підприємства та категорія до якої воно належить, обсяги операцій з товарами, які воно здійснює, а також особливості ведення підприємством бухгалтерської, транспортної, комерційної документації. На основі відповідного графіку визначаються:

- строки, необхідні комісії для здійснення заходів з оцінки відповідності без відвідування приміщень і об’єктів, що використовуються підприємством;
- строки, необхідні комісії для здійснення заходів з оцінки відповідності з відвідуванням приміщень;
- строки для підготовки та подання уповноваженими членами комісії з оцінки звіти, щодо результатів проведеної роботи;
- строки для подачі Держмитслужбі (уповноваженій особі) документів про відповідність чи невідповідність підприємства вимогам для надання авторизації АЕО.

Чинне законодавство України, що регулює процедуру отримання статусу АЕО, встановлює особливі вимоги щодо перевірки певних критеріїв відповідності. Зокрема, при оцінці критеріїв “дотримання стандартів безпеки та надійності” та “належної системи ведення бухгалтерського обліку, комерційної та транспортної документації”, передбачено обов’язкове відвідування членами відповідної комісії приміщень та об’єктів підприємства. Такі візити мають охоплювати місця зберігання первинних документів, реєстрів бухгалтерського та складського обліку, а також інші локації, що використовуються підприємством і є суттєвими для повноцінного проведення оцінки відповідності зазначеним критеріям.

У всіх випадках, коли для проведення необхідних процедур оцінки відповідності критеріям АЕО комісії потрібно відвідати приміщення та об’єкти підприємства, законодавством встановлено низку імперативних процедурних вимог. По-перше, загальна тривалість здійснення таких виїзних заходів на підприємстві не повинна перевищувати 30 днів. По-друге, графік проведення цих заходів підлягає обов’язковому узгодженню з керівником підприємства або уповноваженою ним особою. По-третє, перелік посадових осіб митного органу, які безпосередньо братимуть участь у перевірочних заходах, має бути заздалегідь доведений до відома керівництва підприємства. Нарешті, кожен член комісії, що прибуває для участі в оцінці на місці, зобов’язаний пред’явити своє службове посвідчення керівнику підприємства чи його уповноваженому представнику перед початком роботи.

Досить складним і водночас вартим уваги є визначений у законодавстві алгоритм проведення оцінки відповідності критеріям та умовам надання авторизації.

Так, у ході проведення процедури оцінки відповідності проводиться опитування серед працівників підприємства. Процедура опитування передбачає

присутність опитуваної особи (можливий варіант використання для цього засобів онлайн спілкування), а також члена комісії, який є особою відповідальною за контроль щодо певного критерію чи сукупності умов, додатково має бути забезпечена присутність особи, котра є відповідальною за взаємодію з митними органами. До участі, за необхідності, можуть залучатись інші члени перевіряючої комісії або її голова [56, с. 137].

Членом комісії з оцінки відповідності, що проводить опитування має бути здійснено перевірку документів опитуваного, з роз'ясненням мети та вимог встановлення відповідності, а також – сформульовані питання. Проведення опитування передбачає, що особа яка його проходить, у довільній формі надає відповіді на питання представника митного органу. І, у разі якщо питання належать до її сфери відання чи компетенції, вона надає відому їй інформацію з їх приводу. Якщо питання розкриті не повною мірою, чи у відповіді не вистачає конкретики, членом комісії можуть ставитись додаткові питання [56, с. 137].

Фіксування результатів опитування відбувається за допомогою «аркушу опитування» - спеціалізованого формуляра, у якому особа, що проводить опитування фіксує результати перебігу процедури та відповіді на поставлені працівникові (співробітнику підприємства) питання.

Після надання відповідей на питання перевіряючого, особа, яка проходила опитування має право на ознайомлення із заповненим, по результатах опитування, аркушем, перед його підписанням. Особі надано право вказати зауваження на зафіксовані членом комісії відомості, додавши при цьому свої заперечення і виправити неправильно зафіксовані відповіді, або – вказати пояснення з питань, що були поставлені в ході опитування.

Якщо особа, що проходить опитування, відмовляється надавати відповіді на поставлені питання чи підписувати заповнений аркуш опитування - член перевіряючої комісії, робить запису про це в аркуші опитування. Його мають

підписати усі присутні члени комісії з оцінки відповідності й особа, яка має забезпечувати взаємодію з митними органами на підприємстві. У разі відмови останньої, від підписання аркуша опитування, його копію надсилають керівникові підприємства й аркуш вважається підписаним, особою відповідальною за взаємодію з митним органами на підприємстві з моменту направлення такої копії.

Нам не зовсім зрозуміло чи можна розцінювати особу, що проходить опитування як свідка в конкретній адміністративній справі. Його права більш широкі ніж ті, що надані Законом «Про адміністративну процедуру» свідкові. Крім того його роль у провадженні відрізняється від тої, що зазвичай виконує свідок.

Сукупність відповідей на контрольні питання є підставою для формування оцінки за критерієм «відповідає», або «не відповідає» для підприємства, яке проходить процедуру оцінки відповідності.

Оцінка відповідності певному критерію, може бути виставлена підприємству у випадку, коли на основі опитування були надані відповіді - «так» або «не застосовується», однак, у будь-якому випадку потрібно враховувати стан підприємства в міжнародному ланцюзі постачання, особливості його діяльності, а також тип авторизації на який воно подається.

У інших випадках, якщо відповіді «так» або «не застосовується» не були надані, результатом проведеної оцінки є визначення – «не відповідає».

Кожен з членів комісії, не пізніше ніж за 10 календарних днів до завершення строку, що відведений на проведення процедури оцінки відповідності має скласти звіт про результати оцінювання та виставити оцінку, відповідно до критерію «відповідає», «не відповідає». Звіт, надалі, передається голові комісії з оцінки відповідності.

У разі негативної оцінки відповідності на голову комісії законодавством покладається обов'язок – надіслати до підприємства повідомлення, яким визначена конкретна невідповідність. Таке повідомлення є підставою для реалізації права бути вислуханим. Ознайомившись з негативною оцінкою підприємство може: (а) усунути недоліки та повідомити про це комісію з оцінки відповідності; (б) надати додаткові пояснення; (в) надати заперечення проти негативної оцінки. Строк реалізації права бути почутим складає 30 днів

У будь-якому разі повідомлення від підприємства має бути здійснено у письмовій формі. Голова комісії, обов'язково із залученням працівника, що склав звіт про негативне оцінювання, мають розглянути заперечення надані підприємством. Строк розгляду отриманих відомостей не має перевищувати 30 днів із дня їхнього отримання. За результатами розгляду заперечень до звіту можуть бути внесені зміни або ж звіт може залишитись без змін.

Зібравши усі висновки щодо відповідності критеріям та умовам авторизації, а у випадку подачі підприємством заперечень стосовно негативних оцінок – прийнявши рішення за такими запереченнями, голова комісії складає загальний висновок про відповідність чи невідповідність підприємства критеріям та умовам надання авторизації. По суті це консолідований документ, якій об'єднує результати роботи різних членів комісії, не змінюючи їх висновків. до моменту завершення строку оцінки відповідності. Тобто, як зазначалось раніше, рішення комісії не приймається як комісію (колегіально, шляхом голосування). На наш погляд орган, що проводить практичні з оцінки відповідності більш правильно було б назвати робочою групою.

Підписаний Головою комісії висновок та проєкт наказу про надання чи ненадання (відмову у наданні) авторизації АЕО подається Голові Держмитслужби, або уповноваженій ним особі. Саме вони виступають у ролі адміністративного органу і приймають відповідний наказ (адміністративний акт).

Зазначимо, що до змісту негативного адміністративного акту (наказу про відмову у наданні авторизації) встановлено такі ж вимоги як до листа про відмову у розгляді заяви. Він повинен містити: (а) зазначення підстави для відмови в наданні авторизації з посиланням на норми законодавства; (б) інформацію про порядок оскарження такого рішення; (в) інформацію про строк оскарження.

Провадження щодо авторизації АЕО містить багато хиб та недоліків, однак центральне місце серед них займає порушення принципу гарантування права особи на участь в провадженні.

На перший погляд принцип гарантування права особи на участь в адміністративному провадженні (ст. 17 Закону «Про адміністративну процедуру») та право бути почутим (ст. 19-9 МК) досить схожі за змістом та порядком реалізації. Їх суть описується добре відомою максимою: «Не можна про мене без мене», а належне дотримання перед усім вимагає надання учаснику провадження додаткових можливостей для обґрунтування власної позиції за умови виникнення ризику негативного рішення щодо нього. Однак більш детальний аналіз ст. 19-9 та 19-10 МКУ ставить таке твердження під сумнів. Річ у тому, що надаючи адресату право бути вислуханим МКУ одночасно встановлює низку обмежень його використання [16]. В ч. 2 ст. 63 Закону «Про адміністративну процедуру» такі обмеження також є, але їх там всього чотири, причому одне має цілком очевидний «технічний» характер (заслуховування не проводиться у випадку вирішення справи за допомогою штучного інтелекту) [40]. Ч. 1 ст. 19-10 МКУ додає іще дев'ять причин для відмови у реалізації права бути заслуханим (права бути почутим) [16]. Як наслідок максима яка описує принцип гарантування права особи на участь в адміністративному провадженні істотно змінюється і звучить так: «Не можна про мене без мене у тих окремих випадках коли законом таке дозволено».

Особливо увагу привертає п. 1 ч. 1 ст. 19-10 МК. Згідно з ним право бути почутим не застосовується у випадку прийняття несприятливого рішення, спрямованого на забезпечення виконання іншого рішення митного органу, при прийнятті якого передбачено та було застосовано права бути почутим [16]. Якщо перенести цю формулу на провадження з авторизації АЕО та адаптувати до його положень, то воно звучатиме так: «оскільки адресат має право подати додаткову інформацію та заперечення на звіт члена комісії щодо оцінки відповідності підприємства конкретному критерію та/або умові надання авторизації з виставленням оцінки “не відповідає” то права бути почутим під час розгляду його справи по суті та прийнятті рішення у справі він позбавлений».

По суті ми маємо справу з нормою МК, яка не відповідає принципам адміністративної процедури, однак Закон «Про адміністративну процедуру» поширює свій вплив на даного роду відносини.

По-перше, адресат має право бути заслуханий адміністративним органом [16]. Таким органом, згідно зі ст. 19-3 МКУ є Держмитслужба, а не голова та один з членів комісії з оцінки відповідності.

По-друге, суть права бути заслуханим полягає у тому, що учаснику адміністративного провадження надається можливість захищати свої інтереси від негативного акту, надавати пояснення та доводи тому, хто приймає рішення у справі. У такий спосіб останній отримує доступ до максимально можливих обсягів інформації, що робить його рішення повним та всебічно обґрунтованим. Заборона учаснику провадження надавати свої доводи Держмитслужбі приводить до того, що вирішення справи перетворюється на автоматичне засвідчення позиції одного з членів комісії з ігноруванням думки претендента на авторизацію. По суті ми бачимо вкрай дивну ситуацію коли закон засвідчує той факт, що адміністративний орган може бути некомпетентним у справі яку вирішує.

По-третє, між ухваленням звіту члена комісії щодо оцінки відповідності за напрямком та прийняттям рішення про надання авторизації чи відмову в авторизації може пройти досить тривалий проміжок часу (в окремих випадках – до двох місяців). Обставини можуть істотно змінитись, що призведе до зміни пояснень які учасник може надати на момент прийняття остаточного рішення у справі.

По-четверте, слід зважати, що ч. 11 ст. 19-9 МКУ на адміністративний орган покладено обов'язок повідомити учасника провадження про результати розгляду його заперечень, однак незрозуміло чи ця норма поширюється на зауваження щодо звіту оцінки відповідності підприємства конкретному критерію. Однозначно можна стверджувати лише те, що у Порядку проведення митними органами оцінки (повторної оцінки) відповідності підприємства критеріям та/або умовам надання авторизації обов'язок щодо такого повідомлення не встановлений. Наслідок – претендент на авторизацію не знає чи отримала комісія з авторизації його заперечення, якщо отримала то чи розглянула і коли, якщо розглянула – то з яким результатом. Іншими словами, у провадженні відсутній контроль за реалізацією права бути почутим. Держмитслужба не лише позбавлена можливості дотримуватись принципу гарантування права особи на участь в адміністративному провадженні, а й усунена від можливості переконатись у дотриманні комісією з оцінки відповідності права бути почутим.

По-п'яте, надання реального права вирішувати питання про оцінку відповідності окремим службовцям (членам комісії, кожен з яких займається своїм критерієм чи/або умовами відповідності) та самоусунення Держмитслужби від реального, а не формального вирішення справи по суті веде до значного підвищення корупційних ризиків, а також може порушувати і інші принципи адміністративної процедури, зокрема принципи офіційності, відкритості, пропорційності.

Підсумовуючи наведене доходимо висновку, що низка положень ст.19-9 та 19-10 МКУ вступає у пряме протиріччя з принципами адміністративної процедури, перш за все з принципом гарантування права особи на участь в адміністративному провадженні. У п. 3 Прикінцевих та перехідних положень Закону «Про адміністративну процедуру» прямо вказано що до приведення законодавчих актів у відповідність із цим Законом вони застосовуються в частині, що не суперечить принципам адміністративної процедури [40]. Відповідно низка приписів МКУ потребують змін та доповнень, а доти у випадку ризика прийняття негативного адміністративного акту (відмови у наданні авторизації) учасникам провадження повинно надаватись право бути заслуханим у повному обсязі, без винятків та обмежень. Недоліків (не комплектність) документів, що подані для авторизації АЕО не можуть слугувати причиною для прийняття негативного рішення у справі. Митні органи зобов'язані використати механізм залишення заяви без руху і таким чином забезпечити претендентові можливість участі в провадженні.

На наш погляд саме ухилення від дотримання принципу гарантування права на участь у провадженні гальмує впровадження АЕО у вітчизняну практику. Нині багато факторів має бути враховано підприємством чи компанією для того, аби пройти провадження з авторизації АЕО ефективно і отримати позитивний результат. І, поки що, відповідно до статистичних показників, можна говорити про обережний оптимізм у розвитку даного питання [57]. Але темпи реалізації даного інституту вимагають оптимізації системи, особливо у питаннях, щодо авторизацій типу АЕО-Б.

Також слід згадати, що багато фахівців з адміністративної процедури підкреслюють, що важливу роль в її ефективному застосуванні має відігравати адміністративне оскарження. Це зумовлене тим, що у відмінності від оскарження до адміністративного суду воно є більш простим, оперативним, дешевим, а

залучення до вирішення справи спеціалістів зі значним досвідом у конкретній сфері має забезпечити більш фахове та правильне рішення за скаргою. Однак тут у МКУ теж є проблема [58].

Згідно з ч. 1 ст. 24 МКУ особа (у тому числі й претендент на авторизацію) має право оскаржити рішення митних органів до митного органу вищого рівня або до суду [16]. У нашому випадку адміністративним органом, що вирішує справу про авторизацію АЕО є безпосередньо Держмитслужба. Пряме тлумачення цього припису вказує на можливість оскарження рішення про відмову в авторизації АЕО лише в порядку адміністративного судочинства. Однак у ст. 18 Закону «Про адміністративну процедуру» присвячений принципу гарантування ефективних засобів правового захисту прямо вказано наступне: «Особа має право на оскарження рішень, дій чи бездіяльності адміністративного органу в порядку адміністративного оскарження відповідно до цього Закону та/або в судовому порядку» [40]. При чому ч. 3 ст. 79 цього ж Закону встановлює порядок адміністративного оскарження адміністративного акту, процедурної дії чи рішення, у разі відсутності адміністративного органу вищого рівня. Ключову роль тут відіграє комісія з розгляду скарг, утворена при органі вищого рівня. Вона виступає у ролі дорадчого органу. Коли до адміністративного органу надходить скарга на його ж рішення, то спершу вона розглядається такою комісією, а вже по тому - адміністративним органом який виніс оскаржуваний акт (більш детально див. ч. 2 ст. 79 Закону «Про адміністративну процедуру» та коментар до цього Закону) [40]. Зазначимо, що у згаданому Законі йдеться про можливість утворення такої комісії, однак у Примірному положенні про комісію з розгляду скарг, затвердженею Постановою КМУ від 28.04.2023 р. № 420, Уряд поклав на суб'єктів публічної адміністрації обов'язок утворити такі Комісії [59].

Відповідно, з метою підвищення зростання кількості АЕО в Україні Держмитслужбі доцільно утворити комісію з розгляду скарг, яка б дозволила

поставити під фаховий адміністративний контроль якість негативних рішень у справах про авторизацію АЕО. При чому для утворення такої комісії не треба вносити жодних зміни до МКУ оскільки Закон «Про адміністративну процедуру», прямо вказує, що порядок адміністративного оскарження регулюється саме його нормами [40]. З іншого боку робота такої комісії може значною мірою невілювати негативні наслідки порушення принципу гарантування права на участь в адміністративному провадженні, принаймні тимчасово, до приведення МКУ в відповідність з принципами адміністративної процедури.

На завершення зазначимо, що провадження у справі про авторизацію АЕО, в залежності від обставин може здійснюватися у письмовій формі або із заслухуванням. Вирішення справи у автоматичному режимі нині не передбачене. Однак, відповідно до положень законодавства, Держмитслужба веде Єдиний державний реєстр АЕО та забезпечує його оприлюднення на своєму офіційному веб сайті [18]. Усі рішення, що стосуються авторизації АЕО – щодо надання, відмови у наданні, анулювання зупинення чи поновлення її дії мають оформлятися наказом Державної митної служби України. Остання, своєю чергою, також має вносити відомості про надання чи анулювання авторизації до Єдиного державного реєстру АЕО та відомості про надання, зупинення (поновлення) дії або анулювання авторизації АЕО до єдиної автоматизованої інформаційної системи митних органів. Незалежно від того, яке з вищезгаданих рішень прийнято, воно направляється Держмитслужбою до підприємства в електронній формі з накладенням кваліфікованого електронного підпису невідкладно, але не пізніше наступного робочого дня [17].

Підприємство, що отримало авторизацію АЕО, може звернутись до Держмитслужби за отриманням сертифіката АЕО, який буде надано керівникові підприємства, уповноваженій ним особі чи надіслано до підприємства

рекомендованим листом з повідомленням про вручення. Сертифікат не є адміністративним актом, а лише засвідчує факт його існування

Після того, як підприємство отримує авторизацію, незалежно від того чи це АЕО-С, чи АЕО-Б, воно все одно, надалі, повинно забезпечувати належний рівень дотримання критеріїв відповідності авторизації й не припускати випадків їх порушення. Тобто, отримання підприємством авторизації відповідного типу або обох типів можна визначити не як кінцевий результат, а скоріш як проміжний. Рішення про надання авторизації, за багатьох умов, може бути скасованим чи анульованим. Саме тому, вагоме значення відіграє процедура «моніторингу відповідності».

Цей комплекс заходів широко використовується в тих країнах, де програма АЕО вже набула розвитку, а її впровадження, за словами законодавця сприяє урегулюванню контролю з боку митних органів за діяльністю авторизованих АЕО після отримання ними авторизації та відповідних спеціальних спрощень, адже на підприємство, якому було надано авторизацію покладається обов'язок із дотримання умов та недопущення порушення критеріїв та/або умов надання рішення про авторизацію [60].

Безпосередньо для підприємств, що отримали авторизацію АЕО встановлено ряд обов'язків щодо повідомлення контролюючих органів про факти зміни відомостей, які було зазначено у заяві про надання рішення та/або документах, які надавались для його прийняття, якщо це може мати вплив на строк дії чи зміст рішення. Також нормативними документами визначено обов'язок підприємств з повідомлення органів контролю про події чи обставини, які виступають перешкодами для дотримання умов визначених рішенням про надання авторизації та про тривалість часу, яку підприємство вважає необхідною задля подолання вказаних перешкод.

1.3. Спрощення та переваги як основний елемент змісту статусу авторизованого економічного оператора

У сучасному глобалізованому світі швидкість, ефективність та безпека торговельних операцій стають ключовими показниками конкурентоспроможності націй та корпоративних структур. У зв'язку з цим АЕО відіграють критично важливу роль у спрощенні та оптимізації міжнародних товарних потоків. Статус АЕО надає певні привілеї – спрощення та переваги, визначені законодавством, спрямовані на забезпечення легшого доступу до торговельних ланцюжків та зниження адміністративних та фінансових навантажень.

Досліджуючи значущість АЕО у сфері митних операцій, можна зазначити, що він відіграє ключову роль у забезпеченні безпеки товарообігу і спрощенні процесів у міжнародній торгівлі. Це досягається завдяки створенню ефективних партнерств між митними органами та бізнес-сектором. Спираючись на компанії з визнаним рівнем надійності в міжнародній торгівлі, митниці можуть істотно підвищити ефективність публічного адміністрування, шляхом скорочення витрат, зменшення ризиків та концентрації уваги на виявленні інших можливих загроз. У такий спосіб, безпека на митниці гарантується через зміщення акцентів контролю на початкову фазу (оцінка відповідності компанії критеріям АЕО), дозволяючи митним службам вільно використовувати свої ресурси при стандартних митних процедурах. У результаті, контроль за компаніями зі статусом АЕО оптимізовано шляхом ранньої перевірки та зниження частоти подальших інспекцій у їх щоденній діяльності.

Зміни, що мали місце внаслідок приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту мають суттєве значення і для статусу АЕО в цілому, адже новий потужний інструмент частково звертається до тих правових

аспектів, які є ключовими для суб'єктів, що бажають отримати авторизацію АЕО, чи вже її отримали [61].

Так, у митному законодавстві України внесено ряд спрощень в рамках останніх новацій. Зокрема, відтепер більш доступною є опція загальної гарантії, яка включає можливість зменшення гарантійної суми або навіть її скасування при попередньому митному декларуванні та переміщенні товарів відповідно до Конвенції про процедуру спільного транзиту (NCTS) [62]. Раніше такі спрощення були привілеєм АЕО. Тепер же їх можна отримати і без статусу АЕО. Однак, отримання спочатку авторизації АЕО, а потім здобуття цих спрощень, є більш економічно виправданим за часом і процедурою, ніж їх окреме отримання. Також, авторизація АЕО пропонує додаткові переваги, які не можна отримати, якщо застосовувати спрощення окремо.

Тобто фактичний розвиток національного митного законодавства призводить до того, що у суб'єктів підприємницької діяльності з'являється більше альтернативно можливих шляхів побудови функціональної структури свого бізнесу з огляду на ті механізми, що стають доступними вітчизняному підприємцю, внаслідок широких євроінтеграційних процесів, котрі відбуваються у нашій країні.

Щодо правової природи спрощень та переваг, то в рамках інституту АЕО терміни «спрощення» та «переваги» можна досліджувати крізь призму правових норм, що регулюють порядок здійснення митних операцій.

В юридичному контексті терміни "спрощення" і "переваги" можуть мати конкретні та відмінні від загальноприйнятого розуміння значення.

"Спрощення" у законодавстві може вказувати на спрощені процедури, менш складні правила, які призначені для полегшення взаємодії громадян чи юридичних осіб із державними структурами. Наприклад, спрощене оподаткування або спрощена процедура реєстрації підприємства.

"Перевага" в юридичному контексті може означати особливе право, яке надається певній групі осіб або організацій. Це може бути, наприклад, ексклюзивне право на певну діяльність, особливий статус, який приносить додаткові можливості чи права.

Альтернативний підхід до розуміння природи спрощень та переваг, доступних для АЕО, полягає в їх розгляді через призму двох взаємопов'язаних правових категорій. По-перше, ці переваги можна трактувати як невід'ємну частину особливої правосуб'єктності (правового статусу), якою наділяється АЕО. По-друге, їх можна аналізувати в межах специфічного правового режиму, встановленого для АЕО. Сам правовий режим при цьому слід розуміти як офіційно запроваджений особливий порядок діяльності, що спирається на сукупність юридичних та організаційних засобів. Ці засоби використовуються для формального закріплення соціально-правового стану відповідних суб'єктів (у даному випадку – АЕО) та мають на меті гарантування їх сталого та передбачуваного функціонування.

Однак у всіх перерахованих випадках особлива роль, безумовно, відводиться адміністративно-правовому статусу АЕО, який і визначає обсяг наданих суб'єкту спрощень та переваг при здійсненні митних операцій. У контексті дослідження інституту АЕО суттєвої уваги заслуговує взаємозв'язок та його реалізація між такими поняттями як адміністративно-правовий статус авторизованого економічного оператора, спрощення та переваги, митні операції, а також режим діяльності АЕО.

Варто відзначити той факт, що (стосовно АЕО) у митному законодавстві, наприклад, Європейського союзу, використовується термін "benefits", який трансформувався в митному законодавстві нашої країни на спрощення та переваги, що передбачені МКУ. Більшою мірою, поняття "benefits" у рамках інституту АЕО можна розглядати тотожним терміну "переваги", що відповідає

значенню цього поняття в англійській мові, а отже й в актах митного законодавства зарубіжних держав, рекомендаціях ВМО. Своєю чергою термін "спрощення" перекладається англійською мовою як "simplifications" і його теж часто можна зустріти у формулюваннях положень, що відносяться до АЕО в іноземних державах.

Хоча обидва терміни можуть мати певні спільні характеристики, в юридичному контексті вони чітко регламентують різні аспекти правовідносин. Наш законодавець визначив сутність та специфіку обох означених категорій.

У контексті національного законодавства України, спрощення та переваги, що надаються АЕО, визначаються як ексклюзивні права на здійснення певних дій, передбачених МКУ. Загальний обсяг та перелік таких переваг для різних типів авторизації (АЕО-С та АЕО-Б) закріплено у положеннях статті 13 МКУ.

Зокрема, для підприємств, що отримали авторизацію типу АЕО-С, стаття 13 МКУ передбачає наступний набір переваг: право на першочергове виконання митних формальностей щодо товарів і транспортних засобів комерційного призначення; зменшення обсягів та форм митного контролю на підставі аналізу ризиків автоматизованою системою; можливість використання спеціально виділеної смуги руху в пунктах пропуску через державний кордон України (за її наявності) для автомобільних транспортних засобів комерційного призначення; а також право на використання національного логотипа АЕО [16].

Авторизація типу АЕО-Б, згідно з тією ж статтею 13 МКУ, надає дещо інший набір переваг. Ключовою особливістю є право на отримання попереднього повідомлення від митного органу (до перетину митного кордону України) у випадку, якщо товари чи транспортні засоби комерційного призначення були відібрані для проведення митного огляду в пункті пропуску (пункті контролю) на основі результатів аналізу ризиків за загальною декларацією прибуття. На додаток до цієї специфічної переваги, статус АЕО-Б також включає всі ті самі

пільги, що й АЕО-С: першочергові митні формальності, знижений рівень контролю системою управління ризиками, використання спеціальної смуги руху (за наявності) та використання національного логотипа АЕО [16].

Таким чином, при порівнянні наборів переваг, передбачених статтею 13 МКУ для обох типів авторизації, фактична різниця між статусами АЕО-Б та АЕО-С полягає виключно у наявності для АЕО-Б згаданої переваги щодо попереднього повідомлення про призначення митного огляду. В усіх інших аспектах перелік законодавчо закріплених переваг для обох типів АЕО є ідентичним.

Прикладом практичної реалізації визначених у законодавстві спрощені і переваг може слугувати Постанова КМУ від 05.12.2024 № 1411 “Про реалізацію експериментального проекту з впорядкування черговості прибуття автомобільних транспортних засобів до міжнародних та міждержавних пунктів пропуску через державний кордон України з використанням електронної системи “Електронна черга перетину кордону”” [63].

Практичну реалізацію вже також має така перевага як, «зменшення автоматизованою системою управління ризиками форм та обсягів митного контролю під час здійснення митного оформлення товарів, транспортних засобів комерційного призначення». Після того, як автоматизована система управління ризиками обрала необхідні форми контролю, враховується коефіцієнт АЕО і ці ризики знову зменшуються на відповідний відсоток.

Щодо використання національного логотипа АЕО, то в даному питанні ключове значення відіграє Постанова КМУ від 3 лютого 2021 р. № 70 «Про затвердження форми, опису та правил використання національного логотипа авторизованого економічного оператора та форми сертифіката авторизованого економічного оператора», де й містяться передбачені законодавством вимоги до відображення та використання даного логотипу [19]. Відповідна особливість, скоріш за все, є репутаційним елементом, адже дозволяє розміщувати позначення

АЕО на бланках документів, приміщеннях та офісах підприємства, що має авторизацію. Цей фактор має підвищувати ступінь довіри та слугувати показником якості діяльності конкретного суб'єкта для його партнерів, контрагентів тощо.

Виключно для АЕО-Б діє такий вид переваг як повідомлення про те, що товари і транспортні засоби обрано для проведення митного огляду. Наприклад, якщо митниці стануть доступними відомості про надходження підприємству товарів і спрацює ризик того, що ці товари будуть відібрані для огляду, суб'єкту може бути направлено попереднє повідомлення [64]. Компанії таким чином зможуть враховувати фактор проведення огляду і можливої затримки відправлень на кордоні та ефективніше планувати час фінальної доставки.

Якщо аналіз системи керування ризиками показав, що існує ймовірність впливу повідомлення, згаданого у вимогах про інформування від митниці стосовно товарів і комерційних транспортних засобів, вибраних для митного контролю на кордоні України на основі ризикового аналізу, то співробітники митного органу можуть провести такий контроль без попереднього інформування [16].

Підприємства, що не є резидентами, можуть користуватися перевагами, встановленими МКУ, згідно з міжнародними угодами України. Це стосується підприємств, які отримали статус АЕО, а також тих, що відповідають законам країни, де вони зареєстровані, на рівні з критеріями отримання статусу АЕО відповідно до митного законодавства України.

Окрім переваг, для суб'єктів, що отримали статус АЕО наявна і низка спрощень. Відносно механізму отримання фінальних спрощень, варто зазначити одну з ключових особливостей – два етапи його реалізації. Спершу суб'єкт подається на отримання авторизації та виконує передбачені законодавством вимоги, а вже наступним етапом є подання окремої заяви на кожен конкретний

вид спрощення, який він бажає отримати. Тобто отримання авторизації не є автоматичною гарантією можливості використання всіх спрощень одразу.

Положення статті 13 МКУ також забезпечують загальну регламентацію щодо застосування конкретних митних спрощень. Ця стаття прямо визначає право підприємства (зокрема, авторизованого як АЕО) використовувати, за умов дотримання порядку та умов, встановлених митним законодавством, певний набір таких спрощень. Цей набір включає використання загальної гарантії, в тому числі зі зменшенням розміру забезпечення референтної суми до 50 відсотків або до 30 відсотків, а також можливість повного звільнення від гарантії. Крім того, до переліку входять використання пломб спеціального типу, застосування процедури спрощеного декларування та процедури випуску за місцезнаходженням [16].

Однак, наявна також низка окремих актів законодавства, які присвячені застосуванню спрощень, а саме:

- Наказ Міністерства фінансів України від 02.09.2024 № 423 «Про затвердження Вимог до характеристик митних пломб і пломб спеціального типу та Вимог до порядку ведення обліку та зберігання пломб спеціального типу» [65].
- Наказ Міністерства фінансів України від 07.10.2022 року № 325 «Про затвердження Порядку реалізації положень Конвенції про процедуру спільного транзиту на території України» (зі змінами) [66].
- Постанова КМУ від 27.09.2022 року № 1092 «Деякі питання реалізації положень Митного кодексу України щодо надання авторизацій» [17].

Важливо зазначити, що перелік специфічних спрощень, наведений у статті 13 МКУ, не є вичерпним, як впливає зі змісту частини другої цієї ж статті. Вона містить положення, яке прямо уповноважує підприємства (включаючи ті, що мають статус АЕО) використовувати не лише перелічені вище спрощення, але й

"інші транзитні спрощення". Крім того, ця норма частини другої статті 13 МКУ дозволяє застосовувати спрощення, що передбачені міжнародними договорами України, за умови їх належної ратифікації Верховною Радою України. Реалізація права на використання цих додаткових категорій спрощень здійснюється відповідно до порядку та умов, встановлених як самими міжнародними договорами, так і національним законодавством України у сфері митної справи.

Серед інших транзитних спрощень, стаття 91-1 МКУ деталізує два специфічні статуси. По-перше, це статус авторизованого вантажовідправника МДП. Він надає підприємству право розпочинати операцію МДП, поміщуючи товари під митний режим транзиту відповідно до умов Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенції МДП) 1975 року, безпосередньо на своєму об'єкті, визначеному в авторизації на це спрощення. Важливо, що це відбувається без необхідності пред'явлення таких товарів та книжки МДП митному органу відправлення. По-друге, стаття 91-1 МКУ визначає статус авторизованого вантажоодержувача МДП. Цей статус дозволяє підприємству завершувати операцію МДП на своєму об'єкті, зазначеному в авторизації, приймаючи товари, що переміщувалися транзитом за Конвенцією МДП 1975 року. Це також здійснюється без обов'язкового пред'явлення отриманих товарів та відповідної книжки МДП митному органу призначення [16].

Перш за все, варто згадати спрощення - самостійне накладення пломб спеціального типу. Наявність такого спрощення є обов'язковим для отримання дозволу на спрощення «процедура випуску за місцезнаходженням» (для товарів, що вивозяться за межі території України). Іноді вказується на те, що дане спрощення є лише додатковим елементом до випуску товарів за місцезнаходженням, однак, воно все ж знайшло окреме відображення у законодавстві. Вимоги до характеристик пломб спеціального типу затверджені

наказом Мінфіну від 02.09.2024 № 423. Даним актом безпосередньо визначено набір ключових характеристик пломб, що мають важливе значення. Пломба повинна відповідати ряду ключових вимог. По-перше, її конструкція має забезпечувати збереження цілісності та стабільності кріплення під час експлуатації. По-друге, необхідно, щоб стан пломби міг бути швидко оцінений на наявність пошкоджень. Виробництво має здійснюватися з розрахунком, що спроби механічного впливу, демонтажу або несанкціонованого доступу залишатимуть очевидні ознаки, які виявляються візуально без використання додаткового обладнання. Важливою характеристикою є одноразовий принцип використання, а також наявність чіткого та унікального ідентифікаційного коду, що легко розпізнається. Класифікація пломб базується на рівнях захисту, що передбачає їх поділ на три категорії. До першої належать високозахищені пломби («high security seal»), призначені для критично важливих об'єктів. Другу групу становлять стандартні захисні пломби («security seal»), які застосовуються у звичайних умовах. Третій тип – індикативні пломби («indicative seal») – використовуються для фіксації факту несанкціонованого втручання без забезпечення високого рівня захисту [65].

Система обліку пломб організовується підприємством шляхом документального фіксування відповідальними працівниками інформації у спеціалізованому Реєстрі. До обов'язкових даних, які підлягають внесенню, відносяться: класифікація пломби згідно з типологією безпеки, її індивідуальний ідентифікатор, а також відомості про етапи експлуатації, включаючи випадки пошкодження, втрати або виведення з використання [65]. Ведення такого реєстру забезпечує контроль над циклом життя кожного захисного елемента та сприяє підвищенню рівня безпеки операцій.

Загальна гарантія або звільнення від гарантії. Підприємство, яке не отримало авторизацію на отримання загальної гарантії може використовувати

індивідуальну гарантію. Розмір базової суми, вказаної в авторизації дорівнює сумі митних платежів, які одночасно може забезпечити підприємство.

Положеннями розділу X МКУ передбачено, що за певних обставин, як-от при ввезенні товарів на митну територію України або їх транзиті (особливо це стосується комерційних транспортних засобів), виконання зобов'язань зі сплати митних платежів має бути забезпечене шляхом надання гарантій митним органам. Ця вимога, за винятком окремих спеціально визначених випадків, є на сьогодні загальнообов'язковою. Методи надання таких гарантій чітко визначені у статті 308 МКУ, яка встановлює конкретний перелік способів забезпечення сплати митних платежів. До них належать грошова застава та індивідуальна гарантія. Крім того, забезпечення може надаватися на умовах використання спеціальних митних спрощень, а саме: "використання загальної гарантії", "використання загальної гарантії із зменшенням розміру забезпечення референтної суми до 50 відсотків", "використання загальної гарантії із зменшенням розміру забезпечення референтної суми до 30 відсотків", а також "використання звільнення від гарантії" [16].

Розмір суми забезпечення сплати митних платежів визначається на основі базових ставок, не враховуючи тарифні чи податкові пільги, які передбачені українським законодавством при ввезенні товарів. Основним методом гарантування платежів є грошова застава. Під час попереднього митного декларування кошти перераховуються на спеціалізований рахунок у Казначействі на користь Держмитслужби для конкретного підприємства. Після завершення процесу митного оформлення ці кошти звільняються і можуть слугувати для оплати наступних платежів. Однак, якщо під час декларування товару передбачаються тарифні преференції або звільнення від платежів, такі як ввізне мито, цей метод гарантування платежів призведе до залишку коштів. Ці кошти можуть бути використані для митного декларування в майбутньому або

повернуті. Така ситуація може вплинути на фінансовий стан підприємства, особливо якщо пільги великі або підприємство веде зовнішньоекономічну діяльність. Відповідно, оптимізувати виконання поточних вимог щодо гарантування сплати митних платежів можливо шляхом використання конкретних інструментів, визначених МКУ та класифікованих як спрощення. До ключових методів такої оптимізації належать грошова застава та індивідуальна гарантія, а також забезпечення платежів на умовах застосування спрощень "загальна гарантія" і "загальна гарантія із зменшенням розміру забезпечення базової суми на 50 відсотків" [67].

Загальна гарантія полягає у прийнятті документа від фінансової установи як забезпечення платежів, замість безпосередньої грошової застави при порушенні платіжних обов'язків. Основна відмінність полягає в тому, що, на відміну від інших гарантій, загальна гарантія покриває платежі по декількох деклараціях в рамках встановленого ліміту. Деталі щодо розміру загальної гарантії або звільнення від неї прописуються в спеціалізованих документах.

Компанія сама визначає певні параметри для розрахунків. Проте, виходячи з "загального" принципу, при визначенні основної кількості враховуються платежі за товари, які були здійснені і зафіксовані в митних установах протягом попереднього року. Водночас, для "загальної" схеми гарантій, при встановленні основної кількості можна не звертати увагу на попередній обіг товарів, а орієнтуватися на майбутні транзакції, які підтверджуються фірмовими документами.

У процесі митного декларування, органи митниці резервують певну частку від "загальної" суми гарантії, яка відноситься до платежів за продукцію. Після виконання всіх умов по доставці товарів на митницю призначення, ця частина повертається. Електронний формат є основним для подання гарантій митниці.

Спрощення «загальні гарантії із зменшенням розміру забезпечення базової суми» дозволяє підприємствам зменшити платежі за митне оформлення, надаючи гарантію митниці лише на 50% або 30% від основної суми, яка вказана в авторизації. Це дозволяє оптимізувати платежі підприємства за гарантійні послуги. З іншої сторони, використовуючи опцію "звільнення від гарантії", платежі за митне оформлення можуть бути встановлені на основі допустимого ліміту, вказаного в авторизації, але без необхідності проведення додаткових гарантійних платежів.

Щоб скористатися цими пільгами, підприємству потрібно отримати відповідний дозвіл від митниці та відповідати певним вимогам. При цьому платежі та вимоги для отримання "знижених загальних гарантій" можуть бути вищими. Основними вимогами є критерії наявності статусу АЕО з певними фінансовими умовами. Якщо компанія вже здійснила платежі та отримала авторизацію АЕО-С, вона може розраховувати на менші платежі та швидше отримання дозволів на пільги. Метою цих опцій є зниження платежів підприємств при зовнішньоекономічних операціях та переміщенні товарів через митний кордон нашої країни [16].

Велика кількість товарів після пропуску через митний кордон України прямують безпосередньо до митниці призначення. Замість попередньої митної декларації типу ЕА запроваджують нове спрощення: "процедура випуску за місцезнаходженням". Це дозволить підприємствам, що мають відповідний дозвіл, направляти товари безпосередньо до своїх об'єктів після перетину митного кордону, не заїжджаючи на митницю призначення. Товари представляються митниці вже на території підприємства, вказаного в дозволі, або на території іншого підприємства за умовами передбаченими у Конвенції про процедуру спільного транзиту.

Після отримання товарів на місці призначення, компанія повинна дотримуватися вказаних нормативів і взаємодіяти з митницею, використовуючи електронні інформаційні засоби, у таких питаннях:

- Надходження продукції. Своєчасно інформувати митний орган про будь-які відхилення чи непередбачувані обставини, які виникли під час транспортування і про які було отримано відомості від перевізника.
- Забезпечувати цілісність митного режиму, якщо він був введений. Уникати розвантаження і гарантувати знаходження товарів на вказаному місці до отримання дозволу від митниці на розвантаження або до отримання відповіді від митниці щодо митного режиму та розвантаження товарів. У випадку отримання інформації від митниці про обмеження, зачекати прибуття представників митниці.
- Невідкладно після розвантаження відправити митному органу електронне повідомлення з результатами, включаючи усі виявлені розбіжності. Після надсилання інформації про розвантаження, товари отримують статус перебування на тимчасовому складі.

Під час зберігання товарів на підприємстві сплата митних платежів підлягає забезпеченню із застосуванням спрощення про гарантування сплати митних платежів.

Коли використовується процедура випуску за місцезнаходженням для розміщення товарів у режими, що передбачають їх вивезення поза межі України, ці товари повинні знаходитись на транспортному засобі і бути запечатані спеціалізованими пломбами до моменту їхнього декларування. До того часу, як компанія отримує дозвіл від митниці на відправку, вона має уникати взаємодії з транспортними засобами та супутніми товарами після подання митної декларації до моменту надходження відповіді про розміщення товарів в потрібний режим.

Тож фактично, дана процедура передбачає, що товари, які переміщуються за транзитною декларацією, попередньою митною декларацією доставляються до об'єкту підприємства, яке отримало авторизацію на відповідну процедуру випуску за місцезнаходженням. Після прибуття товару до такого об'єкту, посадова особа підприємства самостійно оглядає транспортний засіб, перевіряє дотримання строків доставлення, наявність пломб та здійснює повідомлення про те, що транспортний засіб прибув і готовий до пред'явлення митному органу.

Митний орган, своєю чергою, отримавши таке повідомлення за результатами оцінки АСУР визначає чи буде він виїжджати на підприємство і оглядати відповідні товари (здійснювати форми митного контролю). Якщо відповідні дії непотрібні – направляється повідомлення про дозвіл на зняття пломби та вивантаження вантажу.

Підприємство після зняття пломб та перерахунку товарів направляє повідомлення про розвантаження. Таким чином, з моменту направлення повідомлення про розвантаження, транзитне переміщення вважається завершеним, а товар вважається таким, що прибуває на склад тимчасового зберігання (СТЗ) при цьому із застосуванням загальної гарантії. Після фактичного переміщення товару на СТЗ (на склад підприємства), підприємством має бути подано декларацію про випуск товару у митний режим. Така декларація подається до митного органу встановленого в авторизації, тобто того який фактично контролює виконання умов авторизації. І якщо нема зауважень до цієї декларації (не спрацювала система АСУР), та відповідна декларація повинна бути оформлена протягом 15 хвилин в автоматичному режимі.

При експорті процедура трішки відрізняється, адже має місце використання пломби [65]. Товар завантажується на транспортний засіб, здійснюється накладення пломби спеціального типу підприємством, яка обов'язкова має бути вказана у митній декларації і така декларація направляється у відповідні митні

органи. Якщо не зафіксовано спрацювання системи АСУР, митна декларація оформлюється і товар має право виходу з об'єкту підприємства, яке отримало відповідну авторизації.

Також слід зазначити, що отримання підприємством (зокрема, що претендує на статус АЕО або вже його має) авторизації на застосування спрощення «процедура випуску за місцезнаходженням» можливе лише за умови попередньої наявності інших чинних авторизацій. По-перше, це стосується авторизації (або авторизацій) на застосування спрощень щодо гарантування сплати митних платежів, які є релевантними під час ввезення товарів на митну територію України та/або при вивезенні товарів, що оподатковуються вивізним митом. По-друге, необхідна наявність авторизації на застосування спрощення «самостійне накладання пломб спеціального типу», що є актуальним при вивезенні товарів за межі митної території України [35].

Процедура спрощеного декларування. Фактично дану процедуру можна вважати відстроченням сплати митних платежів (строком від 15 до 30 днів). Товари, які прибувають до підприємства, вони оформлюють по спрощеній декларації, тобто такій, що містить значно менший обсяг відомостей, порівняно до звичайного випуску товарів, при цьому обов'язково надаються засоби забезпечення сплати митних платежів у вигляді загальної гарантії [41]. Після того, як оформлена спрощена декларація товар вважається таким, що випущений у митний режим відповідно до такої декларації і може використовуватись підприємством.

Законодавством України встановлено, що спрощена митна декларація використовується у визначених випадках для декларування та подальшого випуску товарів у заявлений митний режим. Ключовою умовою для застосування цього інструменту є те, що декларантом виступає підприємство, яке попередньо

отримало та має чинну авторизацію на застосування відповідного спрощення – "процедура спрощеного декларування" [35].

Щодо суб'єктів, уповноважених подавати спрощену митну декларацію, законодавство передбачає два варіанти. По-перше, це може робити безпосередньо саме підприємство, яке є власником авторизації на застосування спрощення "процедура спрощеного декларування". По-друге, діючи від імені такого підприємства, декларацію може подати інший суб'єкт господарювання, але лише за умови, що він одночасно володіє авторизацією типу АЕО-Б та має діючий дозвіл на здійснення митної брокерської діяльності.

Стосовно змісту та супровідних документів, то відповідно до вимог, гармонізованих з митним законодавством Європейського Союзу, спрощена митна декларація містить значно менший обсяг відомостей порівняно з митною декларацією, що заповнюється у звичайному порядку. Наведений у ній набір даних вважається достатнім для однозначної ідентифікації товарів. Важливо також, що разом із спрощеною митною декларацією до митного органу подається лише мінімальний пакет документів – рахунок-фактура (інвойс) або інший документ, який дозволяє визначити вартість задекларованих товарів.

У порядку спрощеного декларування товарів перед митницею враховуються наступні умови:

- при наявності дозволу на «процедуру випуску за місцезнаходженням» - це здійснюється прямо на майданчику підприємства;
- якщо такого дозволу немає - на території підприємства, вказаного в авторизації для використання спрощень, пов'язаних з переміщенням товарів в режимі транзиту за стандартами Конвенції про спільний транзит.

Протягом 15 днів, якщо підприємство використовує відповідне спрощення менше року, або 30 днів якщо підприємство користується ним другий рік, має бути подана додаткова декларація по якій здійснюється сплата митних платежів.

За нею стає доступною загальна гарантія, звільнення від гарантії та сплачуються митні платежі до бюджету країни. Загальними умовами використання відповідного спрощення виступають – дозвіл на випуск за місцезнаходженням та дозвіл на використання загальної гарантії.

Процедура спрощеного декларування значною мірою покладається на використання автоматизованої системи митного оформлення для виконання необхідних митних формальностей. Важливим аспектом є механізм прийняття рішення щодо необхідності залучення посадових осіб митних органів: якщо за результатами застосування системи управління ризиками ані сама система, ані уповноважена посадова особа митниці не встановлюють такої необхідності, то митні формальності за поданою спрощеною митною декларацією проводяться повністю в автоматичному режимі. Стандартний часовий норматив для завершення такого автоматичного процесу становить 15 хвилин з моменту реєстрації відповідної спрощеної митної декларації в системі.

Для тих підприємств, метою яких є отримання саме спрощень, відзначається доцільність подання на отримання авторизації АЕО–С. Та це правило не універсальне і потребує визначення ряду чинників, як то: роль підприємства, специфіки його діяльності, розміру і т.п. Аби виважено та правильно прийняти рішення про найбільш вигідний та ефективний тип авторизації, щодо кожного окремого випадку та підприємства.

Після отримання дозволу на застосування спрощень, підприємство має слідувати за дотриманням вимог, встановлених цим дозволом, та уникати порушень критеріїв та умов, на основі яких цей дозвіл було надано.

Відомості з Реєстру АЕО свідчать про те, що більшою популярністю користуються саме авторизації типу АЕО-С і нові суб'єкти віддають перевагу такому варіанту. Звісно, спрощення, що наразі доступні для суб'єктів, що отримали авторизацію типу АЕО-Б є ширшими в певній мірі [68]. Однак,

тотожність у більшості з можливостей, що надають згадані авторизації, спонукає суб'єктів підприємницької діяльності обирати більш доступний варіант.

Окремої уваги заслуговує питання, щодо основних аспектів взаємного визнання авторизації із тими країнами де програма АЕО реалізована і функціонує вже довгий період часу. Бо саме питання взаємного визнання авторизації досить часто виникає у суб'єктів підприємницької діяльності, які мають бажання отримати авторизацію АЕО, але спрощення та переваги самі по собі не є достатнім доводом для них. На поточний момент часу найбільш суттєві складнощі мають відношення у питаннях взаємного визнання авторизації типу АЕО-Б, адже суб'єкти підприємницької діяльності досить неактивно звертають увагу на даний тип авторизації і віддають перевагу АЕО-С. Внаслідок цього формується відповідна проблема, що без наявності суб'єктів, котрі матимуть відповідний тип авторизації - з країнами, що реалізували програму АЕО важко визначити аспекти взаємного визнання авторизації, а без взаємного визнання авторизації – вітчизняні підприємці звертаються до більш легкої альтернативи – АЕО-С.

Варто зауважити, що у контексті питання про спрощення та переваги АЕО має місце й категорія «неочевидних переваг». Тобто сам по собі статус АЕО, як за міжнародною практикою, так і за загальним правилом є свідчення високих стандартів ведення бізнесу, в тому рахунку й етичних, що саме по собі вказує на надійність суб'єкта, що отримав статус оператора і підвищує довіру до нього як від партнерів, так і від митниці. Проходження всіх контрольних етапів для отримання статусу АЕО – це фактичне свідчення якісно налагоджених процесів внутрішніх та зовнішніх операцій у компанії, а також – більш жорсткий ступінь самоконтролю для суб'єктів, щодо визначення митної вартості, класифікації товарів, вимог до кібербезпеки тощо [69].

Згадане вище взаємне визнання також є потенційною перевагою, яка все ж таки має бути з часом реалізована, хоч цей процес і рухається дуже поступово. Додатковими «неочевидними перевагами» від слідування жорстким стандартам АЕО можуть стати мінімізовані втрати та крадіжки, а також – менша кількість затримок у постачанні, краще планування, більш якісний та повний контроль за основними складовими діяльності підприємства тощо.

Отже, підсумовуючи зазначене вище, слід вказати на те, що, безумовно, спрощення та переваги, які отримують суб'єкти підприємницької діяльності після долучення до програми АЕО є вагомим стимулом і фактором для розвитку самої програми.

На поточний момент часу окремі правові категорії (поняття) цього інституту не мають тлумачення ні в нормативних правових актах, ні в теорії адміністративного чи митного права. Міжнародний досвід впровадження інституту АЕО є дещо відмінним і наш законодавець пішов шляхом виділення окремо спрощень та окремо переваг як повноцінних категорій, що маю своє конкретно визначене значення. Спрощення та переваги можуть розглядатися як дії (митні операції), вчинення яких дозволяється особам, які набули статусу авторизованого економічного оператора, а також як міра можливої поведінки або виключне право юридичної особи - АЕО на вчинення дій, перелічених у статті 13 МК.

Адміністративно-правовий статус АЕО безпосередньо залежить від обсягу спрощень та переваг, наданих йому митним органом. Адміністративно-правовий режим діяльності авторизованого економічного оператора - порядок діяльності юридичної особи, якій надано спеціальні переваги при здійсненні митних операцій у митній сфері, опосередкований поєднанням адміністративно-правових засобів митного регулювання.

Ті спрощення та переваги, як пропонуються операторам, відповідно до національного законодавства цілком відповідають міжнародній практиці і загальним стандартам, визначеним програмою АЕО у світі.

Поступовий рух до збільшення кількості суб'єктів, що отримали статус АЕО відбувається, в першу чергу, через описані вище спрощення та переваги. Вони не просто стимулюють до участі у програмі, а й певною мірою нівелюють складність та комплексність процедури отримання статусу АЕО, що виступає однією з ключових перепон. Більшість спрощень і переваг вже реалізована і має місце в реальних практиках. Хоча, залишається ще багато питань до взаємного визнання авторизації з іншими країнами, що вже реалізують програму АЕО і долучилися до неї раніше.

Висновки до розділу 1

1. Інститут АЕО зародився в 80-х роках у Швеції та Нідерландах (статус «довіrenих торгівців»), набув розвитку в Кіотській конвенції та низці інших міжнародних документів. З часом він був імплементований у національне законодавство багатьох країн. Особливо детально він нині врегульований митним законодавством (перед усім Митним Кодексом) ЄС. В Україні його прообраз (уповноважений економічний оператор) був вперше запроваджений МКУ 2012 року. Однак інституту уповноваженого економічного оператора з різних причин так і не набув практичної реалізації. АЕО прийшов йому на зміну в 2022 році і нині є оптимальних моделей співробітництва держави та суб'єктів підприємницької діяльності у царині зовнішньоекономічних відносин. На початок 2025 року сформоване законодавство, що регламентує діяльність АЕО, перша правозастосовна практика та досвід використання пільг та переваг АЕО у підприємницькій діяльності.

2. Особливе значення для інституту авторизованого економічного оператора має провадження у справі про надання авторизації АЕО. Воно є тривалим, значним за обсягом та має складну структуру. Воно складається з чотири відносно відособлених елементи (етапів): порушення провадження у справі; попередній розгляд заяви (документів) про надання авторизації; оцінка відповідності (розгляд заяви); прийняття остаточного рішення у справі. Ці складові істотно відрізняються між собою як за обсягом так і за місцем й значенням у провадженні. Центральним елементом є оцінки відповідності. Він охоплює такі процедурні дії, як: (а) утворення комісії з оцінки відповідності; (б) закріплення за членами комісії критеріїв відповідності, перевірку яких їм доручено; (в) формування та погодження графіку перевірки; (г) проведення комплексу заходів з оцінки відповідності за критеріями; (д) підготовка членами комісії звітів про відповідність за критеріями; (е) за необхідності - надання заявнику права бути почутим; (є) аналіз наданих заявником заперечень або додаткових документів; (ж) прийняття рішення щодо врахування (неврахування) заперечень; (з) оформлення головою комісії остаточного (підсумкового) звіту про відповідність; (и) направлення підсумкового звіту компетентному адміністративному органу (Держмитслужбі або спеціально уповноваженій особі).

3. В межах адміністративного провадження стосовно отримання авторизації АЕО митним органам надано повноваження щодо відмови у прийнятті заяви до розгляду через неточності в її оформленні та некомплектність набору документів. Приймаючи таке рішення митний орган ухиляється від обов'язку з надання первинної правничої допомоги та порушує низку принципів адміністративної процедури, а також стає на заваді суб'єкту господарської діяльності в реалізації його законного права на набуття статусу АЕО. Для розв'язання проблеми некомплектності та помилок у заяві закон «Про

адміністративну процедуру» пропонує спеціальний механізм - залишення заяви без руху. Вважаємо за доцільне розпочати його використання в адміністративному провадженні з надання авторизації АЕО та в інших авторизаційних провадженнях, а в подальшому внести зміни до МКУ які б позбавили митні органи права відмовляти у прийнятті заяви до розгляді через незначні недоліки, які можна легко усунути.

4. Нині у вітчизняному законодавстві передбачено два основні типи авторизації: АЕО-Б та АЕО-С. Вони близькі за обсягом спрощень і переваг, котрі можуть отримати суб'єкти але з точки зору законодавства ЄС обидва є неповними (частковими). Авторизацію АЕО-Б отримати складніше, ніж авторизацію АЕО-С, а обсяг спрощень та переваг відрізняється між собою дуже мало. Незначні відмінності в спрощеннях і значні відмінності під час проведення оцінки відповідності створили ситуацію, коли авторизація АЕО-С значно переважає у кількості отриманих сертифікатів на сьогоднішній день. Разом з тим є кілька підприємств, що отримали обидва типи авторизації. Для спрощення регулювання діяльності та оптимізації функціонування операторів, що отримали обидва типи авторизації, доцільним є введення у митне законодавство України категорії аналогічної європейському АЕО-F, тобто повний тип авторизації, який поєднує у собі спрощення та переваги характерні авторизаціям АЕО-Б та АЕО-С.

РОЗДІЛ 2

ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ АВТОРИЗОВАНОГО ЕКОНОМІЧНОГО ОПЕРАТОРА

2.1. Авторизований економічний оператор у системі підприємств, діяльність яких адмініструють митні органи

Сучасні вітчизняні та зарубіжні науковці акцентують увагу на тому, що однією з характерних рис еволюції та поширення постіндустріального економічного устрою є інтенсифікація спеціалізації праці, поява нових форм посередницьких послуг і зростання ролі невиробничої сфери. У цьому контексті в умовах постіндустріального суспільства посередницька діяльність набуває особливого значення як інструмент вузькоспеціалізованого надання послуг третім особам. Водночас посередництво стає невід'ємною складовою ринкових відносин [70, с. 136].

Для країни, залученої до міжнародної торгівлі, розвинена ринкова економіка підтримує адаптивність бізнесу до глобальних вимог ринку, дозволяючи вітчизняним галузям залишатися конкурентоспроможними та привабливими для іноземних інвесторів. Дерегуляція та розширення спектра надаваних митних процедур доповнює ці процеси, знижуючи адміністративний тиск на підприємства, залучені до зовнішньоекономічної діяльності, та сприяючи більш спрощеному й ефективному процесу імпорту та експорту товарів. Разом ринкова економіка та дерегуляція митних процедур надають підприємствам більше свободи у переміщенні товарів через кордон, мінімізуючи затримки й витрати, що могли б стримувати розвиток міжнародної торгівлі.

У контексті митного адміністрування, дерегуляція, особливо та, що стосується модерування системи підприємств діяльність яких адмініструється

митними органами, є необхідною для модернізації та підвищення ефективності регуляторної бази. Дерегульовані митні практики зменшують кількість процедурних бар'єрів, що підвищує здатність митних органів зосереджуватися на ключових завданнях, таких як управління ризиками, забезпечення безпеки та контроль відповідності вимогам законодавства. Дозволяючи бізнесу діяти з більшою автономією, митна дерегуляція підтримує перехід від суворих контрольних систем до більш гнучких і орієнтованих на фактори ризику митних практик. Такий підхід є особливо дієвим для митного адміністрування, оскільки він сприяє розвитку інноваційних механізмів контролю, як от - автоматизовані системи обробки документів і оцінки ризиків, що підвищують як швидкість, так і ефективність митних операцій [71].

Крім того, дерегуляція митних процедур і добре функціонуюча ринкова економіка мають взаємопідсилюючий вплив на залучення іноземних інвестицій. Коли митні процедури спрощуються, підприємства стикаються з меншими витратами на вхід до ринку певної країни чи регіону та швидшим проходженням процесів, що підвищує привабливість країни як торгового партнера та місця для інвестування. Зростання обсягів торгівлі, зумовлене розвитком ринкової економіки та дерегуляцією митних процедур, забезпечує додаткові надходження до державного бюджету, підтримуючи подальший розвиток митної інфраструктури та державних послуг. У довгостроковій перспективі такий підхід створює сприятливе економічне середовище, яке зміцнює торгівельні відносини, розширює економічні зв'язки та посилює позиції країни на світовому ринку [73].

Тож, безумовно, синергія ринкової економіки та митної дерегуляції є ключовою для розвитку механізмів митного адміністрування, стимулювання економічного зростання та підвищення конкурентоспроможності країни у світовій економіці. Дерегуляція знижує надмірну складність процедур, дозволяючи митним органам зосередитися на пріоритетних завданнях і водночас

надаючи бізнесу можливість більш вільно здійснювати міжнародну торгівлю. Це, своєю чергою, формує ефективне економічне середовище, орієнтоване на зростання, підтримує інновації, залучає інвестиції та зміцнює здатність країни до сталого економічного розвитку.

За таких умов, слід зазначити, що загалом митне право регулює широкий спектр суспільних відносин, пов'язаних із забезпеченням контролю за переміщенням товарів, послуг і транспортних засобів через митний кордон.

Як зазначає О. Т. Зима “переважна більшість таких переміщень прямо чи опосередковано пов'язані зі здійсненням зовнішньоекономічної діяльності” [73, с. 82]. Відповідний висновок може бути сформований внаслідок аналізу положень статті 5 МКУ, де вказано, що державна митна політика - це система принципів та напрямів діяльності держави у сфері захисту митних інтересів та забезпечення митної безпеки України, регулювання зовнішньої торгівлі, захисту внутрішнього ринку, розвитку економіки України та її інтеграції до світової економіки. Державна митна політика є складовою частиною державної економічної політики [16].

Крім того, митне право охоплює відносини, пов'язані зі створенням і діяльністю навколомитної інфраструктури, яка підтримує взаємодію між суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності та митними органами [73, с. 82]. Розуміння сутності даних аспектів взаємодії держави та бізнесу повсякчас стає предметом аналізу у наукових працях і значимим, у розрізі даного питання, є застосування термінів «митні посередники» або «підприємництво у митній сфері» для позначення тих суб'єктів, що надають окремі послуги у митній сфері.

Досліджуючи дане питання О. Ф. Запорожець вказує на те, що деякі митні послуги є обов'язковими для суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, що дозволяє класифікувати їх як обов'язкові митні послуги. Водночас існують послуги, які надаються на запит учасників зовнішньоторговельних операцій і не

мають обов'язкового характеру. Значна частина таких послуг не передбачає встановленої ціни. Проте їхня вартість визначається через витрати на утримання митної системи. Особливість надання та споживання митних послуг також полягає у їх законодавчому регулюванні, адже перелік таких послуг обмежується компетенцією та функціями, покладеними на органи держави [74, с. 14-15].

Відносно самої суті та змісту визначення терміну “митний посередник” - у науковій спільно мають місце оцінки різного роду. Подекуди дійсно можливо зустріти визначення “митний посередник”. У даному разі можна звернутись до позиції І. В. Міщенко, яка на основі аналізу сутності суб'єктів, що мають відношення до даної сфери визначив, що такий посередник є суб'єктом підприємницької діяльності (фізична чи юридична особа), який, керуючись відповідним цивільно-правовим договором та дозвільними документами, за ініціативою суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності надає послуги посередництва. Мета таких послуг полягає у сприянні реалізації прав і свобод цих суб'єктів у сфері митної справи та представництві їхніх інтересів перед митними органами України під час переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон держави [75, с. 348]. Також у її роботі присутні висновки про те, що митні посередники становлять окрему категорію суб'єктів митної справи. Вони, з одного боку, виконують різноманітні завдання, але з іншого боку, їх об'єднує спільна характеристика – виконання посередницької функції, яка визначає їхню роль і місце у системі митної діяльності. Крім цього, важливим аспектом їх діяльності є комерційний інтерес, що слугує рушійною силою розвитку даного напрямку у митній справі України [75, с. 348].

Проте, зазначена вище категорія не є усталеною і виступає суто як предмет напрацювання вчених-правознавців. Іноді суб'єктів, що здійснюють посередницьку роль також позначають просто як “суб'єкти залучені у реалізації митної справи”, а іноді вказують що ця група може бути окреслена як “види

діяльності підприємств, які тісно пов'язані зі здійсненням державної митної справи та перебувають під контролем митних органів”.

О. Ф. Запорожець визначає свій авторський підхід до сегментування таких суб'єктів і вказує на те, що їх можна поділити на державні митні послуги, котрі надаються в рамках митного адміністрування; митні послуги, пов'язані із виконанням митних формальностей та здійснюються органами держави й оплачуються суб'єктами ЗЕД через сплату обов'язкових митних платежів; послуги комерційного характеру, що мають відношення до митної сфери та пропонуються суб'єктами приватного сектору. Між цими елементами системи митного обслуговування існує як взаємозв'язок, так і певні суперечності. Зокрема, комерційні посередники у митній сфері сприяють підвищенню якості митних послуг і стимулюють вдосконалення державних послуг, однак перебувають у певній «конкуренції» із послугами, які забезпечуються органами державного сектору [74, с. 14-15]. Також у дослідженні наводиться теза про те, що оскільки митне посередництво відіграє значну роль у полегшенні митних процедур, важливими є правові умови для ліцензування та контролю за діяльністю митних посередників, включно з нормативно-правовими актами, що забезпечують ефективність і законність їхніх послуг [74, с. 15].

Специфіка розуміння питань пов'язаних із підприємницькою діяльністю, підконтрольною митним органам полягає у тому, що необхідним є визначення низки суб'єктів, що таку діяльність провадять.

Правовідносини між митними органами та митними посередниками формуються у межах адміністративно-правового регулювання, що відображає їх вертикальну природу. Особливістю цих відносин є взаємодія, яка охоплює питання формування реєстрів різного роду митних посередників, видачі, переоформлення чи анулювання дозвільних документів, а також контролю за їх діяльністю. Ці процеси демонструють сутність адміністративно-правових

механізмів, які визначають порядок та умови функціонування митних посередників.

Юридична природа таких правовідносин базується на владно-розпорядчих повноваженнях митних органів стосовно митних посередників або ж підприємств, діяльність яких тісно пов'язана зі здійсненням державної митної справи. Це підкреслює підлеглість і нерівність сторін, що є невід'ємною характеристикою адміністративного регулювання [76]. До основних рис цих правовідносин належать підконтрольність і піднаглядність, що забезпечує ефективний нагляд за дотриманням встановлених правил. Наявність або відсутність організаційної підпорядкованості у таких відносинах також відіграє важливу роль, підтверджуючи їхній ієрархічний характер.

Діяльність митних посередників регулюється нормами митного законодавства та відповідними цивільно-правовими договорами. МКУ виконує ключову роль у регулюванні таких правовідносин, визначаючи загальні правила для різних категорій митних посередників. Водночас окремі положення, що деталізують їх діяльність, затверджуються постановами КМУ або наказами Держмитслужби. Ці акти встановлюють вимоги до організації, кваліфікації та інших аспектів функціонування зазначених суб'єктів.

Однією з ключових особливостей, що є характерними для діяльності означених суб'єктів, за визначенням О. Т. Зими є комплексність та необхідність отримання дозволу на провадження конкретного виду діяльності. Видача дозволів напряму залежить від специфіки діяльності [73].

Процедура надання дозволу належить до категорії адміністративних послуг і регулюється положеннями Закону України «Про адміністративні послуги», адже сама по собі адміністративна послуга - це результат здійснення владних повноважень суб'єктом надання адміністративних послуг за заявою фізичної або юридичної особи, спрямований на набуття, зміну чи припинення прав та/або

здійснення обов'язків такої особи відповідно до закону [77]. Проте єдиний порядок отримання дозволів відсутній. Кожен вид діяльності регламентується окремим порядком, затвердженим Мінфіном. У цих порядках передбачено не лише процедури видачі дозволів, а й норми, що регулюють подальшу діяльність відповідних підприємств.

Крім того, дозвіл може бути переоформлений, призупинений на певний строк або повністю анульований залежно від обставин чи порушень, виявлених у діяльності підприємства.

Варто зауважити, що категорія “підприємства, діяльність яких адмініструють митні органи” є досить широкою за змістом і до неї можуть бути віднесені суб'єкти, що провадять господарську діяльність різного типу [78].

При аналізі сфер господарської діяльності, що підлягають контролю з боку митних органів України, першочергово слід звернутись до розділу XV МКУ. Зокрема, стаття 404 МКУ чітко регламентує та визначає конкретні види діяльності, що перебувають під таким контролем. До цього законодавчо визначеного переліку належать митна брокерська діяльність, відкриття та експлуатація магазину безмитної торгівлі, відкриття та експлуатація митного складу, відкриття та експлуатація вільної митної зони комерційного або сервісного типу, відкриття та експлуатація складу тимчасового зберігання, а також відкриття та експлуатація вантажного митного комплексу [16].

Хоча наведений у статті 404 МКУ перелік є досить змістовним та охоплює ключові регульовані види діяльності, важливо підкреслити, що він не є вичерпним щодо всіх форм господарювання, які взаємодіють з митною сферою чи функціонують у ній.

Існують і інші види економічної активності, тісно пов'язані з митними процесами, які також варто враховувати при комплексному розгляді цієї сфери. Серед них можна виокремити діяльність із надання фінансових гарантій для

забезпечення зобов'язань зі сплати митних платежів та надання послуг з міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом на умовах Конвенції МДП. Також дотичними є утилізація товарів, поміщених у митний режим знищення чи руйнування (особливо у випадках, коли така діяльність підлягає ліцензуванню), виробнича діяльність у рамках митних режимів переробки на митній території чи переробки за межами митної території, здійснення міжнародних перевезень, не пов'язаних з Конвенцією МДП, та специфічні способи переміщення товарів через митний кордон, такі як поштове відправлення та експрес-відправлення.

Серед вищенаведеного переліку варто звернути окрему увагу на дві специфічні особливості. Першою з них виступає існування у вітчизняному правовому полі категорії “митний термінал”, як сукупного об'єднання кількох видів діяльності про які було згадано вище. Законодавчого закріплення на поточний момент часу дане поняття не має [79]. Правова дефініція поняття "вантажний митний комплекс" (часто вживається як синонім "митного терміналу") характеризує його як сукупність адміністративних та складських споруд, функціонально призначених для комплексного проведення процедур митного контролю та оформлення вантажів, які транспортуються перевізниками та перебувають під митним контролем. Разом з тим, загальне сприйняття митного терміналу виходить за рамки лише пункту контролю на кордоні. Його слід розуміти як багатофункціональну інфраструктуру, що здатна обслуговувати різні види транспорту та забезпечувати виконання всього комплексу митних та інших супутніх процедур, які є критично важливими для безперервного переміщення товарів через кордон.

Другим специфічним прикладом підприємств, діяльність яких адмініструють митні органи, є саме АЕО. Особливістю цього статусу є те, що, на відміну від інших суб'єктів, які отримують прибуток завдяки наданню послуг із

сприяння зовнішньоекономічній діяльності та, таким чином, беруть безпосередню участь у реалізації державної митної справи, АЕО функціонують як суб'єкти із особливими привілеями. Набуття статусу АЕО дозволяє підприємствам отримувати пільги від митних органів, що сприяє зменшенню залежності від послуг спеціалізованих компаній у виконанні своїх функцій [38].

Більшість підприємств-посередників дотримуються сервісного підходу у своїй діяльності, основною метою якого є надання посередницьких послуг. Такі суб'єкти функціонують як проміжна ланка між бізнесом і митницею, забезпечуючи координацію їхньої взаємодії та сприяючи виконанню митних процедур. Натомість концепція АЕО, що становить основу даного дослідження, побудована на принципово іншій основі. Вона спрямована на усунення потреби в посередництві шляхом забезпечення прямого зв'язку між бізнесом і державними органами.

З урахуванням зазначених раніше характеристик, притаманних підприємствам, діяльність яких перебуває під адміністративним наглядом митних органів, стає очевидним, що АЕО займають у цій системі особливе місце та виконують специфічну роль. Вони вирізняються своєю унікальною природою та функціональним призначенням, яке суттєво відрізняється від інших підприємств, що діють у митній сфері.

Подібний підхід дозволяє створити уніфікований, стандартизований і більш ефективний механізм адміністрування, який не лише спрощує взаємодію сторін, а й мінімізує часові та фінансові витрати.

Тобто, цілком логічною видається теза про те, що митне посередництво, як невід'ємна складова митної системи, формує специфічне середовище взаємодії між підприємствами та митними органами, спрямоване на забезпечення виконання вимог законодавства та оптимізацію процесів міжнародної торгівлі. Ця взаємодія вимагає чіткої регламентації, що враховує як потреби бізнесу, так і

публічні інтереси держави у сфері митного регулювання [80]. У цьому контексті важливим є питання організації публічного адміністрування, яке впроваджується у діяльність підприємств, підконтрольних митним органам. Застосування відповідних адміністративних підходів дозволяє не лише гарантувати дотримання вимог митного законодавства, але й забезпечити ефективне функціонування підприємств у межах інтегрованої митної системи.

У свою чергу, така взаємодія і баланс підкреслюють важливість сучасних механізмів управління, що орієнтовані на розвиток партнерських відносин між державою та бізнесом. Реалізація таких підходів потребує гармонійного поєднання функцій контролю та стимулювання. Митні органи не лише адмініструють діяльність суб'єктів господарювання в митній сфері, але й створюють умови для їх адаптації до змін у міжнародному торговельному середовищі. Це ставить публічне адміністрування у центр взаємодії між державою та підприємствами, визначаючи його ключову роль у забезпеченні ефективності функціонування митної системи.

У вітчизняній правовій доктрині, досить часто поняття “публічне адміністрування”, “публічне управління” та “державне управління” ототожнюються або використовуються, в якості синонімічних визначень для окреслення певного кола питань чи завдань. Різноманітність поглядів та наукових оцінок з даного приводу слугують не просто предметом дискусії, а й важливим елементом у розумінні даних категорій.

Так, зокрема, варто зазначити, що певні науковці притримуються позиції про те, що публічне управління можна розглядати як ширшу категорію, що охоплює кілька ключових аспектів: публічну політику, публічне адміністрування та громадське самоврядування, зокрема управління різними типами громадських об'єднань [81]. Попри термінологічні особливості, цей концепт виглядає досить обґрунтованим, хоча і не є універсальним у питаннях розуміння відповідних

категорій.

І. П. Яковлев у своїй роботі наголошує на тому, що публічне адміністрування слід розуміти як організаційну, виконавчо-розпорядчу діяльність компетентних органів, які реалізують державну політику. Водночас розробка державної політики є якісно іншим видом суспільної діяльності, що має на меті визначення стратегічних напрямків розвитку країни. Цю діяльність здійснюють особи, які займають політичні посади і несуть відповідальність політичного характеру [82].

В. П. Пилипишин, у зв'язку з цим, підкреслював: «основною рисою державного управління є те, що його виконавча діяльність є центральним елементом, що визначає сутність цього виду управлінської діяльності. Вона тісно взаємопов'язана з безпосереднім керівництвом у таких сферах, як економіка, соціально-культурне та адміністративно-політичне будівництво, і, таким чином, є одночасно діяльністю, спрямованою на прийняття і виконання рішень» [83].

Як справедливо зазначає І. Бойко: “науковці та урядовці послуговуються різними категоріями для характеристики діяльності державних і недержавних суб'єктів, що носить управлінський характер, але вкладають більш-менш однаковий зміст у їх розуміння” [41, с. 230]. З даним висновком важко не погодитись, адже подібна оцінка вказує на схожість, але не повну тотожність означених категорій і визначає простір для певного маневру у використанні даних понять.

Спроби узагальнення та аналізу вітчизняних підходів до тлумачення комплексу понять, що були згадані вище має певний результат, що окреслений у наукових доробках. Змістовною та цікавою є позиція, яка вказує на те, що публічне адміністрування охоплює не лише державне управління (владний вплив органів державної влади), але й сервісну діяльність різних суб'єктів, що надають публічні (в тому числі адміністративні) послуги та виконують сервісні функції.

Отже, категорія «публічне адміністрування» є ширшою за категорію публічного (державного) управління як за характером діяльності, так і за складом суб'єктів. Тому для окреслення цієї діяльності доцільно використовувати саме термін «публічне адміністрування». [41, с. 231].

Таким чином, огляд і оцінка наведених наукових позицій вказують на значну складність та багатогранність розуміння термінів "публічне адміністрування", "публічне управління" та "державне управління" в українській правовій доктрині. Незважаючи на те, що ці терміни часто використовуються як синоніми, між ними існують суттєві відмінності, що викликають наукові дискусії. Можна стверджувати, що у різних підходах до трактування цієї проблематики, публічне управління розглядається як більш широка категорія, яка включає в себе публічну політику, публічне адміністрування та громадське самоврядування.

Автори робіт, такі як І. Яковлев, В. Пилипишин і І. Бойко, наголошують на важливості розмежування публічного адміністрування та державного управління, підкреслюючи, що публічне адміністрування повинно бути розглянуте як виконавча та організаційна діяльність органів державної влади, спрямована на реалізацію державної політики. Підхід, згідно з яким публічне адміністрування охоплює не лише державне управління, але й сервісну діяльність, надає глибше розуміння його змісту, адже таким чином воно включає також надання публічних послуг.

Беручи до уваги євроінтеграційний курс нашої держави та міжнародний категоріальний апарат, що застосовується у роботах присвячених питання функціонування та розвитку інституту АЕО, для досліджень у контексті даного питання, більш доречним здається варіант використання терміну “публічне адміністрування”.

У сучасній українській науковій доктрині не існує єдиного уніфікованого

підходу до розуміння сутності категорії “публічне адміністрування”; натомість спостерігається множинність поглядів та дефініцій. Наприклад, у навчально-методичній літературі, призначеній для студентів-правників, часто зустрічається наступне тлумачення: «публічне адміністрування – регламентована законами та іншими нормативно-правовими актами діяльність суб’єктів публічного адміністрування (передусім органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування), спрямована на реалізацію законів та інших нормативно-правових актів шляхом прийняття адміністративних рішень, надання встановлених законами адміністративних послуг» [84]. Це визначення акцентує увагу на нормативній врегульованості діяльності конкретних суб’єктів та її основних інструментах – адміністративних рішеннях та послугах. Однак, слід зазначити, що наведена вище дефініція не є загальновизнаною чи виключною. У наукових публікаціях можна знайти альтернативні підходи до тлумачення цього поняття. Зокрема, поширеним є визначення публічного адміністрування як врегульованої законом та іншими нормативно-правовими актами зовнішньо орієнтованої діяльності суб’єктів публічного адміністрування. Згідно з цим баченням, така діяльність нерозривно пов’язана зі здійсненням політичних рішень та втіленням у життя положень Конституції, законів та інших нормативно-правових актів України. Реалізація цих завдань відбувається через прийняття адміністративних рішень та надання адміністративних послуг, що встановлені чинним українським законодавством [85, с. 110]. Такий підхід додатково підкреслює зовнішню спрямованість публічного адміністрування та його роль у реалізації політичного курсу держави.

У своїх працях присвячених правовим формам публічного адміністрування в Україні, В. В. Біла вказує на те, що аналіз наявних підходів до тлумачення публічного адміністрування демонструє істотні розбіжності в його розумінні, що проявляються як у суб’єктній, так і змістовній площинах. Вчені не дійшли єдиної

думки щодо кола суб'єктів, які можуть здійснювати публічно-адміністративні функції. У деяких випадках до суб'єктів відносять лише державні органи та органи місцевого самоврядування, в інших згадують виключно публічну адміністрацію, а також додають суб'єктів, на яких покладені делеговані повноваження, проте без детального уточнення їх складу. Деякі підходи визнають суб'єктами публічного адміністрування також судові органи [86].

Змістовна складова публічного адміністрування теж викликає дискусії серед науковців. Відмінності полягають у поглядах на обсяг і спрямованість цієї діяльності. Наприклад, існують різні думки щодо того, чи варто включати внутрішньо-організаційні відносини у перелік питань, що стосуються органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування, а також їх взаємодії між собою, до сфери публічного адміністрування. Додатково дискусійним залишається питання, чи слід вважати правоохоронну діяльність частиною публічного адміністрування [86].

Дискусійними залишаються питання, які суб'єкти можуть здійснювати публічно-адміністративні функції. Учені розходяться в поглядах щодо кола цих суб'єктів, вказуючи на можливість включення не лише органів виконавчої влади та місцевого самоврядування, але й інших суб'єктів, таких як судові органи, а також суб'єктів з делегованими повноваженнями. Визначення складу суб'єктів публічного адміністрування потребує більш детального аналізу, оскільки вчені не дійшли єдиної думки щодо цього питання.

Іншим важливим аспектом є розбіжності в розумінні обсягу діяльності, яка повинна включатися до публічного адміністрування. Деякі науковці вважають, що внутрішньо-організаційні відносини, а також взаємодія органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування мають бути частиною цієї сфери [41], тоді як інші виступають за обмеження рамок публічного адміністрування тільки на конкретні функції, що здійснюються відповідними органами [85].

Таким чином, зрозумілим стає те, що поняття публічного адміністрування є динамічним і складним для універсального визначення в українському правовому контексті. Воно потребує ширшого комплексу досліджень і уточнень, зокрема щодо суб'єктів цієї діяльності, а також щодо меж і функцій публічного адміністрування, особливо через трансформацію вітчизняного правового простору під впливом євроінтеграційних процесів.

Методи публічного адміністрування виступають ключовим аспектом його реалізації. Ці методи формують взаємодію між державою і приватними суб'єктами, зміщуючи акцент з імперативності на диспозитивність, а також від примусу до переконання. Такий підхід сприяє побудові більш ефективної та гнучкої системи управління суспільними відносинами, що виникають у процесі реалізації публічних функцій. Ефективне регулювання в площині публічного адміністрування потребує інтеграції не лише загальних принципів, а й, в першу чергу, сучасних методів, що враховують специфіку суспільних процесів.

У своїй праці присвяченій понятійно-змістовній характеристиці методів публічного адміністрування Є. І. Фролова вказує на те, що категорія «метод» відображає як спосіб організації певної діяльності, так і засіб досягнення конкретних результатів у цій діяльності [87, с. 115]. У контексті публічного адміністрування методи можна розглядати як сукупність прийомів і підходів, що дозволяють суб'єктам публічного управління здійснювати цілеспрямований вплив на об'єкти адміністрування. Тобто, методи публічного адміністрування вона визначає як способи регулювання й упорядкування суспільних відносин, що виникають у межах адміністративної взаємодії, спрямовані на забезпечення ефективного функціонування управлінської системи [87, с. 115].

Важливо також брати до уваги той факт, що суть методів публічного адміністрування реалізується через прийоми та способи, що визначають діяльність органів публічної влади, з управлінським акцентом на впливі на

керовані об'єкти. Водночас сфера публічного адміністрування включає не лише управлінські аспекти, але й «неуправлінські» сфери, де прямий вплив на підконтрольні об'єкти є менш доцільним. Таким чином, зосереджувати увагу виключно на прямому впливі суб'єктів адміністрування є методологічно обмеженим підходом, оскільки він не охоплює всього спектра взаємодій, характерного для публічного адміністрування [87, с. 115].

У процесі публічного адміністрування форми та методи його здійснення є фундаментальними складовими, які визначають ефективність управлінського впливу. Я. В. Журавель вказує на те, що ці елементи необхідно аналізувати у взаємозв'язку, оскільки форма завжди є первинною щодо методу. Саме форма забезпечує офіційне закріплення дій публічної адміністрації, зокрема у вигляді правових актів, що породжують юридичні наслідки [88 с. 101]. Метод же дозволяє вивчати характер взаємодії між суб'єктом і об'єктом впливу, відображаючись через форми адміністрування. У цьому контексті відсутність форми нівелює зміст методів, позбавляючи їх практичної значущості [88, с. 126].

Методи публічного адміністрування як комплексна і доволі широка за своїм змістом категорія, мають ряд специфічних властивостей. Дослідження праць вітчизняних вчених, призводить до висновків про те, що єдності у підходах до розуміння даного питання немає. Насамперед, ці методи відображають публічний інтерес, а їхнє основне призначення полягає в забезпеченні функціонування публічного адміністрування [89]. Методика адміністрування реалізується через упорядковуючий вплив на суспільні відносини, встановлюючи зв'язок між суб'єктами адміністративного впливу та тими, на кого спрямовано владно-організаційний вплив. Методи набувають виразності через форми публічного адміністрування, надаючи змістовне та стилістичне наповнення адміністративним актам і договорам, водночас не зводяться до жодної з цих форм. Вони слугують засобом реалізації компетенції суб'єктів управління та

діють переважно на засадах варіативності, оскільки зміст впливу залежить від специфіки об'єкта адміністрування [90]. Також методи публічного адміністрування мають гнучкий характер впливу: вони можуть бути як прямими (адміністративні санкції), так і непрямыми (обмеження для державних службовців, засоби стимулювання тощо).

Є. І. Фролова у дослідженні подібних моментів вказує на те, що питання визначень і категорій, що пов'язані із методами публічного адміністрування також мають певні неоднозначні підходи у тлумаченні та розрізненні “методів” та “форм” публічного адміністрування. У доктрині адміністративного права відзначається тісний взаємозв'язок понять «методи публічного адміністрування», «форми публічного адміністрування» та «інструменти публічного адміністрування» [87, с. 116]. Методи публічного адміністрування проявляються через відповідні форми, які стають зовнішнім виразом конкретних дій суб'єктів, спрямованих на досягнення поставлених цілей. У цій взаємозалежності важливо зазначити, що форми і методи адміністративної діяльності постійно розвиваються, взаємодоповнюючи одне одного. Проте методи мають дещо менший ступінь нормативної регламентації порівняно з формами. У наукових дослідженнях також іноді звертають увагу на те, що розгляд методів виключно як вторинної категорії щодо форм є методологічною помилкою, оскільки методи виконують самостійну функцію впорядкування й оптимізації адміністративних процесів [87, с. 116].

Категорія «методи публічного адміністрування» перебуває у тісному зв'язку з такими ключовими аспектами адміністративної діяльності, як мета, функції, форми та інструменти [91]. Така взаємодія підкреслює багатовимірність цього поняття та його важливість у дослідженні якісних особливостей публічно-владної діяльності. Виокремлення методів як самостійної категорії надає можливість глибшого аналізу механізмів публічного управління. У науковій

літературі цей термін часто замінюється поняттями «адміністративно-правові методи», «методи здійснення владно-розпорядчих дій», «методи управління» чи «методи публічно-владної діяльності», що зазвичай відображають схожу сутність [92]. Однак слід мати на увазі, що термін «адміністративно-правові методи» вужчий за змістом і здебільшого стосується методів адміністративного права або адміністративно-правового регулювання, що не є повністю тотожними методам публічного адміністрування [91].

Методи публічного адміністрування в державній митній справі охоплюють різні підходи для забезпечення ефективного контролю та регулювання. Важливим інструментом реалізації адміністративно-правових методів є адміністративний акт. Його видання та застосування дозволяє приймати обов'язкові для виконання рішення в митних правовідносинах. Адміністративні акти стають юридичною основою для прийняття рішень щодо митного оформлення товарів, запровадження санкцій у разі порушень митного законодавства, надання дозволів або ліцензій... Цей інструмент забезпечує правову визначеність і структурованість митних процесів, оскільки закріплює конкретні обов'язки та права сторін [93].

Адміністративні договори також є значимим інструментом у митному адмініструванні. Ці договори сприяють координації дій між різними державними органами, а також створюють основу для співпраці з міжнародними митними організаціями та структурами. Завдяки адміністративним договорам можлива ефективна взаємодія в питаннях обміну інформацією, проведення спільних операцій із виявлення та запобігання порушенням на митних кордонах. Такі угоди дозволяють інтегрувати національні митні процеси у міжнародний правовий контекст і сприяють забезпеченню належного рівня узгодженості в управлінні [94].

Одним з більш прогресивних і сучасних методів, що застосовуються у

митному адмініструванні є автоматизовані правові механізми, які полегшують взаємодію митних органів із суб'єктами господарювання [95]. Використання таких механізмів дозволяє значно скоротити час на ухвалення рішень щодо митних процедур, особливо для суб'єктів, які відповідають встановленим критеріям, зокрема для АЕО. Завдяки автоматизації митних процесів зменшується адміністративне навантаження на органи митного контролю, а суб'єкти отримують можливість швидше виконувати операції, що підвищує ефективність митного адміністрування в цілому [95]. Практичним проявом означеного методу можна вважати роботу системи автоматизованої системи управління ризиками, що є складовою функціональних систем Єдиної автоматизованої інформаційної системи митних органів (ЄАІС) та забезпечує застосування автоматизованого контролю із застосуванням СУР для визначення форм та обсягів митного контролю [96]. Налагодження процедур і процесів використання даних технологічних доробків значно сприяє механізмам адміністрування у митній сфері. Об'єктивно, варто враховувати і реалії сьогодення, коли все частим стає застосування доробок та напрацювань на основі ШІ, так, до прикладу, вітчизняна Держмитслужба відзначає, що застосування сучасних технологій штучного інтелекту у митній сфері суттєво підвищує ефективність митного контролю та сприяє оперативному виявленню потенційних ризиків. Зокрема, використання генеративних великих мовних моделей (LLM) забезпечує автоматизацію процесів перевірки персональних даних у митних деклараціях. Штучний інтелект здатен аналізувати дані за лічені секунди, що значно перевищує швидкість традиційної перевірки людиною. Завдяки цьому автоматизовані системи виявляють некоректні записи, зводячи до мінімуму обсяг ручної роботи, яка зосереджується лише на найбільш сумнівних випадках. Окрім того, зазначена система проходить тестування у таких напрямках, як класифікація товарів і визначення їх вартості, демонструючи високий рівень ефективності при

роботі з великими обсягами інформації. Використання цих технологій сприяє значному зменшенню навантаження на митних інспекторів, а також мінімізує вплив суб'єктивного людського фактора на процеси митного контролю [95].

Інформування та консультування учасників зовнішньоекономічної діяльності є профілактичним засобом у митному адмініструванні. Надання роз'яснень і консультацій суб'єктам, що проводять свою діяльність у митній сфері, дозволяє підвищити обізнаність суб'єктів щодо правил митного законодавства, тим самим запобігаючи потенційним порушенням [97]. Зважаючи на контекст євроінтеграційних процесів України та необхідність імплементації передових практик країн-членів ЄС, досягнення вищої ефективності у митній сфері, покращення репутаційного менеджменту державних інституцій та успішне подолання сучасних викликів значною мірою залежать від активного вдосконалення комунікаційної взаємодії. Ключовим елементом тут є посилення діалогу та співпраці митних органів з іншими державними органами, громадськими організаціями та бізнес-асоціаціями [98, с. 461].

О. Будз у своїх дослідженнях акцентує увагу на категорії «митне обслуговування підприємств», яке він трактує як багатоаспектний процес, оскільки його реалізація можлива як митними органами, так і уповноваженими фізичними чи юридичними особами, спеціалізованими некомерційними структурами або суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності [20]. Основна мета цього процесу полягає у забезпеченні належної підготовки та здійснення митного оформлення товарів, продукції, робіт або послуг, що перетинають митний кордон держави. Така багатосуб'єктність спричиняє різноманіття у характеристиках, параметрах, форматах, схемах та умовах надання митного обслуговування суб'єктам зовнішньоекономічної діяльності [99]. Даний аспект реалізації методів інформування та консультування є важливим, адже він виступає частиною сучасної практики сервісної держави, де митні органи не тільки контролюють,

але й сприяють розвитку легальної зовнішньоекономічної діяльності. Такий підхід допомагає зменшити кількість порушень за рахунок попереднього інформування, а також формує довірчі відносини між митницею та бізнесом.

Сучасні методи митного адміністрування також відзначаються лібералізацією процедур відповідно до міжнародних стандартів. Інтеграція міжнародних норм у митне законодавство сприяє підвищенню прозорості, узгодженості й ефективності митних процедур, полегшуючи міжнародні торгівельні відносини. Ці стандарти встановлюють високі вимоги до процедур митного оформлення, що підвищує довіру до митної системи з боку міжнародної спільноти і сприяє залученню інвестицій та розширенню співпраці.

При цьому, ефективність самої лібералізації та переваг, що надаються міжнародними стандартами, безпосередньо залежить від здатності митних органів здійснювати адекватний нагляд та управління ризиками в умовах динамічної міжнародної торгівлі. Це підкреслює фундаментальну важливість функції контролю. Контроль є ключовим механізмом у митному адмініструванні, що забезпечує дотримання визначених цілей і нормативних вимог. У митній сфері ця функція стає незамінною через динамічний та глобалізований характер торгівлі, складність транскордонного регулювання, а також необхідність фіскального та безпекового нагляду [100].

Контроль у митній сфері базується на принципах, спільних для державного управління в цілому: моніторинг відповідності, виявлення відхилень і забезпечення коригуючих дій [101]. Основною метою контролю є стабілізація та оптимізація адміністративних функцій шляхом застосування превентивних, оперативних та підсумкових оцінок [102]. Ці підходи є надзвичайно важливими в митних операціях, де ефективність і точність є вирішальними. Наприклад:

- Превентивний контроль: орієнтований на профілактичні заходи, такі як оцінка ризиків, перевірка відповідності нормам імпорту/експорту та

автоматизовані системи виявлення потенційних порушень до їхнього виникнення.

- Оперативний контроль: здійснюється в реальному часі через моніторинг, наприклад, у ході огляду вантажів, що дозволяє оперативно вносити корективи та забезпечувати виконання митних процедур.

- Підсумковий контроль: включає аудит і оцінку завершених митних процедур та процесів з метою забезпечення довгострокової відповідності та виявлення системних проблем [103].

Контроль у митній сфері виходить за межі простого забезпечення відповідності нормативним вимогам законодавства, він сприяє досягненню ширших цілей державного управління. Завдяки забезпеченню належного збору митних платежів і запобіганню незаконній торгівлі, митний контроль, як один із методів адміністрування підтримує фінансову стабільність, економічне зростання та національну безпеку. Дослідники наголошують на важливості міжвідомчої координації та ієрархічної взаємодії, що є характерними також для митної діяльності, де співпраця між міністерствами та міжнародними організаціями значиму ключову роль [104].

Крім того, класифікація контролю на внутрішній (відомчий) і зовнішній (міжвідомчий та надвідомчий) є особливо актуальною для митної сфери. Внутрішній контроль зосереджується на підвищенні ефективності роботи митних органів, тоді як зовнішній — включає нагляд з боку законодавчих органів або міжнародних структур для забезпечення відповідності національним і глобальним стандартам [105].

Хоча контроль залишається одним з наріжних каменів митного адміністрування, його ефективність залежить від вирішення системних проблем. Серед основних викликів можна звернути особливу увагу на:

- Інституційний опір: внутрішньо організаційні упередження можуть

підривати ефективність внутрішнього контролю. У митній сфері це проявляється, коли внутрішні аудити ігнорують порушення через умовну "корпоративну солідарність".

- Технологічну нерівність: через нерівномірне впровадження сучасних технологій контролю в різних країнах створює прогалини у можливостях забезпечення виконання вимог, ускладнюючи міжнародну співпрацю [106].

Тож, загалом, контроль у митній сфері є складною комбінацією методології, технологій і управлінських підходів [100]. Відповідність загальним принципам публічного адміністрування та адаптація до сучасних викликів роблять митний контроль динамічним інструментом для забезпечення нормативної відповідності, підтримки економічної стабільності та захисту національних інтересів.

Регулювання також виступає одним з інструментів адміністрування в митній сфері, котрий забезпечує структурований підхід до спрямування, моніторингу та полегшення координації між національними інтересами та глобальною торговельною динамікою. Даний метод виступає як директивний, так і сприяючий механізм, встановлюючи правила дотримання вимог і водночас підтримуючи ефективний і безпечний рух товарів через кордони. Через регуляторні механізми митні органи формують норми й стандарти, необхідні для узгодження операційної діяльності з ширшими завданнями державного управління, такими як забезпечення національної безпеки, фіскальної відповідальності та сприяння легальній міжнародній торгівлі [107].

Теоретичні основи регулювання в митній сфері тісно пов'язані з його подвійною роллю — примусу до дотримання норм і сприяння легальній діяльності суб'єктів у митній сфері. Регулювання, як метод публічного адміністрування, встановлює правові рамки та процедурні механізми, через які діють митні органи, визначаючи їхні повноваження та обов'язки [108]. Така

подвійність забезпечує не лише дотримання чинного законодавства, але й ефективну обробку митних операцій, зменшуючи бар'єри та сприяючи економічному зростанню. У цьому контексті регулювання виходить за межі простих юридичних інструментів і включає адаптивні заходи, такі як впровадження сучасних технологій і використання ризик-орієнтованих підходів. Наприклад, цифрові митні платформи та новітні технології обробки інформації трансформують регуляторні практики у багатьох країнах світу, підвищуючи прозорість, ефективність і дозволяючи відстежувати й перевіряти товари в режимі реального часу.

Останні дослідження підкреслюють важливість адаптивних регуляторних підходів, особливо у вирішенні викликів, спричинених зростаючою складністю світової торгівлі. Сучасні підходи, зокрема ризик-орієнтоване регулювання, дозволяють митним органам ефективно розподіляти ресурси, зосереджуючись на операціях із вищою ймовірністю недотримання норм чи нелегальної діяльності [109]. Постійно зростаюча потреба у подібних практиках і є причиною розвитку таких механізмів, як АЕО. Такий підхід до адміністрування не лише підвищує ефективність, але й зменшує адміністративне навантаження на добросовісних учасників торгівлі. Зусилля з міжнародної гармонізації, очолювані організаціями, такими як ВМО, ще більше демонструють важливість узгодження національних регуляторних практик із глобальними стандартами. Прийняття уніфікованих стандартів, таких як положення Переглянутої Кіотської конвенції, сприяє співпраці між країнами, спрощує процедури та мінімізує конфлікти, спричинені різницею в регуляторних підходах [4].

З упевненістю можна стверджувати, що механізми, через які здійснюється регулювання в митній сфері, є багатогранними. Правові рамки забезпечують основу, визначаючи права, обов'язки та повноваження митних органів. Процедурні інструкції трансформують ці закони в практичні процеси, що

забезпечують їхнє послідовне та справедливе застосування. Тим часом інтеграція технологій відіграє дедалі важливішу роль. Автоматизовані системи управління митними даними, такі як ASYCUDA значно покращують дотримання регуляцій завдяки зменшенню помилок, прискоренню процесів і підвищенню достовірності даних [110]. Усі ці механізми разом формують міцну й ефективну регуляторну систему, здатну відповідати сучасним викликам у сфері міжнародної торгівлі

Регулювання в митній сфері демонструє складний баланс між примусом до дотримання норм і сприянням торгівлі. З одного боку, суворі регуляторні заходи є необхідними для боротьби з контрабандою, шахрайством та іншими незаконними діями, що загрожують національній безпеці та економічній стабільності. З іншого боку, надмірно жорсткі регуляції можуть стримувати легальну торгівлю, створювати непотрібні затримки та накладати значне адміністративне навантаження як на суб'єктів підприємництва, так і на митні органи. Для досягнення цього балансу регуляції повинні бути гнучкими та чутливими до динамічного характеру світової торгівлі. Це особливо стосується адаптації до стрімкого зростання електронної комерції, яка створила нові складнощі та підвищила потребу в інноваційних регуляторних рішеннях [111].

Забезпечення ефективного регулювання потребує значних зусиль у напрямі підвищення кваліфікації митних працівників. Інвестиції в навчання та інфраструктуру дають змогу органам управління ефективно реагувати на нові виклики та застосовувати регуляторні заходи з точністю та справедливістю. Крім того, співпраця між державним і приватним секторами відіграє ключову роль у підвищенні результативності регуляторних заходів. Взаємодія із приватними суб'єктами на етапах розробки та впровадження регуляцій дозволяє розбудовувати довіру, забезпечувати краще дотримання норм і зменшувати кількість спорів [112]. Посилення співпраці між національними та міжнародними органами також зміцнює ефективність регуляторних систем і забезпечує їхнє

послідовне застосування в різних юрисдикціях.

Отже, регулювання як метод публічного адміністрування в митній сфері є ключовим інструментом для досягнення подвійної мети контролю та сприяння діяльності суб'єктів у митній сфері. Воно забезпечує відповідність правовим і процедурним нормам, сприяючи ефективності, прозорості та співпраці в міжнародній торгівлі. Постійна адаптація до нових викликів і впровадження технологічних інновацій роблять регулювання динамічним інструментом для узгодження митної діяльності з національними та глобальними пріоритетами. Ефективні регуляторні рамки не лише захищають публічні інтереси, а й зміцнюють роль митних органів у сприянні торгівлі та підтримці економічного розвитку.

Дослідженню питань, що пов'язані з відповідальністю за порушення митних правил також присвячено увагу науковців дослідників. Однією з основних причин широкої їх зацікавленості у визначенні сутності даної категорії є те, що на відміну від регулювання чи контролю, відповідальність виступає ефективним інструментом забезпечення функціонування митної справи та реалізації митної політики України, сприяючи зміцненню законності та посиленню захисту прав і свобод громадян і реалізується через набір специфічних більш жорстких засобів [113].

Забезпечення балансу цілей митної відповідальності є критично важливим для врахування як публічних, так і приватних інтересів. Сучасна митна система повинна поєднувати захист економічних і національних інтересів держави з підтримкою міжнародної торгівлі та забезпеченням прав приватних суб'єктів. Адміністративна відповідальність у митній сфері виконує як контрольну, так і превентивну функції, що є необхідними для створення безпечного й водночас сприятливого середовища для міжнародної торгівлі. Досягнення пропорційності у заходах відповідальності є важливим для уникнення надмірно суворих санкцій,

які можуть підірвати довіру до системи та знизити рівень добровільного дотримання митних правил [114]. Не менш важливо забезпечити правову визначеність у формулюванні положень митної відповідальності, адже правова невизначеність може призводити до помилкового трактування норм, процесуальних порушень та зниження ефективності митного адміністрування.

Відповідальність АЕО є багатогранним питанням, що відображає складну взаємодію між регуляторним контролем та автономією бізнесу. Вона виступає механізмом забезпечення дотримання вимог, захисту публічних інтересів та зміцнення довіри між митними органами та економічними операторами. Для АЕО розуміння і управління своєю відповідальністю є критично важливими для збереження статусу та отримання довгострокових переваг від програми. Для митних органів досягнення балансу між контролем та партнерством є ключем до успіху та стійкості системи АЕО. Ця динаміка підкреслює еволюційний характер відповідальності АЕО як невід'ємного елемента глобального регулювання торгівлі.

Забезпечення балансу цілей митної відповідальності, розвиток механізмів спільного контролю та справедливості у застосуванні регуляторних заходів є ключовими елементами ефективного митного адміністрування. Ці аспекти створюють систему, яка водночас підтримує безпеку, сприяє дотриманню правил та формує довіру до митних органів, забезпечуючи ефективність міжнародної торгівлі.

Однак зазначене є скоріш ідеальною моделлю, а не об'єктивно існуючим засобом впливу. Це зумовлено тим, що питання правової відповідальності суб'єктів, які мають авторизацію АЕО є неоднозначним і досить дискусійним, з огляду на особливості правової реалізацію відповідних механізмів та істотну термінологічну плутанину. На наш погляд для більш повного розуміння обмежувальних заходів впливу на АЕО треба усунути термінологічні протиріччя

в митному законодавстві. Це зробить митно-правове регулювання більш простим та ефективним.

Отож, зазвичай інтенсивний обмежувальний вплив у царині публічного адміністрування пов'язують із застосуванням методу примусу. Під примусом розуміють як використання уповноваженими суб'єктами заходів впливу, що встановлені адміністративно-правовими нормами, щодо осіб, які не перебувають у їх прямому підпорядкуванні, незалежно від волевиявлення останніх. Такий вплив може набувати морального, майнового, особистісного чи іншого характеру й застосовується для забезпечення захисту суспільних відносин у сфері державного управління через запобігання, припинення правопорушень та накладення санкцій за їх вчинення [115]. Адміністративний примус знаходить прояв у трьох основних формах: 1) адміністративно-запобіжні заходи; 2) заходи адміністративного припинення; 3) заходи адміністративної відповідальності.

Щодо заходів запобігання, то до їх числа зазвичай відносять: (а) опитування; (б) різні види огляду; (в) вилучення речей та документів; (г) тимчасове закриття пункту пропуску через державний кордон; (д) вимога припинити протиправні дії; (е) тощо. Вони досить інтенсивно застосовуються митними органами, однак мають загальний характер. Ми не можемо сказати, що якісь з них зорієнтовані саме на АЕО, хоча за різних обставин вони можуть бути застосовані і до нього.

Водночас для АЕО передбачено спеціальний превентивний захід, суть якого полягає у тимчасовому припиненні чинності адміністративного акту про надання авторизації. У результаті оператор на період перевірки або усунення виявлених невідповідностей втрачає право користуватися наданими спрощеннями й перевагами. Такий механізм спрямований на недопущення подальших порушень з боку оператора і забезпечення ефективного контролю за діяльністю АЕО [17].

Цей захід запозичений із законодавства ЄС. Там він застосовується у випадках тимчасових невідповідностей умовам, які є основою для отримання авторизації. Згідно зі статтею 24 Делегованого регламенту (ЄС) 2015/2446, це може стосуватися невідповідності критеріям, визначеним статтею 39 МК ЄС, наприклад, через ненадійність фінансової звітності, серйозні порушення митного законодавства чи невиконання стандартів безпеки. Прийняття рішення про зупинку виключає застосування переваг статусу на певний строк, впродовж якого оператор має можливість та обов'язок усунути порушення [116].

Підстави для зупинення рішення про авторизацію АЕО, передбачені національним законодавством дещо відрізняються, однак загальна ідея застосування цього заходу запобігання збережена. У разі виявлено невідповідність оператора критеріям та/або умовам авторизації адміністративний акт про її надання зупиняється на строк до 30 днів з можливістю одноразового продовження. Впродовж дії рішення про зупинку АЕО має усунути недоліки і привести підприємство у відповідність критеріям та/або умовам авторизації [16]. У будь-якому разі рішення про зупинку адміністративного акту, яким АЕО було надано авторизацію є проміжковим. По закінченні строку його дії або після усунення недоліків питання розглядається повторно. У результаті розгляду має бути прийняте рішення про відновлення адміністративного акту який надав авторизацію АЕО, його зміну або ним втрату чинності.

Заходи адміністративного припинення застосовуються уповноваженими суб'єктами публічного адміністрування у разі виявлення ними порушень норм права з метою завершення їх негативного впливу на суспільні відносини (їх припинення). Для АЕО самим очевидним заходом припинення є позбавлення його авторизації, адже у результаті цього він не зможе продовжувати порушення пов'язані з його авторизацією. Позбавлення авторизації може бути досягнуто в результаті втрати чинності адміністративним актом, на підставі якого така

авторизація була надана. МК передбачено три можливих варіанти втрати чинності адміністративним актом:

- анулювання адміністративного акту в порядку встановленому ст. 19-18 МК;
- скасування адміністративного акту в результаті його оскарження (в порядку встановленому ст. 26-5 МК);
- скасування адміністративного акту без скарги (в порядку встановленому ст. 19-16 МК).

Щодо анулювання адміністративного акту, то воно застосовується з ініціативи митного органу у тому випадку коли цей акт був прийнятий з порушенням норм матеріального права. Йдеться про те, що з вини претендента на авторизацію митному органу було надано неповну чи недостовірно інформацію що призвело до прийняття ним помилкового (протиправного) адміністративного акту. Коротше кажучи анулювання авторизації це втрата чинності незаконним адміністративним актом, який був прийнятий з вини АЕО.

Анульований адміністративний акт вважається недійсним з моменту набрання ним чинності.

Скасування адміністративного акту про авторизацію АЕО без скарги (в порядку встановленому ст. 19-16 МК) полягає у втраті чинності правомірним адміністративним актом з ініціативи самого оператора або внаслідок невиконання ним своїх обов'язків стосовно дотримання критеріїв та/або умов авторизації (не усунення такого порушення після зупинення рішення про авторизацію).

Скасування адміністративного акту з ініціативи АЕО не може бути розцінене як захід адміністративного припинення, так як його застосування не пов'язане з порушенням норм права і не веде до обтяжливих наслідків для оператора, а навпаки, слугує його цілям і забезпечує реалізацію його прав.

Натомість скасування у наслідок недотримання оператором критеріїв та/або умов авторизації застосовується з метою припинити порушення (недотримання критеріїв) та веде до негативних наслідків для АЕО [16]. Тож скасування адміністративного акту про авторизацію частково є заходом адміністративного припинення.

Що цікаво скасування рішення про авторизацію відповідає анулювання статусу АЕО в розумінні законодавства ЄС. Там анулювання застосовується у випадках коли було виявлено серйозні порушення, що свідчать про нездатність суб'єкта виконувати вимоги для збереження статусу, або ж після виявлення менш значних порушень і неусунення їх у строк, наданий рішенням про зупинення використання статусу АЕО. Згідно зі ст. 27 Делегованого регламенту (ЄС) 2015/2446 анулювання може бути наслідком систематичних або грубих порушень умов, визначених статтею 39 Митного кодексу ЄС. Накладення на оператора цього заходу позбавляє його всіх переваг, пов'язаних зі статусом АЕО, і має серйозний вплив на його діяльність [116].

Можливість скасування позитивного адміністративного акту про надання авторизації АЕО в результаті його оскарження є суто гіпотетичною. Річ у тім, що коло осіб які мають право на таке оскарження обмежене. Згідно з МК це будь-яка особа, якщо вона вважає, що рішенням, порушено її права, свободи чи інтереси, створено перешкоди для їх реалізації або на неї незаконно покладено будь-які обов'язки. Схожа позиція закріплена і в законі «Про адміністративну процедуру». Згідно з ч. 1 ст. 78 цього Закону до їх числа належать особи, які вважають, що прийняття чи виконання адміністративного акту порушує або може порушити їх права, свободи, законні інтереси [40]. Ми не спромоглись змодельовати ситуацію у якій рішення про надання авторизації АЕО (позитивний адміністративний акт) може порушити права, свободи, законні інтереси інших осіб і відповідно бути оскарженим. Якщо ж така ситуація усе ж можлива скасуванню рішення про

авторизацію АЕО мають бути присутні якісь специфічні, не притаманні заходам адміністративного припинення ризику.

Щодо адміністративних стягнень, то їх застосування до АЕО в вітчизняному законодавстві не передбачене. Натомість законодавств ЄС передбачає можливість застосування до оператора фінансових штрафів за недотримання митного законодавства або митної процедури. Розмір і характер стягнення залежать від ступеня порушення, його впливу на митні процеси та інтереси ЄС. У разі систематичних порушень митні органи можуть також підвищити рівень контролю за діяльністю суб'єкта, що збільшує витрати та час на виконання операцій.

Таким чином, загальноєвропейський підхід базується на застосуванні різних форм адміністративного примусу, що формують принципово відмінні наслідки для АЕО. Будова охоронного механізму базується на системному підході до забезпечення дотримання норм митного права. Заходи примусу варіюються від тимчасових до остаточних, з балансом між суворістю покарань та можливістю виправлення порушень.

Прояви європейського підходу можна простежити і в моделях змін вітчизняних правових механізмів, яким є внесення змін до Митного кодексу України та інших законів України щодо деяких питань виконання глави 5 розділу IV Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [34]. На наш погляд важливою є не просто адаптація, а дієва реалізація цих підходів, що мають практичний прояв на території ЄС, однак лише теоретичну і базову реалізацію в вітчизняному законодавстві. Крім того відмінності між європейською та українською системою адміністративного примусу, що застосовується щодо АЕО збереглися і на теоретичному рівні. Співставляючи положення митного законодавства ЄС та вітчизняного МК можна

дійти наступного висновку. У Європі до АЕО може бути застосовні усі форми адміністративного примусу:

- заходи запобігання у вигляді тимчасового зупинення рішення про авторизацію АЕО;
- заходи адміністративного припинення у вигляді анулювання статусу АЕО;
- адміністративні стягнення у вигляді штрафів.

Натомість в Україні також застосовується зупинення рішення про авторизацію АЕО, два заходи адміністративного припинення (анулювання та скасування адміністративного акту про авторизацію АЕО) назви яких не відповідають тим, що застосовуються в ЄС, однак адміністративні стягнення за порушення допущені АЕО не передбачені.

Крім того зазначим, що закон «Про адміністративну процедуру» уніфікував причини втрати чинності адміністративним актом. Згідно з ч. 1 ст. 76 до їх числа належать: (а) виконання; (б) закінчення терміну дії; (в) відкликання правомірного адміністративного акта; (г) визнання недійсним протиправного адміністративного акта; (д) скасування адміністративного акта в результаті оскарження (судового чи адміністративного); (е) з інших причин, визначених законом.

На наш погляд назви заходів адміністративного припинення, які застосовуються в МК доцільно змінити, щоб усунути їх пряме протиріччя з приписами Делегованого регламенту (ЄС) 2015/2446 [116]. Оскільки встановлення повної відповідності між МК та цим Регламентом неможливе через кількісну відмінність, оптимальним було б застосування в МК принаймні єдиної термінології, запропонованої для адміністративної процедури в Україні. Вона має проявитись наступним чином.

Оскільки скасування рішення без скарги (ст. 19-17 МК) передбачає втрату

чинності правомірним адміністративним актом за рішенням органу, який його видав, то тут більш правильно використовувати термін «відкликання».

В свою чергу анулювання адміністративного акту за ст. 19-18 МК, передбачає втрату чинності протиправним адміністративним актом за рішенням органу який його ухвалив, то в цьому випадку доцільно використовувати термін «визнання недійсним» [16]. Зазначимо, що підстава для анулювання, закріплена у ч. 1 ст. 19-18 МК повністю охоплюється ознакою протиправності адміністративного акту, відображеною у п. 3 ч. 2 ст. закон «Про адміністративну процедуру» [40].

Щодо адміністративної відповідальності у митній сфері, то вона в Україні досить розвинена. Це питання вивчено з різних боків, так О. М. Шевчук та В. В. Зуй досліджували питання пов'язані із порушенням митних правил як підставою адміністративної відповідальності [117], В. В. Ліпинський у своїй роботі окреслював шляхи тлумачення законодавчих положень про адміністративні штрафи за порушення митних правил для їх приведення у відповідність до верховенства права [118], а В. В. Хомутянський проводив аналіз сучасних проблем юридичної кваліфікації порушень митних правил [119]. Окремі автори зазначали, що відповідальність за порушення митних правил є прогресивнішою по відношенню до звичайної адміністративної відповідальності, а положення розділів 18 та 19 МК можуть використовуватись як зразок для реформування законодавства про адміністративну відповідальність.

Разом з тим, за тринадцять років дії чинного МКУ зміни до розділу присвяченого порушенням митних правил вносились неодноразово. Самими об'ємними були зміни, що були внесені відповідно до Закону України від 07.06.2012 № 4915-VI «Про внесення змін до Податкового та Митного кодексів України щодо узгодження їх окремих норм» [120], Закону України від 08.11.2018 № 2612-VIII «Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших

законодавчих актів України щодо ввезення транспортних засобів на митну територію України» [121] та Закон України від 15.08.2022 № 2510-IX «Про внесення змін до Митного кодексу України та інших законів України щодо деяких питань виконання глави 5 розділу IV Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони» [34]. Тобто оновлення законодавства про порушення митних правил не є чимось надзвичайним.

Тому аналізуючи проблему адміністративної відповідальності АЕО за порушення митних правил доходимо висновку про доцільність в майбутньому доповнити главу 68 МК окремою статтею з назвою «Порушення встановленого законодавством порядку здійснення фахової діяльності Авторизованим економічним оператором». Щодо складу проступку то нині вважаємо його розробку передчасною. В нашій державі майже нема досвіду роботи АЕО. Для того, щоб відповідальність була ефективною слід зібрати певний обсяг статистичної інформації про роботу АЕО, скоєні ними порушення митного законодавства, випадки та результати застосування заходів запобігання та припинення, тощо. І вже на підставі системного аналізу зібраних даних формувати склад правопорушення та види і розміри адміністративних стягнень, що мають застосовуватись за їх скоєння. Тільки зважений підхід до встановлення адміністративної відповідальності дасть змогу ефективно протидіяти загрозам митній безпеці України.

2.2. Контроль за відповідністю критеріям авторизованого економічного оператора як специфічний вид митного контролю

Статус АЕО відкриває підприємствам значні можливості у питаннях спрощення митних процедур, однак потребує суворого дотримання визначених критеріїв, за допомогою яких забезпечується високий рівень відповідальності та безпеки в діяльності таких авторизованих суб'єктів.

Реалізація механізмів, пов'язаних із функціонуванням АЕО в Україні формує не зовсім типовий для вітчизняної моделі адміністрування підприємств, синтез високого ступеню автономності, який отримують суб'єкти та суворого контролю за дотримання норм і стандартів діяльності, що мають місце в реалізації практик АЕО в усьому світі.

На сучасному етапі, у вітчизняному митному законодавстві, поняття "митний контроль" визначається як комплекс заходів, що реалізуються з метою забезпечення неухильного дотримання норм МКУ, інших релевантних законів та нормативно-правових актів з питань митної справи, а також міжнародних договорів України, укладених відповідно до встановленої законом процедури [16]. Хоча ключові аспекти здійснення митного контролю загалом досить чітко окреслені в МКУ, питання специфічного регулювання контрольних процедур стосовно АЕО, незважаючи на значну кількість напрацювань та вже імплементованих механізмів, на даний момент видаються такими, що потребують подальшого вдосконалення та завершення.

Зазначене українське визначення митного контролю знаходить певні паралелі з дефініцією, наведеною у МК ЄС. Проте, європейський нормативний акт пропонує більш детальне розкриття функцій та, особливо, сфери застосування митного контролю, підкреслюючи його комплексний характер.

Так, МК ЄС визначає митний контроль як здійснення митними органами конкретних дій, спрямованих на забезпечення дотримання митного законодавства та іншого законодавства, що регулює широкий спектр операцій. Важливо, що європейське регулювання акцентує увагу на тому, що митний

контроль охоплює не лише етап перетину митного кордону, а й весь цикл переміщення товарів на митній території Союзу. Це включає контроль за прибуттям, вибуттям, транзитом, переміщенням, зберіганням та кінцевим використанням товарів, які переміщуються між митною територією ЄС та третіми країнами або територіями, а також контроль за перебуванням і переміщенням на митній території Союзу товарів, що походять із третіх країн, та товарів, поміщених під процедуру кінцевого використання [31].

Незважаючи на існування офіційних законодавчих дефініцій митного контролю, проаналізованих раніше, у вітчизняній науковій літературі також пропонуються альтернативні тлумачення його сутності, що доповнюють нормативне бачення. Наприклад, у роботах, присвячених проблемам митного контролю в контексті європейської інтеграції України, деякі автори визначають його як комплекс правових та організаційних заходів. Згідно з цим підходом, такі заходи спрямовані не лише на забезпечення дотримання митного законодавства, але й на захист економічних інтересів держави та безпеку суспільства під час переміщення товарів через митний кордон [101]. Таке трактування підкреслює ширші соціально-економічні функції митного контролю.

Актуальність глибокого осмислення ролі та функцій митного контролю значно зростає в сучасних умовах євроінтеграційних прагнень України, особливо в контексті реалізації положень Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. У цих обставинах перед системою митного контролю постають складні, іноді діаметрально протилежні завдання, що вимагають збалансованого підходу. З одного боку, митний контроль має трансформуватися таким чином, щоб активно сприяти лібералізації торгівлі та подальшому спрощенню митних процедур, що є невід'ємною вимогою поглиблення економічної інтеграції.

З іншого боку, він незмінно зберігає свою функцію як важливий інструмент для захисту інтересів національного виробника, запобігання незаконному обігу

товарів та забезпечення фінансової стабільності держави. Як підтверджують наукові дослідження, побудова саме ефективного та адаптованого до нових умов митного контролю є необхідною передумовою для успішної та повноцінної інтеграції України в європейський економічний простір [100].

Зважаючи на означені вище особливості, цілком логічним є висновок про те, що митний контроль є ключовим фактором ефективного митного адміністрування, він виступає основним механізмом, за допомогою якого держави забезпечують дотримання внутрішніх і міжнародних торговельних норм [100]. У своїй суті митний контроль охоплює системний процес, спрямований на моніторинг, перевірку та забезпечення виконання правових вимог, захищаючи при цьому фіскальні, економічні та безпекові інтереси держави. З. Т. Менліосманов підкреслює, що митний контроль виконує не лише регуляторну функцію, але й сприяє торгівлі, збалансовуючи примусове виконання норм із потребою спрощення легальної комерційної діяльності [122, с. 119]. Можна стверджувати, що ця подвійна функція підкреслює зростаючу складність митного контролю в умовах глобалізованої економіки, де зростання обсягів торгівлі та різноманітність регуляторних режимів кидають виклик традиційним практикам.

Повертаючись до формальних дефініцій митного контролю, МКУ містить наступне визначення: митний контроль є сукупністю заходів, що здійснюються з метою забезпечення додержання норм МКУ, законів та інших нормативно-правових актів з питань митної справи, міжнародних договорів України, укладених у встановленому законом порядку [16]. Це визначення, як бачимо, робить першочерговий акцент на забезпеченні відповідності національному законодавству та міжнародним зобов'язанням України. Для порівняння, у Кіотській конвенції (у главі 2 “Визначення понять” Генерального додатку) митний контроль (customs control) визначається більш лаконічно – як заходи, що

застосовуються Митницею для забезпечення дотримання митного законодавства [4].

Водночас, у науковій літературі пропонуються уточнені підходи до розуміння сутності митного контролю, які прагнуть до більшої концептуальної точності. Так, дослідниця О. Т. Зима зазначає, що, виходячи з аналізу функціонального призначення, більш коректно було б визначати митний контроль як сукупність заходів, що здійснюються митними органами в межах своїх повноважень з метою забезпечення додержання митних правил [73].

Такий висновок О. Т. Зима обґрунтовує системним аналізом положень Розділу XI МКУ, присвяченого безпосередньо митному контролю. Зокрема, дослідниця звертає увагу на статтю 318 МКУ, яка імперативно встановлює, що «Митному контролю підлягають усі товари, транспортні засоби комерційного призначення, які переміщуються через митний кордон України» [16]. На основі цього О. Т. Зима робить логічне узагальнення, що саме операції з переміщення товарів та транспортних засобів через митний кордон є типовим та основним предметом митного контролю в Україні [73, с. 68].

Загалом, серед науковців немає однозначної єдності у питаннях доктринального визначення сутності поняття митного контролю.

Продовжуючи аналіз наукових підходів до визначення митного контролю у вітчизняній доктрині, варто звернути увагу на позицію В. М. Товт. На основі узагальнення різних концептуальних бачень цього поняття, дослідниця доходить висновку, що під митним контролем слід розуміти сукупність засобів, заходів, дій та операцій спеціалізованих владних органів. Ключова мета такої комплексної діяльності, згідно з В. М. Товт, полягає у запобіганні правопорушенням у сфері переміщення товарів та транспортних засобів через митний кордон держави, а також у попередженні виникнення небажаних наслідків, зумовлених недотриманням положень митного законодавства [123].

Таке визначення робить виразний акцент на превентивній функції митного контролю.

Існують також наукові праці, що аналізують митний контроль крізь призму системи державного фінансового контролю. Зокрема, Ю. С. Костишин пропонує тлумачити поняття митного контролю як особливого виду державного фінансового контролю. За його визначенням, цей контроль здійснюється уповноваженими суб'єктами у спеціально визначених зонах митного контролю під час ключових етапів митних процедур (переміщення товарів та інших предметів, сплата митних платежів, моніторинг виконання приписів контролюючих органів). При цьому застосовуються специфічні методи (такі як документальна перевірка, митний огляд, пост митний аудит, опитування тощо). Кінцевою метою такого контролю є попередження потенційних порушень та забезпечення неухильного дотримання підконтрольними суб'єктами вимог чинного законодавства [124]. Даний підхід підкреслює значну фіскальну та правоохоронну складові митного контролю.

Розуміння принципів здійснення митного контролю, закладених у статті 318 МКУ [16], є ключовим, хоча ці норми не є вичерпними і допускають інтерпретацію. Класичний митний контроль охоплює товари та транспортні засоби, що перетинають кордон, здійснюється виключно митними органами з метою забезпечення дотримання законодавства через мінімальні формальності, базуючись на типових схемах, затверджених КМУ.

Однак, існує й інший вид контролю – нагляд за суб'єктами господарювання, які отримали дозвіл на діяльність у митній сфері (брокери, митні склади, АЕО). Митні органи контролюють дотримання ними встановлених правил. Інтенсивність цього контролю значно варіюється (від мінімальної для брокерів до суттєвої для власників складів/АЕО), а його невиконання може призвести до

зупинки чи анулювання дозволу. Цей процес має ознаки адміністративного провадження.

Суттєвою проблемою є те, що цей вид контролю за бізнесом недостатньо врегульований у МКУ, часто регулюється підзаконними актами або через некоректне застосування за аналогією норм, призначених для контролю товарів, хоча предмети контролю різні (діяльність підприємства та законність переміщення товару). Цілком доречною можна вважати позицію О. М. Шевчука, І. В. Бойко та О. М. Соловйова, щодо того, аби врегулювати цей контроль нормами Закону "Про адміністративну процедуру", доповнивши МКУ положеннями, що враховують його специфіку [125, с. 1163-1164].

Для регулювання міжнародних перевезень розклад руху транспортних засобів затверджується уповноваженим органом виконавчої влади у сфері транспорту за погодженням із митними органами та установами, відповідальними за охорону державного кордону. Ефективність митного контролю підвищується завдяки співпраці митних органів з учасниками зовнішньоекономічної діяльності, АЕО та професійними об'єднаннями, які беруть участь у зовнішній торгівлі.

Важливу роль у здійсненні митного контролю відіграють сучасні інформаційні системи, що забезпечують функціонування електронних ресурсів митних органів. Їх впровадження сприяє оперативному обміну інформацією, підвищенню прозорості та точності митних операцій, а також зниженню можливостей для вчинення правопорушень. Такий підхід забезпечує гармонійне поєднання законодавчих вимог, технологічних можливостей та взаємодії між усіма учасниками митних процесів [111].

Зарубіжні дослідження акцентують увагу на динамічному характері митного контролю, особливо в контексті технологічного прогресу та міжнародного співробітництва. Результати цих досліджень свідчать, що

інтеграція цифрових інструментів, таких як електронний обмін даними (EDI), блокчейн та штучний інтелект, суттєво підвищила ефективність і точність митних процедур. Ці технології дозволяють митним органам переходити від вичерпних фізичних перевірок до підходів, що базуються на оцінці ризиків, оптимізуючи розподіл ресурсів і забезпечуючи надійний контроль. Крім того, впровадження міжнародних стандартів, зокрема тих, що розроблені ВМО, сприяє гармонізації та взаємному визнанню контрольних заходів, зменшуючи дублювання та сприяючи спрощенню глобальної торгівлі [112].

З позиції бізнесу ключовим напрямом реформування митних органів є автоматизація процедур митного контролю та запровадження електронного обміну даними. У сучасну цифрову епоху митниці в багатьох країнах світу активно реалізують проекти, спрямовані на цифровізацію адміністративних процедур і впровадження електронного документообігу. Такий підхід дозволяє значно підвищити ефективність митної діяльності, пришвидшуючи процеси виробництва та обігу товарів. Автоматизація процедур спрощує контроль на етапі митного оформлення, мінімізує вплив людського фактору та обмежує можливості для корупційних проявів. Удосконалення інформаційних технологій у сфері митної адміністрації не лише сприяє зниженню витрат часу й ресурсів, але й підвищує прозорість та прогнозованість митних операцій, що позитивно впливає на економічну взаємодію як на національному, так і на міжнародному рівнях [102].

Безумовно, контрольні заходи мають відповідати встановленим правовим нормам, забезпечуючи обґрунтованість і пропорційність втручання до оцінених ризиків. Ця правова концепція доповнюється процедурними гарантіями, які захищають права економічних операторів та водночас надають митним органам можливість оперативно реагувати на порушення. Взаємодія цих елементів відображає необхідність збалансованого підходу, який дотримується

верховенства права і водночас вирішує практичні виклики примусового виконання [102].

Аналізуючи сутність митного контролю, очевидно, що його сфера застосування виходить за межі перевірки товарів і документів. Сучасний митний контроль охоплює багатовимірну структуру, яка включає перевірки до митного оформлення, моніторинг у режимі реального часу під час оформлення та післямитні перевірки [100, с. 164-165]. Кожен етап виконує свою специфічну функцію, формуючи комплексний режим контролю, що забезпечує безперервність і адаптивність у вирішенні змінюваних ризиків. Інтеграція цих етапів з автоматизованими системами та інструментами аналізу даних підкреслює перехід до інтелектуального митного контролю, де рішення приймаються на основі прогнозних моделей і історичних даних, а не рутинних процедур.

Як зазначено в «Митній енциклопедії», основна мета митного контролю полягає у забезпеченні відповідності митних операцій та дій вимогам митного законодавства. Це передбачає перевірку дотримання фізичними та юридичними особами, залученими до митної діяльності, встановлених правил і процедур, зокрема щодо переміщення товарів та інших предметів через митний кордон України [26].

У міжнародному праві виділяють два ключові підходи до здійснення митного контролю. Перший охоплює контроль за переміщеннями, що включає заходи, які застосовуються до товарів і транспортних засобів до їх прибуття, після їх вибуття або під час перебування під митним режимом до моменту випуску. Другий підхід базується на методах аудиту, які передбачають комплекс дій для перевірки правильності заповнення декларацій та достовірності зазначених у них даних. Ці дії реалізуються шляхом аналізу відповідних облікових книг, документів, бухгалтерських записів та комерційної інформації, яка є в

розпорядженні осіб, залучених до процесу декларування. Такий підхід сприяє забезпеченню ефективного контролю за митними операціями та підтримує прозорість і цілісність, які є ключовими для регулювання міжнародної торгівлі [126].

У дослідженнях питань митного контролю важливим предметом аналізу виступають його форми, оскільки вони безпосередньо впливають на ефективність контролюючої діяльності митних органів. Аналіз форм митного контролю має значення для визначення ступеня захищеності економічних інтересів держави, запобігання контрабанді, забезпечення національної безпеки та сприяння дотриманню міжнародних стандартів [127]. Форми митного контролю є не лише технічним інструментом, але й важливим об'єктом наукового дослідження, який відображає взаємодію між правовими, економічними та управлінськими аспектами митної справи. Стосовно визначення сутності даного поняття, варто вказати, що незважаючи на регламентацію даного питання у статті 336 МКУ і наявний перелік безпосередніх форм, їх визначення все ще залишається предметом наукової дискусії. Досить доречним можна вважати їх тлумачення в якості засобів уніфікації митного контролю та зовнішнього прояву контрольної діяльності, спрямованої на забезпечення законності під час переміщення товарів через митний кордон та здійснення підприємницької діяльності, що контролюється митними органами [128].

Значення форм митного контролю полягає у визначенні конкретних інструментів та методів, за допомогою яких реалізується митна політика держави [27]. Вони є фундаментальною складовою митного адміністрування, оскільки відображають практичні аспекти забезпечення дотримання законодавства в галузі міжнародної торгівлі та переміщення товарів через митний кордон.

Аналіз чинного митного законодавства України, зокрема МКУ, свідчить, що митний контроль реалізується уповноваженими посадовими особами митних

органів через застосування низки конкретних заходів, спрямованих на забезпечення дотримання встановлених норм. Одним із фундаментальних методів є перевірка документів та відомостей, що надаються митним органам під час переміщення товарів і транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України. Цей метод дозволяє верифікувати відповідність задекларованої інформації фактичним обставинам перевезення [128].

Ключову роль у системі митного контролю відіграє митний огляд, що є однією з основних його форм. Сутність митного огляду полягає у безпосередній фізичній інспекції об'єктів контролю — товарів, комерційних транспортних засобів, ручної поклажі та багажу громадян, а за необхідності може включати й особистий огляд. Така перевірка, яка може бути як первинною, так і повторною (переогляд), націлена на виявлення потенційних порушень митного законодавства та гарантування його дотримання [129].

Важливим елементом є також облік товарів і транспортних засобів комерційного призначення, що перетинають митний кордон України. Цей захід спрямований на систематизацію даних для забезпечення точного моніторингу та контролю за транскордонним рухом об'єктів. Додатково, в рамках митного контролю застосовується усне опитування громадян та представників підприємств з метою отримання уточнюючої інформації, необхідної для всебічної перевірки [16].

Митні органи також уповноважені проводити огляд територій та приміщень, де можуть зберігатися товари та транспортні засоби, що перебувають під митним контролем. Такі огляди можуть здійснюватися на складах тимчасового зберігання, митних складах, у вільних митних зонах, магазинах безмитної торгівлі та на інших об'єктах, де ведеться діяльність, контроль за якою віднесено до компетенції митних органів. Метою є перевірка дотримання правил зберігання та переміщення товарів [30].

Крім того, митні органи здійснюють перевірки ведення обліку товарів, що переміщуються через митний кордон України або знаходяться під митним контролем. Невід'ємною частиною контрольної діяльності є документальні перевірки на предмет дотримання вимог законодавства України з питань митної справи, що обов'язково включає контроль за своєчасністю, достовірністю та повнотою нарахування й сплати належних митних платежів [104].

Для верифікації автентичності документів, що подаються до митних органів, практикується направлення офіційних запитів до інших державних органів України, а також до установ, організацій чи уповноважених органів іноземних держав. Ця процедура дозволяє підтвердити або спростувати достовірність наданої інформації [105].

Останнім пунктом у переліку форм митного контролю є “пост-митний контроль”. Така форма була внесена до законодавства відповідно до змін, що запроваджувались у Законі України від 02.10.2019 № 141-IX “Про внесення змін до Митного кодексу України щодо деяких питань функціонування авторизованих економічних операторів” [11]. Саме тому, можна стверджувати, що визначення такої форми митного контролю, як пост-митний контроль, тісно пов'язане з розвитком та поширенням програми АЕО. У світовій практиці запровадження інституту АЕО стало ключовим етапом у трансформації традиційних підходів до митного контролю, орієнтуючись на співпрацю між митними органами та суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності. У цьому контексті сутність пост-митного контролю набуває нового змісту, оскільки він спрямований не лише на перевірку дотримання законодавства після завершення митного оформлення, а й на оцінку відповідності діяльності підприємств критеріям, необхідним для отримання та підтримання статусу АЕО.

Пост-митний контроль виконує функцію ключового інструмента забезпечення прозорості та відповідності критеріям, визначеним у законодавстві,

операцій АЕО. Зокрема, розширення функцій митного аудиту передбачає здійснення контрольних-перевірних дій щодо достовірності відображення зовнішньоекономічних операцій у бухгалтерському обліку та фінансовій звітності [130]. Таким чином, пост-митний контроль охоплює широке коло завдань, забезпечуючи повний цикл моніторингу діяльності суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності.

Розвиток пост-митного контролю у зв'язку з програмою АЕО також демонструє еволюцію ролі митних органів від контролюючого органу до партнера, що надає преференції підприємствам з високим рівнем відповідності вимогам [131]. Це підсилює ефективність митного адміністрування, одночасно спрощуючи митні процедури для відповідальних суб'єктів та зменшуючи ризики порушень митного законодавства [132]. Таким чином, пост-митний контроль виступає невід'ємною складовою сучасних підходів до митного регулювання, що враховують як потреби бізнесу, так і пріоритети державного контролю.

У загальному плані, форми митного контролю мають стратегічне значення, оскільки дозволяють забезпечити баланс між необхідністю державного контролю і спрощенням процедур для учасників зовнішньоекономічної діяльності. Кожна форма відповідає специфіці об'єкта контролю, характеру можливих ризиків та обсягу інформації, необхідної для прийняття обґрунтованих рішень. Наприклад, митний огляд дозволяє здійснювати фізичну перевірку товарів, а документальні перевірки спрямовані на вивчення інформації щодо фінансових та правових аспектів операцій.

Важливість митного контролю набуває особливої ваги в контексті дотримання торговельних норм і забезпечення правозастосування. У міру зростання обсягів і складності міжнародної торгівлі митні органи стикаються з підвищеним тиском щодо виявлення та запобігання незаконній діяльності, такій як контрабанда, шахрайство та уникнення торговельних санкцій.

Ефективні механізми контролю не лише захищають національні економіки, але й підтримують цілісність міжнародних торговельних систем. Проте успішність цих механізмів залежить від здатності митних адміністрацій дотримуватися тонкого балансу: забезпечувати виконання норм без створення надмірного тягара для легальної торгівлі.

Тож, цілком логічним є висновок про те, що митний контроль є динамічним і багатовимірним процесом, який лежить в основі сучасного митного адміністрування. Його еволюція відображає ширші зміни у практиках торгівлі, технологічних інноваціях і міжнародному регуляторному співробітництві. Поєднуючи традиційні методи контролю з передовими технологіями та підходами, заснованими на оцінці ризиків, митні органи можуть підвищити свою здатність вирішувати поточні виклики, одночасно сприяючи створенню безпечного та ефективного торговельного середовища. Такий синтез забезпечення правозастосування та спрощення процедур визначає майбутній вектор розвитку митного контролю, підкреслюючи його ключову роль у формуванні глобального управління торгівлею.

Аналіз законодавства й сучасних наукових доробок вказує на те, що АЕО займають особливе місце в системі митного контролю. Їхній статус, з одного боку, гарантує спрощення процедур, а з іншого – підпорядковує їх специфічним видам контролю. Високий рівень довіри, який суспільство має до АЕО, дозволяє митним органам надавати їм певні пільги та спрощення. Однак, це не означає повну відсутність контролю. Митний контроль над АЕО здійснюється на основі індивідуального підходу, з урахуванням рівня ризику, який пов'язаний з діяльністю кожної конкретної компанії [133].

Взаємовідносини між АЕО та митними органами будуються на принципах партнерства та взаємодопомоги. У контексті регулювання та контролю за діяльністю таких операторів, цілком доречним буде, використати такі поняття як

“одномоментний митний контроль” та “постійний митний контроль”. Концепція одномоментного та постійного митного контролю для АЕО дозволяє більш гнучко підходити до його організації в цілому. У сфері митного права одномоментний та постійний контроль є важливими, але різними формами нагляду, що здійснюються митними органами для забезпечення дотримання нормативних вимог і захисту національних інтересів. Ці підходи відрізняються за тривалістю, фокусом та процедурними аспектами, кожен з яких виконує окремі функції в загальній системі митного контролю.

Одномоментний митний контроль призначений для перевірки у конкретний момент часу, зазвичай здійснюється на пунктах перетину кордону. Цей підхід застосовується, коли товари або особи в'їжджають або виїжджають з юрисдикції, і орієнтований на негайну перевірку дотримання митних, фіскальних та торговельних норм. Його основними завданнями є забезпечення відповідності вантажів законодавчим вимогам, перевірка точності декларацій та виявлення можливих ризиків, пов'язаних із переміщенням товарів.

Цей вид контролю, який може включати фізичний огляд, перевірку документів та інші заходи, виконує критичну превентивну функцію, особливо в умовах високих обсягів торгівлі, де ефективність є важливою. Одномоментний контроль зазвичай застосовується до суб'єктів з низьким ризиком, особливо до тих, які мають спеціальний статус, наприклад, статус АЕО, що підлягають спрощеній процедурі. Законодавча база, що регулює одномоментний контроль, спрямована на швидку, ефективну перевірку, яка балансує між контролем і сприянням торгівлі, дозволяючи митним органам оперативно реагувати на можливі проблеми без зайвих затримок.

Згідно з міжнародними митними стандартами, такими як стандарти ВМО, одномоментний контроль також слугує для негайної оцінки відповідності обмеженням на імпорту/експорт, нормам безпеки та захисту інтелектуальної

власності. Він відображає принцип мінімально необхідного втручання, де відповідність визначається за допомогою ефективної, спрямованої оцінки, яка не перешкоджає законним торговим операціям.

Постійний митний контроль є безперервним механізмом нагляду, що відстежує дотримання вимог у довгостроковій перспективі. На відміну від одномоментного контролю, який за своєю суттю обмежений у часі, постійний контроль виходить за межі митного оформлення, включаючи післяконтрольні аудити, періодичні перевірки та постійні оцінки ризиків. Його мета – забезпечити структуровану основу, в межах якої митні органи можуть оцінювати дотримання суб'єктами своїх зобов'язань протягом тривалого періоду, забезпечуючи відповідність митному законодавству, торговим угодам та вимогам національної безпеки.

Постійний контроль має особливе значення для товарів із високим ризиком, складних ланцюгів постачання або суб'єктів, що користуються програмами сприяння митного адміністрування, як от програма АЕО, де привілеї та спрощення надаються за умови постійного дотримання вимог. Для АЕО постійний контроль є надзвичайно важливим, оскільки передбачає регулярну оцінку систем, процедур та внутрішніх контролів суб'єкта для підтримання високих стандартів у таких сферах, як безпека, ведення обліку та прозорість діяльності.

У юридичному контексті постійний митний контроль працює за принципом орієнтації на ризики, базуючись на принципі пропорційності. Національні митні адміністрації, відповідно до керівних принципів ВМО, спрямовують ресурси на суб'єктів з вищим рівнем ризику, зосереджуючи постійний нагляд на тих, хто може представляти більшу загрозу для досягнення регуляторних цілей. Такий контроль зазвичай здійснюється шляхом післяконтрольних аудитів та програм самооцінки, що забезпечують ефективний

контроль за витратами при збереженні оперативної автономії для надійних суб'єктів.

Інтеграція одномоментного та постійного митного контролю представляє збалансовану стратегію забезпечення дотримання вимог, у якій одномоментний контроль дозволяє надавати негайний дозвіл за умови обґрунтованої впевненості у відповідності, а постійний контроль забезпечує тривале дотримання нормативних вимог. Разом ці підходи підвищують юридичну та оперативну ефективність митного контролю, поєднуючи швидку перевірку з поглибленим, постійним наглядом за дотриманням вимог.

З правової точки зору ця система подвійного контролю підтримує як сприяння торгівлі, так і контрольні заходи, дозволяючи митним органам діяти вибірково залежно від профілю суб'єкта, обсягів торгівлі та рівня ризику. У юрисдикціях з налагодженими програмами АЕО відносини між митними органами та учасниками торгівлі стають дедалі більш партнерськими у межах цієї моделі, що сприяє створенню нормативного середовища, яке заохочує добровільне дотримання вимог, зберігаючи при цьому дієздатні інструменти контролю. Такий багаторівневий підхід узгоджується з вимогами глобальної торгівлі та зміцнює цілісність митного адміністрування у забезпеченні національних та міжнародних економічних інтересів.

На практиці, митний контроль над АЕО зазвичай поєднує в собі елементи як одномоментного, так і постійного контролю [32]. Такий підхід дозволяє забезпечити баланс між спрощенням процедур для добросовісних учасників зовнішньоекономічної діяльності та ефективним контролем за дотриманням митного законодавства.

Загалом, реалізація цих видів контролю в Україні потенційно зміцнює позиції національних авторизованих операторів на міжнародних ринках, підвищуючи довіру до української митної системи як з боку іноземних партнерів,

так і українського бізнесу. Завдяки постійним перевіркам і спрощенням одномоментного контролю, митні органи можуть ефективніше використовувати ресурси, зосереджуючись на суб'єктах з високим ризиком, і при цьому підтримувати сприятливе середовище для надійних операторів. І можна з упевненістю стверджувати, що цей підхід вже зараз є якісною демонстрацією успішного досвіду реалізації кращих практик ЄС з питань адміністрування механізмів АЕО. Тому сенс програми АЕО полягає не просто у наданні спрощень і переваг, а в істотному перегляді підходів до контролю, що змінює саму природу нагляду за діяльністю такого оператора.

Для АЕО одноразові перевірки стають радше підтвердженням загальної відповідності, ніж глибоким аналізом кожної окремої партії товарів. Саме завдяки цьому спрощенню контролю одномоментні перевірки поступово втрачають особливе значення для митного нагляду за АЕО, залишаючи наглядову функцію у фокусі постійного контролю. Зокрема, для української митної системи це означає перехід до підходу, де одномоментні перевірки обмежуються базовими вимогами, спрямованими на виявлення очевидних порушень чи ризиків, і тому стають умовно вторинними.

Таким чином, програмою АЕО одномоментний контроль знижується до рівня мінімального впливу на логістичний потік, що дозволяє митним органам спрямовувати свої ресурси та увагу на суб'єкти, які не мають статусу АЕО і тому потребують більш прискіпливого та ретельного огляду. У цьому контексті АЕО отримують привілеї, які суттєво знижують адміністративне навантаження, пришвидшують проходження кордону, що у свою чергу підвищує їхню конкурентоспроможність та стимулює добровільне дотримання митних правил і стандартів.

На відміну від одномоментного, постійний контроль є невід'ємною частиною нагляду за діяльністю АЕО, що забезпечує довготривалу відповідність

митним вимогам і високим стандартам безпеки та обліку. Постійний контроль ґрунтується на регулярному моніторингу операцій, періодичному аудиті та оцінці процедур АЕО, що включає оцінку ризиків та відповідності кожного рівня діяльності підприємства стандартам митної служби [30].

Для України реалізація постійного контролю для АЕО передбачає регулярний моніторинг внутрішніх операцій, фінансових процедур і безпеки логістики, що фіксуються у звітах і документації митних органів [101]. Таким чином, статус АЕО фактично ґрунтується на можливості і готовності суб'єкта забезпечувати довготривалу відповідність вимогам митного законодавства, а постійний контроль стає основним способом підтримання цього статусу.

Практика постійного контролю у відношенні до авторизованих економічних операторів АЕО дійсно перебуває на стадії формування, і в її розвитку можна очікувати певного зближення з іншими видами митного контролю. Оскільки постійний контроль у рамках статусу АЕО покликаний забезпечити довготривале і стабільне підтвердження відповідності, він буде ґрунтуватися на вже усталених механізмах, але із значно вищим рівнем системності, орієнтованим на стратегічну довіру.

На практиці постійний контроль для АЕО, ймовірно, матиме перетини з інструментами, що вже використовуються митними органами, зокрема в сфері наглядових заходів після митного оформлення та аудиту відповідності, але у гнучкішій і менш навантаженій формі. Наприклад, такі методи як аудит дотримання законодавчих вимог, періодична оцінка ризиків, аналіз безпечності ланцюгів поставок, які застосовуються в рамках контролю за звичайними суб'єктами, частково інтегровані в систему постійного контролю для АЕО з певними адаптаціями, підтвердженням чому виступають положення Постанови КМУ від 27.09.2022 № 1092 «Деякі питання реалізації положень Митного кодексу України щодо надання авторизацій» [17]. Такий підхід забезпечить

цілісність митного нагляду, враховуючи специфіку статусу АЕО, де безперервний моніторинг поєднується з наданням операторам відповідних пільг і пріоритетів.

З огляду на специфіку постійного контролю як основного елементу нагляду за діяльністю АЕО, можливо, буде розроблено ряд заходів, що повторюють або перекликаються з традиційними контрольними механізмами, але у більшій мірі орієнтовані на співпрацю, а не на втручання. Постійний контроль забезпечуватиме комплексний моніторинг дотримання вимог, де процес управління ризиками адаптується під модель довіри та співпраці між митними органами і АЕО, дозволяючи уникати дублювання заходів, що мають короткочасний ефект.

Таким чином, постійний контроль для АЕО дійсно може мати певні перегуки з іншими інструментами митного нагляду, але його особливість буде в довготривалому, стратегічному підході, що будується на накопиченні даних про діяльність суб'єкта і їх постійній оцінці на основі рівня відповідності стандартам АЕО.

Можна очікувати, що постійний контроль стане засобом стабільної підтримки належного рівня відповідності АЕО, який включатиме механізми нагляду, перевірок і аудиту, що застосовуються до всіх суб'єктів, але в адаптованій формі. Наприклад, регулярні огляди безпеки ланцюгів постачання можуть взаємовідноситись з іншими типами митних перевірок, але для АЕО вони набувають характеру моніторингу ризиків, оскільки АЕО володіють вже підтвердженим статусом і високим рівнем довіри з боку митних органів. Таким чином, постійний контроль відбиватиметься як перехресний інструмент, який поєднує елементи оперативного митного нагляду з наглядом за відповідністю, забезпечуючи юридичний, фінансовий та безпековий аналіз діяльності суб'єкта.

Уособленням митного контролю і засобом фіксації його результатів, можна вважати митне оформлення. Законодавство України містить чітке визначення митного оформлення, де вказано, що митне оформлення представляє собою виконання митних формальностей, необхідних для випуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення [16]. Дане визначення перебуває у тісному взаємозв'язку та взаємозалежності з іншою категорією, що має місце у відповідних нормах. Мова йде про випуск товарів, тобто про надання митним органом права на користування та/або розпорядження товарами, щодо яких здійснюється митне оформлення, відповідно до заявленої мети [16].

Аналіз сутності даного явища не слід обмежувати суто національним аспектом. Термін "митне оформлення" у законодавстві ЄС зазвичай не використовується в такій формі, яка є поширеною в українському контексті. Натомість, в рамках митного законодавства ЄС використовується термін "release for free circulation" або "customs clearance of goods" [31].

Хоча сам термін "митне оформлення" прямо не визначений у МК ЄС, його зміст повністю інтегрований у положення цього регламенту і розуміється як важливий елемент митних операцій, спрямованих на регулювання та контроль переміщення товарів. МК ЄС разом із його делегованими актами та актами виконання створює правову основу для цих заходів, акцентуючи увагу на ефективності, прозорості та сприянні легальній торгівлі.

Митне оформлення в ЄС зазвичай розглядається як процес виконання необхідних митних формальностей для присвоєння товарам митно дозволеного режиму чи використання. Це включає декларування товарів для випуску у вільний обіг у межах Союзу, що є найпоширенішою процедурою, а також інші режими, такі як транзит, складування чи експорт. Процес передбачає подання митної декларації, яка містить всю необхідну інформацію про товари, включаючи їх характер, походження, вартість та заплановане використання. Ці дані є

ключовими для визначення належних митних зборів і податків, а також для забезпечення дотримання нетарифних норм, таких як стандарти безпеки, екологічні чи санітарні вимоги [134].

Характеристика митного оформлення в законодавстві ЄС відображає його подвійне завдання як засобу сприяння торгівлі та механізму захисту фінансових і нефінансових інтересів Союзу. З одного боку, МК ЄС надає пріоритет спрощеним процедурам та використанню електронних систем для зменшення адміністративного навантаження і прискорення процесу оформлення. З іншого боку, забезпечуються суворі заходи контролю для боротьби з шахрайством, забезпечення правильного стягнення митних зборів та захисту ринку ЄС від нелегальних чи небезпечних товарів [31]. Такий підхід демонструє прагнення ЄС модернізувати митні процеси, зберігаючи високі стандарти дотримання вимог.

Сучасні дослідження підкреслюють досягнення ЄС у сфері цифровізації та управління ризиками в процедурах митного оформлення. Впровадження Моделі митних даних ЄС (EU Customs Data Model) та середовища "Єдине вікно" (Single Window) значно підвищило ефективність обміну даними та координації між відомствами [135]. Однак залишаються виклики, зокрема щодо гармонізації практик між державами-членами та інтеграції передових технологій, таких як штучний інтелект і блокчейн. Ці питання набувають дедалі більшої ваги в наукових дискусіях, оскільки мають потенціал трансформувати митні процедури у контексті глобальної торгівлі.

З академічної точки зору, митне оформлення в ЄС є прикладом перетину принципів публічного управління з політикою міжнародної торгівлі. Його процедурна структура не лише сприяє економічній активності, але й уособлює ширші регуляторні цілі ЄС, такі як цілісність ринку, захист споживачів та екологічна стійкість [136]. Такий багатовимірний підхід підтверджує необхідність подальших досліджень, спрямованих на вивчення того, як зміни у

динаміці торгівлі та технологічні інновації можуть сприяти підвищенню ефективності та справедливості митних процедур у ЄС [137].

Митне оформлення, безумовно, відіграє ключову роль у фіксації результатів постійного та одномоментного контролю для АЕО, забезпечуючи юридичне оформлення виконаних митних перевірок і документування відповідності митним та регуляторним вимогам.

У процесі одномоментного контролю митне оформлення слугує механізмом для швидкої реєстрації та документування результатів перевірок, здійснених під час перетину кордону. Для АЕО це означає підтвердження дотримання вимог з боку оператора, що дозволяє звести до мінімуму час на обробку та прискорити процедуру пропуску товарів через кордон. Результати одномоментного контролю фіксуються в митних документах, таких як митні декларації та акти огляду, що забезпечує юридичне підґрунтя для подальшого транспортування товарів.

Митне оформлення для АЕО зводить до мінімуму кількість фізичних перевірок, документуючи спрощений порядок контролю та відповідність суб'єкта митним вимогам. Це оформлення також відображає використання привілеїв АЕО, наприклад, прискореної обробки декларацій, що підтверджується електронним записом або позначками в митній документації.

Для постійного контролю митне оформлення виконує функцію системного інструменту, який дозволяє фіксувати результати довгострокових перевірок та аудиту відповідності діяльності АЕО. Зокрема, постійний контроль може включати регулярні огляди документів, аудити системи безпеки, перевірки внутрішнього обліку, та інші заходи, що забезпечують виконання АЕО своїх зобов'язань перед митними органами. Кожен з цих результатів, зафіксований у відповідних митних звітах та аудиторських актах, є підтвердженням дотримання суб'єктом вимог та гарантує підтримання його статусу АЕО.

Митне оформлення у цьому контексті забезпечує накопичення та зберігання інформації про виконані аудити та перевірки, що дозволяє митним органам здійснювати моніторинг надійності суб'єкта в довгостроковій перспективі. Наприклад, у разі виявлення невідповідностей або ризиків, митне оформлення дозволяє фіксувати обґрунтування для додаткових перевірок або коригуючих заходів, зберігаючи записи про всі етапи взаємодії митних органів з АЕО.

Тобто, митне оформлення виступає як засіб фіксації даних для обох типів контролю – одномоментного та постійного – забезпечуючи митним органам повну картину про рівень відповідності АЕО. Це оформлення забезпечує юридичну прозорість операцій та створює підґрунтя для захисту інтересів як митних органів, так і суб'єктів підприємницької діяльності.

Таким чином, сутність адміністративно-правового регулювання діяльності АЕО полягає у поєднанні надання пільг з суворим дотриманням встановлених критеріїв. Статус АЕО передбачає спрощення митних процедур, зокрема прискорене оформлення та зниження кількості фізичних перевірок, що підвищує конкурентоспроможність суб'єктів на міжнародному ринку. Проте це супроводжується індивідуалізованим підходом до контролю, орієнтованим на оцінку ризиків.

Ефективний нагляд за діяльністю АЕО здійснюється через поєднання заходів митного контролю та постійного моніторингу відповідності критеріям авторизації. Митний контроль застосовується переважно оперативно під час перетину кордону для перевірки товарів та транспортних засобів. Постійний моніторинг, зі свого боку, передбачає системну оцінку дотримання АЕО встановлених вимог та умов авторизації шляхом проведення планових та позапланових аудитів, аналізу даних та звітності, оцінки ефективності внутрішніх процедур та системи управління ризиками компанії. Такий

комплексний підхід, що інтегрує інструменти контролю та моніторингу в рамках загального нагляду, дозволяє збалансувати переваги адміністративного спрощення для АЕО із забезпеченням захисту економічних та безпекових інтересів держави.

І саме програма АЕО, на сьогоднішній день, відображає дієву еволюцію від традиційного контролю до партнерської моделі, де довіра до суб'єкта поєднується з постійним наглядом. Ефективність такої системи залежить від синтезу правових норм, технологічних інновацій і міжнародного співробітництва, що формує передумови для інтеграції України в єдиний економічний і правовий простір ЄС.

2.3. Зарубіжний досвід регулювання діяльності авторизованого економічного оператора

Глобальний ландшафт торгівлі стає все більш взаємопов'язаним, що потребує ефективних і безпечних механізмів постачання. В епоху, яка характеризується швидкою глобалізацією, безперешкодний рух товарів через кордони є критично важливим для економічного зростання та розвитку. Складність міжнародної торгівлі, зумовлена різноманітними регуляціями, різними економічними політиками та геополітичними змінами, підкреслює необхідність впровадження надійних механізмів, які забезпечують ефективність і безпеку ланцюгів постачання.

Саме глобальні ланцюги постачання є життєво важливими для міжнародної торгівлі, з'єднуючи виробників і споживачів на великих відстанях. Взаємозалежність між країнами у постачанні сировини, компонентів та готової продукції підкреслює важливість підтримки міжнародних операцій з переміщення товарів. Однак ця взаємозв'язаність також призводить до

формування прогалин і вразливих місць. Збій в одній частині світу може мати глобальні наслідки, спричиняючи значні економічні втрати. Події, такі як природні катастрофи, геополітичні напруженості та пандемії, виявили крихкість глобальних ланцюгів постачання, змушуючи переоцінювати ефективність наявних систем забезпечення митних операцій та впроваджувати більш стійкі рамки їх регулювання та контролю [138].

Технологічний прогрес також відіграє важливу роль у трансформації глобальних ланцюгів постачання. Інтеграція цифрових технологій, таких як блокчейн, Інтернет речей (IoT) та штучний інтелект (ШІ), революціонізує спосіб відстеження, управління та доставки товарів. Технологія блокчейн, наприклад, забезпечує децентралізований і незмінний реєстр, який підвищує прозорість і відстежуваність у ланцюгах постачання. Ця технологія може значно зменшити ризик шахрайства, підробок та інших незаконних дій, забезпечуючи справжність і цілісність товарів під час їхнього руху по ланцюгу постачання. Інтернет речей дозволяє здійснювати моніторинг товарів у режимі реального часу, даючи компаніям змогу відстежувати їхнє місцезнаходження, стан і статус на кожному етапі ланцюга постачання [139]. Ця видимість є критично важливою для виявлення та вирішення потенційних проблем до того, як вони стануть серйозними перешкодами. Штучний інтелект, зі свого боку, сприяє прогнозній аналітиці та прийняттю рішень, дозволяючи бізнесу оптимізувати свої операції ланцюгів постачання, точно прогнозувати попит та швидко реагувати на змінні ринкові умови.

Крім того, зростаючий акцент на стійкості та етичних практиках у глобальній торгівлі спонукає компанії до впровадження більш відповідальних стратегій регулювання та контролю ланцюгів постачання. Споживачі та зацікавлені сторони все частіше вимагають прозорості та відповідальності щодо екологічних та соціальних впливів продукції [138]. Як наслідок, бізнес інтегрує

критерії стійкості в управлінні ланцюгами постачання, забезпечуючи відповідність своїх операцій глобальним стандартам захисту навколишнього середовища, прав співробітників та відкритої торгівлі.

Взаємозв'язаний характер глобального торговельного ландшафту вимагає впровадження ефективних і безпечних механізмів постачання. Гармонізація регуляцій, використання технологічних досягнень та просування стійкості є критичними компонентами стійкої структури ланцюгів постачання. Розв'язуючи ці виклики, міжнародна спільнота може сприяти створенню більш надійної та стабільної глобальної торговельної системи, здатної витримувати потрясіння та підтримувати стає економічне зростання. Продовження співпраці між урядами, бізнесом та міжнародними організаціями є вкрай необхідним для досягнення цих цілей та забезпечення безперешкодного руху товарів через кордони в усе більш взаємозалежному світі.

Одним із основних викликів в управлінні глобальними ланцюгами постачання є гармонізація регуляцій та стандартів у різних країнах. Кожна держава має свої власні правила та вимоги щодо імпорту та експорту товарів, що може створювати вузькі місця та призводити до затримок чи неефективності певних процесів. Для вирішення цього питання функціонують такі міжнародні організації, як ВМО та СОТ, адже вони відіграють важливу роль у сприянні стандартизації та укладенні торговельних угод, які спрощують митні процедури та зменшують торговельні бар'єри. Їхні зусилля спрямовані на створення більш передбачуваного та прозорого торговельного середовища, що є необхідним для бізнесу, який діє на глобальному рівні.

Програма АЕО, ініційована ВМО, є одним з важливих елементів сучасної глобальної торговельної системи. Ця програма має на меті підвищення безпеки та ефективності міжнародних ланцюгів постачання, надаючи відповідальним бізнесам ряд переваг, таких як зменшення кількості митних перевірок та

прискорення процесів оформлення переміщуваних вантажів. Для розуміння функціонування та впливу АЕО важливо вивчити їх впровадження в різних країнах і регіонах, визначити кращі практики та дослідити потенційні сфери для вдосконалення.

Якщо окреслити загальну рамку функціонування та репрезентації програми АЕО у сьогодишньому світі, то можна вказати на те, що в ЄС програма АЕО є невід'ємною частиною МК ЄС, і вона, своєю чергою, виступає базисом для більш комплексного механізму - угод про взаємне визнання (mutual recognition agreement - MRA) з іншими країнами.

Компанії зі статусом АЕО в ЄС отримують вигоди від спрощених митних процедур, зменшення фізичних та документальних перевірок та пріоритетного обслуговування на кордонах. Успіх програми АЕО в ЄС можна пояснити наявністю міцної нормативної бази, детальних керівних принципів та ефективної комунікації між митними органами та бізнесом. Підхід ЄС наголошує на потребі управління ризиками, забезпечуючи ситуацію за якої лише високоякісні та відповідальні компанії здатні отримати статус АЕО [31]. Ця модель служить еталоном для інших регіонів світу, що прагнуть досягти балансу між сприянням торгівлі та митною безпекою. І звичайно Україна послідовно використовує кращі напрацювання з досвіду реалізації програми АЕО в ЄС.

В Азії програми АЕО значно різняться залежно від країни, відображаючи різноманітні економічні ландшафти та нормативні середовища. Японія, одна з перших в Азії, розробила зрілу програму АЕО, що характеризується суворими стандартами безпеки та тісною співпрацею з приватним сектором. Ефективність програми проявляється у високому рівні відповідальності серед японських компаній та розгалуженій мережі угод про взаємне визнання з іншими країнами. Натомість країни, такі як Індія та Китай, ще перебувають у процесі вдосконалення своїх програм АЕО. В Індії програма АЕО набула популярності в

останні роки, завдяки увазі уряду до покращення умов ведення бізнесу. Введення програми АЕО в Індії призвело до значних переваг для учасників даної ініціативи, включаючи швидше митне оформлення та зменшення витрат бізнесу [140]. Однак залишаються проблеми, зокрема, щодо забезпечення послідовної реалізації програми в різних регіонах та підвищення обізнаності серед малих та середніх підприємств, щодо потенційних можливостей та переваг від ведення бізнесу із використанням інструментарію, що надає авторизація АЕО [141].

Програма АЕО Китаю, керована Головною митною адміністрацією Китаю (GACC), швидко розвивалася з моменту її запуску. Програма відповідає міжнародним стандартам та наголошує як на безпеці, так і на сприянні торгівлі. Стратегічний фокус Китаю на сприяння торгівлі виявляється в ініціативі «Один пояс, один шлях», де програма АЕО відіграє ключову роль у спрощенні транскордонної торгівлі [142, с. 1099]. Вплив програми АЕО Китаю є значним на його державну митну політику та механізми стимулювання ведення законного бізнесу, з численними угодами про взаємне визнання, укладеними з ключовими торговими партнерами, що сприяє більш плавному та безпечному руху товарів [143]. Однак програма стикається з викликами, пов'язаними з гармонізацією митної практики в різних регіонах світу та забезпеченням однаковості у застосуванні переваг АЕО для суб'єктів, що отримали авторизацію як всередині Китаю, так і за його межами [144].

У Північній Америці програма митного партнерства проти тероризму (С-ТРАТ) США служить яскравим прикладом ініціативи, що є максимально схожою на АЕО, але має свої визначальні регіональні особливості. С-ТРАТ наголошує на добровільному партнерстві між державою та приватним сектором, де бізнеси зобов'язуються підвищувати безпеку ланцюгів постачання в обмін на переваги, такі як зменшення інспекцій та прискорення обробки вантажів. Успіх програми пов'язаний з її спільним підходом, широкою участю зацікавлених сторін та

надійними процесами перевірки [145]. Канада та Мексика розробили власні програми АЕО, тісно пов'язані з принципами С-ТРАТ, сприяючи безперешкодній торгівлі в рамках Північноамериканської угоди про вільну торгівлю (NAFTA), яка зараз замінена на Угоду між США, Мексикою та Канадою (USMCA).

Вплив програми АЕО виходить за межі окремих країн, сприяючи міжнародному торговельному співробітництву та безпеці. Взаємне визнання програм АЕО між різними країнами підвищує стійкість глобальних ланцюгів постачання, зменшує надлишковість та сприяє стандартизації заходів безпеки. Це міжнародне співробітництво є вирішальним у зниженні ризиків та забезпеченні безперервного руху товарів через кордони [146]. Система SAFE формує комплексну основу для країн щодо розробки та впровадження програм АЕО, наголошуючи на важливості партнерств між митницею та бізнесом та співпраці між митницями.

Попри наявні успіхи, існують сфери для вдосконалення програм АЕО на глобальному рівні. Однією з ключових сфер є необхідність більшої інклюзивності, особливо для малих та середніх підприємств. Багато з них стикаються з перешкодами на шляху до отримання статусу АЕО через суворі вимоги з боку національних митних адміністрацій та власні обмежені ресурси. Спрощення процесу подання заявки та надання цільової підтримки може підвищити участь малих та середніх підприємств, розширюючи охоплення та вплив програми. Крім того, гармонізація вимог та переваг АЕО в різних регіонах здатна зменшити складність для багатонаціональних бізнесів та сприяти більш послідовній реалізації.

Ще однією потенційною можливістю для вдосконалення є використання технологій для підвищення ефективності та прозорості програм АЕО. Впровадження цифрових платформ, блокчейну та штучного потенційно може спростити митні процеси, зменшити документообіг та покращити обмін даними

в режимі реального часу між митними органами та бізнесом. Такі технологічні вдосконалення також можуть підвищити можливості управління ризиками, дозволяючи ефективніше орієнтуватися на вантажі високого ризику при сприянні руху вантажів низького ризику.

Керівні принципи Європейської Комісії наголошують, що статус АЕО повинен ґрунтуватися на принципах взаємної прозорості, правильності, справедливості та відповідальності. Створений як захід для сприяння торгівлі, статус АЕО слугує ознакою якості для надійних операторів. Він має на меті сприяти взаємній співпраці з митними органами, визнавати відповідність вимогам та заохочувати найкращі практики у міжнародному ланцюзі постачання [147]. Ця ініціатива представляє зсув від традиційного апріорного контролю, який характеризувався чітко визначеними ролями «контролера» (митні органи) та суб'єктів, що «підлягають контролю», до сучаснішої схеми, де оператори самостійно контролюють, покращують свої процеси та запитують допомогу митних органів лише тоді, коли виникають потенційні проблеми, як правило, після їх виникнення.

Зростаюча автономія та підвищення рівня підготовки учасників міжнародного ланцюга постачання призводять до зменшення навантаження на митні органи, оскільки більшість контрольних заходів передається від адміністративних органів до економічних операторів. Ці оператори, маючи міцні внутрішні контрольні системи, по суті, краще підготовлені для виявлення аномалій. Однак ця підвищена відповідальність економічних операторів повинна бути збалансована зі спрощеннями, що надаються їм. Переваги цієї сучасної схеми є значними, хоча це призводить до зменшення страхової сітки для приватних операторів та підвищення їхньої відповідальності. Цей зсув передбачає потенційно вищі штрафи у випадку порушень та ризик негайного

призупинення їхнього статусу, що вимагає швидких коригувань, наприклад, у плані гарантійного покриття.

Часто стверджується, що подання заявки на статус АЕО не передбачає конкретних витрат, оскільки митні органи не стягують прямих зборів за подання заявок або видачу сертифікатів АЕО. Однак суб'єкти, що планують самостійно оцінювати свої системи якості та відповідності на основі суворих критеріїв і специфічної побудови анкети самооцінки, повинні враховувати непрямі витрати та розподіл ресурсів у своєму бюджеті. Для того аби відповідати високим стандартам якості, безпеки та надійності, їм потрібно впроваджувати заходи для досягнення необхідних стандартів, включаючи краще документовані та більш надійні внутрішні процеси. Саме ця вимога створює особливі виклики для малих і середніх підприємств. Демонстрація реальних переваг стає важливою для обґрунтування зусиль, необхідних для аналізу критеріїв, розуміння вимог та усунення прогалин, особливо коли ресурси суб'єктів можуть бути обмежені.

Якщо переходити від загального до конкретного, то найбільш комплексним і системним, у контексті впровадження механізмів АЕО, є досвід ЄС. Саме цей досвід є найбільш актуальним і близьким для України. Фактично, загальні стандарти та напрацювання, що мали місце стосовно даного механізму на теренах ЄС майже повністю були перенесені й імплементовані у вітчизняну правову базу з питань регулювання діяльності АЕО, подекуди навіть попри обмежену можливість для реального застосування. Спрощення і переваги, розподіл на типи, підхід до оцінки суб'єктів, котрі бажають отримати авторизацію – все це є спільним для України та ЄС. І це не дивно, адже сам по собі механізм АЕО є однією з частин, які визначені Угодою про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [24]. І розбудова правової бази вітчизняного законодавства з приводу регулювання даного питання

здійснювалася таким чином, аби максимально відповідати вимогам до таких економічних операторів, що ставляться до аналогічних суб'єктів, які функціонують у ЄС. Звертаючись до безпосереднього аналізу змісту законодавства і підходів до розуміння та тлумачення концепції АЕО у ЄС, варто зазначити, що хоча тотожність у підходах до розуміння сутності механізму простежується у нашому національному законодавстві, відмінність за деякими аспектами є визначальною.

Стаття 5 МК ЄС надає визначення такої категорії як «економічний оператор», якого вважають надійним у контексті його митних операцій, завдяки чому він має право на різні переваги на всій території ЄС [31]. Програма АЕО поширюється на всіх економічних операторів, включаючи малі та середні підприємства, незалежно від їхньої ролі в міжнародному ланцюгу постачання, як зазначено в положеннях Керівних принципів МК ЄС. Рішення про отримання статусу АЕО залишається на розсуд економічних операторів і залежить від їх конкретних обставин, і немає обов'язкової вимоги для АЕО змушувати своїх ділових партнерів отримувати такий самий статус [31].

Стаття 38 МКС зазначає, що статус авторизованого економічного оператора включає два основних типи авторизацій: АЕО для спрощення митних процедур (у спрощеному вигляді – АЕО-С) та АЕО для безпеки і захисту (у спрощеному вигляді – АЕО-S), кожна з яких надає операторам різні переваги. Інколи також зустрічається маркування, що позначає суб'єктів, котрі отримали обидва типи авторизації – АЕОF, тобто «Full», що означає повний тип авторизації. Згідно зі статтею 39 МКС, статус АЕО надається економічним операторам, які відповідають конкретно визначеним критеріям. Статус АЕО, наданий однією державою-членом, визнається митними органами у всіх державах-членах [31]. Це визнання підкреслює зобов'язання ЄС сприяти оптимізованим і безпечним митним процесам, підвищуючи ефективність та

надійність міжнародного ланцюга постачання [32]. Таким чином, система АЕО є важливим елементом сучасного митного адміністрування, сприяючи партнерським відносинам між митними органами та економічними операторами.

Авторизація типу АЕО-С у ЄС призначена для економічних операторів, заснованих у Європейському Союзі, які прагнуть скористатися різноманітними спрощеннями, передбаченими митним законодавством. Критерії для отримання статусу АЕО-С включають кілька важливих умов. По-перше, заявники не повинні мати історії серйозних порушень або повторних порушень митного законодавства та податкових правил, а також відсутність серйозних кримінальних правопорушень, пов'язаних з їх економічною діяльністю. По-друге, заявники повинні продемонструвати високий рівень контролю за операціями та управління потоком товарів через систему, яка ефективно обробляє комерційні та, де це доречно, транспортні записи, що дозволяє забезпечити належний митний контроль. По-третє, необхідна фінансова стійкість, яка підтверджується фінансовим становищем заявника, що має бути достатнім для виконання його зобов'язань з урахуванням специфічних характеристик його бізнесової діяльності. Ще однією особливістю є те, що необхідно мати практичні стандарти компетентності або професійну кваліфікацію, безпосередньо пов'язані з виконуваними видами діяльності [148].

Застосування цих критеріїв до більшості митних спрощень та авторизацій означає, що отримання статусу АЕО-С значно підвищить правомірність та можливість економічного оператора використовувати спрощення та переваги від отриманої авторизації. Наприклад, відповідно до статті 211 (3) (b) Митного кодексу Союзу, критерії для авторизацій спеціальних процедур враховуються під час процесу подачі заявки на статус АЕО [31]. Крім того, для інших спрощень або авторизацій статус АЕО-С є обов'язковою умовою для доступу до певних переваг, таких як можливість внесення товарів до записів декларанта без

обов'язкової вимоги щодо пред'явлення товарів, як це передбачено статтею 182 МК ЄС [31]. Вони також отримують більш «сприятливе» ставлення в порівнянні з іншими економічними операторами щодо митного контролю, що включає меншу кількість фізичних та документальних перевірок, за винятком контролю, пов'язаного з заходами безпеки. Додаткові переваги включають попереднє повідомлення у випадку вибору для митного контролю, пріоритетне обслуговування у разі вибору для контролю на митниці, а також можливість вибору місця такого контролю. Важливо зазначити, що критерій щодо «відповідних стандартів безпеки» не потрібен для авторизації АЕО-С. Тож, власники статусу АЕО-С не отримують жодних переваг АЕО, пов'язаних з безпекою міжнародного ланцюга постачання. Крім того, статус АЕО-С наразі не враховується в угодах про взаємне визнання з третіми країнами [149].

Таким чином, статус АЕО-С пропонує значні переваги для економічних операторів, спрощуючи митні процедури та надаючи преференційне ставлення в деяких аспектах митного контролю. Однак він не поширюється на переваги, пов'язані з заходами безпеки, і не визнається в угодах про взаємне визнання з країнами, що не входять до ЄС. Така нюансована структура підкреслює важливість розуміння специфічних вимог і переваг, пов'язаних з різними типами авторизацій АЕО в контексті митного законодавства ЄС.

Статус АЕО-S призначений для економічних операторів, що знаходяться в межах Європейського Союзу, однак прагнуть скористатися певними спрощеннями, пов'язаними з митним контролем у сфері безпеки, коли товари ввозяться або вивозяться з митної території Союзу. Критерії для надання статусу АЕО-S включають кілька основних вимог. По-перше, заявник повинен мати історію дотримання митного законодавства та податкових правил без наявності серйозних кримінальних правопорушень, пов'язаних з його економічною діяльністю. По-друге, заявник повинен продемонструвати високий рівень

контролю за своїми операціями та потоком товарів через систему управління комерційними та, де це доречно, транспортними записами, що сприяє належному митному контролю. Однак, на відміну від статусу АЕО-С, для АЕО-S не вимагається наявність логістичної системи, що розрізняє товари Союзу та несоюзні товари в їхніх записах. По-третє, необхідна підтверджена фінансова стійкість. Нарешті, заявник повинен відповідати відповідним стандартам безпеки [148].

Власники статусу АЕО-S мають право на кілька переваг. Сюди входять спрощення щодо передвідвантажувальних декларацій, більш сприятливе ставлення у порівнянні з іншими економічними операторами щодо митного контролю — особливо менша кількість фізичних та документальних перевірок, пов'язаних з безпекою, а також попереднє повідомлення у випадку вибору для митного контролю, пріоритетне обслуговування у разі вибору для контролю, а також можливість запитати конкретне місце для такого контролю [150].

Статус АЕО-S визнає економічного оператора як такого, що вжив відповідних заходів для забезпечення своєї діяльності, роблячи його надійним учасником міжнародного ланцюга постачання як з точки зору відповідних урядових органів, так і з точки зору його бізнес-партнерів. Крім того, статус АЕО-S враховується в угодах про взаємне визнання з третіми країнами, підвищуючи довіру до оператора та полегшуючи міжнародні торгові операції [150].

Таким чином, статус АЕО-S надає суттєві переваги шляхом забезпечення підвищеної безпеки та спрощених митних процедур для економічних операторів. Цей статус не тільки сприяє дотриманню суворих стандартів безпеки, але й надає операційні переваги, які підсилюють надійність оператора у світовій торгівлі.

Обидва типи авторизацій, АЕО-С і АЕО-S, можуть бути одночасно надані економічному оператору. У такому випадку оператор повинен відповідати критеріям як АЕО-С, так і АЕО-S, щоб отримати відповідні переваги. Згідно зі

статтею 33 Виконавчого акта Митного кодексу Союзу (UCC IA), якщо заявник відповідає вимогам для отримання як авторизації АЕО-С, так і авторизації АЕО-S, компетентний митний орган зобов'язаний видати одну комбіновану авторизацію [151].

Для управління одночасними авторизаціями АЕО-С та АЕО-S електронний обмін інформацією здійснюється за допомогою унікального номера авторизації АЕО. Цей процес описаний у статті 16 (1) МК ЄС. Унікальний номер авторизації АЕО, який на даний момент складається з коду країни, за яким йдуть літери АЕО-F та національний номер авторизації, що сприяє ефективному адмініструванню та комунікації між економічним оператором і митними органами [31].

Таким чином, можливість одночасного отримання авторизацій АЕО-С і АЕО-S дозволяє економічним операторам максимально використовувати переваги в рамках програми АЕО, за умови дотримання відповідних критеріїв для кожної авторизації. Видача однієї комбінованої авторизації спрощує адміністративні процеси та забезпечує безперервне інтегрування переваг обох авторизацій у діяльність оператора. Такий інтегрований підхід не тільки спрощує процеси дотримання вимог і управління для економічних операторів, але й підвищує загальну ефективність та результативність митних операцій у межах Євросоюзу.

Аспект «комплексності» регулювання питання діяльності АЕО, який є характерним для регулювання даного інституту в ЄС і якого не вистачає регулюванню в Україні проявляється в деталях. Однією з таких важливих деталей виступає те, що МК ЄС окремо регламентує питання пов'язані з «економічним оператором». Стаття 5 (5) МК ЄС визначає "економічного оператора" як "особу, яка в ході своєї діяльності займається видами діяльності, що охоплюються митним законодавством". Це юридичне визначення економічного оператора

охоплює дві основні умови: заявник повинен бути "особою" і повинен бути залучений до діяльності, регульованої митним законодавством [152, с. 435].

Відповідно до статті 5 (4) МК ЄС, термін "особа" включає: фізичну особу, юридичну особу, будь-яке об'єднання осіб, яке не є юридичною особою, але визнається відповідно до права Союзу або національного права як таке, що має здатність здійснювати юридичні дії [31]. Однак, визначення того, що становить фізичну особу, юридичну особу або об'єднання осіб, що мають здатність здійснювати юридичні дії, але не мають статусу юридичної особи, регулюється національним законодавством кожної держави-члена.

Міжнародні компанії зазвичай складаються з материнської компанії та однієї або більше дочірніх компаній та/або філій. Дочірня компанія є незалежною юридичною особою, або індивідуальною юридичною особою, або об'єднанням осіб, зареєстрованим у місцевому реєстрі компаній відповідно до законодавства тієї держави-члена, де зареєстрована дочірня компанія. Відповідно, якщо материнська компанія бажає отримати статус АЕО для деяких або всіх своїх дочірніх компаній, кожна дочірня компанія, яка бажає отримати статус АЕО, повинна подати власну заяву [153]. З іншого боку, "філія" відноситься до офісу, приміщення або іншого місця розташування самої материнської компанії і вважається частиною загальних активів компанії. Таким чином, філія не є окремою юридичною особою. У цьому випадку материнська компанія повинна подати одну заяву, що охоплює всі її філії в ЄС, які не є окремими юридичними особами або об'єднаннями осіб [153].

Таким чином, МК ЄС забезпечує чітку структуру для визначення та визнання економічних операторів. Для міжнародних підприємств розуміння різниці між дочірніми компаніями та філіями є ключовим для процесу подачі заявки на статус АЕО. Дочірні компанії, будучи окремими юридичними особами, повинні подавати заявки індивідуально, тоді як філії, як розширення

материнської компанії, можуть бути включені в одну заявку, подану материнською компанією. Такий підхід забезпечує належне визнання та авторизацію всіх частин міжнародного підприємства, що бажають скористатися перевагами статусу АЕО відповідно до відповідного митного законодавства.

Іншим важливим аспектом при визначенні, чи є конкретний заявник "економічним оператором", є питання, чи охоплюється його економічна діяльність митним законодавством. Заявки на отримання статусу АЕО можуть прийматися тільки від економічних операторів, які в ході своєї діяльності займаються видами діяльності, що регулюються митним законодавством [147]. На основі цього визначення існує кілька ситуацій, коли економічний оператор не може подати заявку на отримання статусу АЕО через відсутність участі у митних операціях. Приклади включають:

- Постачальник, що знаходиться в ЄС, який постачає тільки товари, що вже знаходяться у вільному обігу, виробникові, що також знаходиться в ЄС.
- Транспортний оператор, який перевозить лише товари у вільному обігу, що не підпадають під жодну іншу митну процедуру на митній території Союзу.
- Виробник, що виробляє товари виключно для внутрішнього ринку ЄС з використанням сировини, що вже знаходиться у вільному обігу.
- Консультант, який надає виключно консультації або висновки щодо митних питань [148].

Проте визначення економічного оператора не обмежує поняття "участь у діяльності, що охоплюється митним законодавством" виключно прямою участю. Наприклад, виробник, який виробляє товари для експорту, може подати заявку на отримання статусу АЕО, навіть якщо експортні формальності виконуються іншою стороною.

Авторизація АЕО-S, як вже зазначалося вище, тісно пов'язана з управлінням ланцюгами постачання. Оператори, які обробляють товари, що підлягають митному контролю, або керують митною інформацією щодо цих товарів, можуть подати заявку на статус АЕО-S. Однак кожен випадок повинен розглядатися окремо з урахуванням усіх обставин, що стосуються конкретного економічного оператора.

Таким чином, визначення можливості економічного оператора на отримання статусу АЕО залежить від його участі у діяльності, що регулюється митним законодавством. Хоча пряма участь не є суворою вимогою, характер економічної діяльності має відповідати митним нормативним рамкам. Це нюансоване розуміння гарантує, що тільки ті оператори, які дійсно залучені до митних операцій, можуть скористатися перевагами програми АЕО, тим самим підвищуючи цілісність та безпеку міжнародного ланцюга постачання.

У багатьох аспектах реалізацію АЕО в ЄС можна порівняти з процесом сертифікації якості. Анкета, яка додається до цього процесу, містить показники ризику, що допомагають ідентифікувати та знижувати ризики компанії. Ця оцінка виходить за межі митних процедур чи специфіки процедур управління в діяльності суб'єкта, необхідним є ретельний аналіз загальної надійності компанії протягом усього ланцюга постачання. Отже, співпраця всіх відділів, підрозділів та дисциплін у компанії є обов'язковою. Інший аспект оцінки відповідності критеріям АЕО полягає в розгляді додаткових сертифікатів, що суб'єкт отримав окремо, коли їх зміст відповідає критеріям АЕО та іншим митним законодавствам, включаючи статуси, такі як Визнаний агент авіавантажів, а також більш загальні сертифікації якості, адаптовані до певних сфер діяльності [31]. Процес сертифікації додатково підтверджується дозволом на використання логотипа АЕО та внесенням до спеціального вебсайту Європейської комісії - EU Trader Portal [154].

Важливим питанням є те, чи буде статус АЕО поступово інтегрований як знак якості в інші європейські ініціативи для надання компаніям конкурентної переваги, вимагаючи від них демонстрації достатніх стандартів надійності та зобов'язань щодо управління ризиками, пов'язаними з імпортом та експортом. АЕО може відігравати значну роль у майбутньому, встановлюючи синергії з експортними ліцензіями. Це може включати визнання статусу АЕО як доказу існування надійної внутрішньої програми дотримання та партнерства з митними органами, що значно знижує профіль ризику компанії. Крім того, це може спростити доступ до певних вибірових (відкритих/загальних) типів ліцензій та спростити процедури для деяких експортних ліцензій.

Хоча повний обсяг цих потенційних переваг є лише предметом теоретичних обговорень, очевидно, що очікується, що вимірювані переваги врівноважать витрати, пов'язані з підтримкою сертифікації АЕО. Сертифіковані оператори повинні не тільки отримати, а й підтримувати свій статус АЕО, забезпечуючи постійні процеси вдосконалення для моніторингу, оцінки та зміцнення своїх внутрішніх політик та процедур відповідності, включаючи навчання персоналу та проведення внутрішніх аудитів. Періодичні самооцінки будуть необхідні, а результати мають бути записані для митної перевірки. Зміни в провадженні діяльності, що впливають на компанію та її операційні процеси, повинні бути своєчасно повідомлені митним органам. Якщо ці зміни означають, що сертифікована АЕО компанія більше не відповідає критеріям, митні органи можуть тимчасово призупинити сертифікат, доки не будуть впроваджені належні заходи для виправлення недоліків [155].

Ризик, пов'язаний з призупиненням сертифіката, полягає в періоді очікування, протягом якого компанія не може використовувати спрощення, пов'язані зі статусом АЕО, такі як зниження або звільнення від гарантій. У важких випадках можлива втрата сертифіката, особливо якщо компанія не вживає

необхідних заходів для розв'язання питання призупинення або якщо виявлено факт шахрайства. У таких випадках період очікування може бути продовжений, оскільки компанія не зможе повторно подавати заявку на статус АЕО протягом трьох років [148].

Проведений вище аналіз вказує на багатогранність сертифікації АЕО, наголошуючи на необхідності надійних внутрішніх механізмів дотримання та потенціалі статусу АЕО надавати значні конкурентні переваги для суб'єктів підприємницької діяльності. Загальна мета програми АЕО полягає у сприянні безпечному та ефективному ланцюгу постачання, що приносить користь як компаніям, так і митним органам, підвищуючи їх можливості з управління ризиками та операційну надійність.

Переваги АЕО для митних адміністрацій очевидні, однак, на думку дослідників, для європейських економічних операторів необхідно посилити й зробити більш явними переваги сертифікації [155]. Імпорттери, експорттери, перевізники та митні брокери повинні демонструвати свою надійність і відповідність вимогам митниці та на основі процедур оцінки ризиків, викладених у вимогах, щодо отримання авторизації. Ці вимоги розроблені для різних учасників міжнародного ланцюга постачання, часто вимагають значної адаптації з боку компаній для відповідності стандартам. Компанії повинні розуміти зміст ключових вимог, забезпечувати оновлення та можливість аудиту внутрішніх політик і процедур, а також надавати докази дотримання митного законодавства і правил оподаткування, та сформованості в їх діяльності належних заходів безпеки. Цей процес вимагає часу, ресурсів, частих взаємодій з місцевими митними адміністраціями й послідовного підходу до управління проектами.

Попри ці виклики, потенційні вигоди є значними. Підготовка до сертифікації АЕО включає ретельний аналіз операцій і процесів компанії, що надає можливість виявити сильні та слабкі сторони й впровадити заходи для

підвищення ефективності. Цей процес не обмежується митними процедурами, він також об'єднує різні підрозділи компанії для виявлення прогалин і підвищення загальної ефективності. Порівняння з іншими компаніями й встановлення вигідних відносин з митними адміністраціями можуть додатково підсилити процес. Переваги, такі як знижені кількості перевірок і окремі смуги пропуску, є привабливими, особливо з огляду на вже укладені угоди про взаємне визнання між багатьма країнами. Ці угоди сприяють торгівлі між європейськими компаніями та такими країнами, як США чи Китай, потенційно економлячи значний час і витрати. Угоди про взаємне визнання додають цінність сертифікованим АЕО, ключовим у даному сенсі є лише забезпечення сумісності стандартів безпеки, а гармонізація між учасниками угоди має просуватися на субрегіональному і регіональному рівнях [152, с. 437-438]. Посилення угод про взаємне визнання має залишатися пріоритетом у рамках діяльності ВМО, оскільки вони є ключовими для забезпечення глобальної безпеки ланцюгів постачання та уникнення дублювання зусиль і додаткових витрат.

На рівні ЄС АЕО пропонує потенціал для додаткових спрощень у таких сферах, як авіаційна безпека й експортний контроль. Уникнення адміністративного навантаження і використання успіху АЕО може сприяти суміжним сферам, таким як внутрішньоєвропейське переміщення товарів оборонного призначення згідно з Директивою 2009/43, що привернуло обмежену кількість учасників і викликало подібні занепокоєння [156]. Надання дискреційних типів ліцензій АЕО або спрощення процедури подання заявок на експортні ліцензії може досягти цілей Директиви шляхом використання інших заходів.

Таким чином, АЕО має значний потенціал для створення вигідних партнерств між митницею та економічними операторами, а також між митними адміністраціями в рамках глобального співробітництва і стандартизації у всіх

сферах, де необхідна узгоджена внутрішня програма відповідності. Для максимізації ефективності АЕО важливо коригувати вигоди і просувати ініціативи з підвищення обізнаності і взаєморозуміння в той час, коли компанії оцінюють, чи є МК ЄС відповідною можливістю для них, щодо проходження процедур сертифікації і чи перевищують його вигоди витрати.

Більш специфічним є прояв реалізації моделі АЕО на американському континенті. Програми АЕО були розроблені митними адміністраціями по всій Північній Америці, кожна з яких пристосована до специфічних регуляторних середовищ своїх відповідних країн. У Канаді ця програма діє під назвою Partners in Protection (PIP), у Сполучених Штатах – Customs Trade Partnership Against Terrorism (СТРАТ), а в Мексиці вона ту ж назву, що і в ЄС - Authorized Economic Operator (АЕО). Кожна з цих ініціатив спрямована на підвищення безпеки ланцюга постачання, покращення ефективності торгівлі та зміцнення партнерських відносин між урядами та бізнесом, які займаються міжнародною торгівлею.

У Сполучених Штатах еквівалентна АЕО програма відома як Партнерство митної та торгової безпеки проти тероризму (С-ТРАТ). Ця програма була створена в листопаді 2001 року у відповідь на терористичні атаки 11 вересня. Її метою було зміцнення міжнародних ланцюгів постачання та покращення безпеки кордонів США [157]. У рамках ширших ініціатив з національної безпеки С-ТРАТ було розроблено для залучення приватного сектора до захисту світової торгівлі шляхом сприяння співпраці між урядом і бізнесом.

Юридичну основу С-ТРАТ складають такі акти американського законодавства, як Закон про торгівлю 2002 року [158] та Закон про безпеку та підзвітність для кожного порту (SAFE Port Act) 2006 року [159]. Ці законодавчі акти вимагають впровадження заходів, спрямованих на підвищення безпеки вантажів, та визначають ролі та обов'язки Митної та прикордонної служби США

(СВР) щодо адміністрування програми С-ТРАТ. Бізнеси, які прагнуть отримати сертифікацію С-ТРАТ, повинні пройти суворий процес, починаючи від подання заявки, що включає кілька етапів: подання заявки, заповнення профілю безпеки, процес валідації, сертифікацію та моніторинг. Заявники повинні подати заявку через портал С-ТРАТ, надаючи детальну інформацію про свої операції, практики безпеки та ланцюг постачання. Вони також повинні заповнити профіль безпеки, демонструючи, як вони відповідають мінімальним критеріям безпеки С-ТРАТ у різних сферах, таких як фізична безпека, контроль доступу, безпека персоналу та процедурна безпека [160]. Після затвердження профілю безпеки СВР проводить валідацію на місці, щоб перевірити відповідність заявника стандартам С-ТРАТ, що включає інспекції об'єктів та інтерв'ю з ключовим персоналом. Успішні заявники отримують сертифікацію С-ТРАТ, яка дійсна протягом трьох років, протягом яких вони підлягають періодичним перевіркам та постійному моніторингу з боку СВР [160].

Програмою С-ТРАТ керує відділ С-ТРАТ в Управлінні польових операцій (ОФО) при СВР, який відповідає за управління процесом подання заявок, проведення валідацій та надання консультацій і підтримки сертифікованим членам. Членство в С-ТРАТ відкрите для різних суб'єктів, залучених до міжнародного ланцюга постачання, включаючи імпортерів, експортерів, перевізників, консолідаторів та митних брокерів. Станом на 2023 рік програма налічує понад 11 400 сертифікованих членів, що відображає широкий спектр галузей та масштабів діяльності [161]. Критерії безпеки С-ТРАТ поділяються на кілька ключових областей: фізична безпека, контроль доступу, безпека персоналу та процедурна безпека. Заходи фізичної безпеки захищають об'єкти від несанкціонованого доступу, включаючи огорожу периметра, системи відеоспостереження та сигналізації про вторгнення. Контроль доступу включає протоколи контролю та моніторингу доступу до чутливих зон та інформації, такі

як ідентифікаційні значки співробітників та журнали відвідувачів. Процедури безпеки персоналу включають перевірки анкетних даних, скринінг співробітників та програми навчання для підвищення обізнаності персоналу про протоколи безпеки. Процедурна безпека охоплює процеси забезпечення цілісності вантажу, включаючи перевірку документації, інспекцію вантажу та простежуваність ланцюга постачання. СВР також заохочує впровадження передових практик, таких як використання технологій для підвищення прозорості ланцюга постачання, проведення регулярних оцінок ризиків та сприяння культурі обізнаності про безпеку серед співробітників та партнерів [160].

Сертифікація C-ТРАТ пропонує численні переваги для членів, включаючи зменшення кількості інспекцій, швидше проходження митного контролю та участь у програмі "Вільна та безпечна торгівля" (FAST), яка прискорює обробку транскордонних вантажів. Сертифікація підвищує репутацію компанії як безпечного та надійного торгового партнера, що може потенційно допомогти у залученні більшої кількості бізнес-можливостей. C-ТРАТ також допомагає зменшити різного роду ризики, пов'язані зі світовою торгівлею, такі як контрабанда, тероризм та крадіжка вантажів. Дотримуючись стандартів C-ТРАТ, компанії можуть продемонструвати свою прихильність до безпеки та надійності, що потенційно зменшує ймовірність штрафів та перебоїв у роботі.

Незважаючи на свої переваги, C-ТРАТ стикається з викликами, пов'язаними з участю у програмі та відповідністю вимогам. Деякі компанії, особливо менші підприємства, можуть вважати процес сертифікації складним і ресурсомістким. Крім того, підтримання відповідності постійно змінюваним стандартам безпеки вимагає постійних зусиль та інвестицій. Щоб підвищити ефективність C-ТРАТ, все більше уваги приділяється інтеграції програми з міжнародними стандартами та ініціативами. Це включає угоди про взаємне

визнання з програмами АЕО інших країн, що сприяє більш узгодженому та безпечному міжнародному ланцюгу постачання.

Таким чином програма С-ТРАТ відіграє важливу роль у забезпеченні міжнародної торгівлі США, сприяючи співпраці між урядом та бізнесом. Завдяки своєму суворому процесу сертифікації та комплексним критеріям безпеки С-ТРАТ підвищує цілісність ланцюгів постачання, зменшує ризики та сприяє торгівлі. У міру розвитку глобальної торгівлі, постійний розвиток та інтеграція С-ТРАТ з міжнародними стандартами будуть вирішальними для підтримання її ефективності та актуальності.

Хоча обидві програми - С-ТРАТ у США та АЕО у ЄС - мають на меті забезпечення безпеки глобального ланцюга постачання та сприяння легальній торгівлі, вони відрізняються підходом та акцентами. Стратегія С-ТРАТ, орієнтована на безпеку, забезпечує надійний захист, але може бути ресурсомісткою, тоді як збалансований підхід ЄС пропонує більшу гнучкість та потенційно вищу ефективність. Успіх цих програм у підвищенні безпеки торгівлі та сприянні торгівлі очевидний завдяки їхньому широкому впровадженню та позитивному впливу на глобальні торговельні операції. Майбутні розробки цих рамок, ймовірно, продовжуватимуть відображати еволюційні потреби міжнародної торгівлі, балансуючи вимоги безпеки з імперативом ефективних і безперервних торговельних потоків.

Ролі та обов'язки в рамках С-ТРАТ розподіляються між митними органами та бізнесом. Митні органи, зокрема СВР, відповідають за адміністрування програми, проведення валідацій та повторних валідацій, надання навчання та рекомендацій учасникам, а також сприяння комунікації між зацікавленими сторонами. Вони також відіграють ключову роль в процесі оцінки ризиків, визначаючи потенційні загрози та співпрацюючи з бізнесом для їхнього зменшення. Обов'язки СВР поширюються на забезпечення дотримання вимог,

гарантування того, що учасники дотримуються встановлених критеріїв безпеки та усунення будь-яких недоліків або порушень [160].

Partners in Protection (PIP) – це канадська програма прикордонної безпеки, якою керує Агентство прикордонних служб Канади (CBSA). Її основною метою є забезпечення безпеки ланцюга постачання, покращення ефективності торгівлі та зміцнення партнерства між канадським урядом та бізнесом, залученим до міжнародної торгівлі. PIP має схожі цілі та масштаб, подібно до програми C-TPAT у США. Важливою складовою PIP є "Партнерство з безпеки", яке підкреслює співпрацю між CBSA та приватними компаніями, залученими до міжнародної торгівлі. Це партнерство засноване на принципі спільної відповідальності, де уряд і приватний сектор спільно працюють над підвищенням безпеки ланцюга постачання [142, с. 1101-1102]. Завдяки взаємній співпраці PIP надає платформу для взаємодії між CBSA та різними зацікавленими сторонами, включаючи імпортерів, експортерів, перевізників та виробників, сприяючи спільній відповідальності за безпеку ланцюга постачання [162].

PIP заохочує обмін інформацією та розвідданими, пов'язаними з безпекою ланцюга постачання. Цей підхід дозволяє CBSA отримувати вигоду від експертизи та інсайтів приватних партнерів, які мають глибоке розуміння своїх операцій та потенційних вразливостей у сфері безпеки. У свою чергу, учасники приватного сектора отримують від CBSA рекомендації та поради щодо покращення своїх практик безпеки. Крім того, CBSA та учасники PIP співпрацюють для розробки та впровадження індивідуальних рішень з безпеки, пристосованих до специфічних потреб та викликів окремих бізнесів та галузевих секторів. Це може включати розробку планів безпеки, оцінок ризиків та заходів безпеки, спрямованих на усунення вразливостей у ланцюзі постачання [162].

Загальною метою Партнерства з безпеки у PIP є підвищення загальної стійкості канадського ланцюга постачання. Спільно зміцнюючи заходи безпеки,

зацікавлені сторони у ланцюзі постачання допомагають захистити потік товарів, зберегти цілісність міжнародної торгівлі та мінімізувати перебої, які можуть виникнути внаслідок порушень безпеки чи певного роду загроз. Компанії, які активно беруть участь у цьому партнерстві з безпеки, відповідають критеріям програми та постійно покращують свої практики безпеки, визнаються надійними партнерами. Ці компанії можуть отримати певні переваги, такі як прискорене митне оформлення та зменшення кількості інспекцій, що сприяє гладкій роботі торгівлі та потенційно веде до економії коштів [163].

Процес "Оцінки ризиків" у програмі Partners in Protection (PIP) є комплексною оцінкою, спрямованою на ідентифікацію та усунення потенційних вразливостей у практиках безпеки ланцюга постачання компанії. Цей процес має багато спільного з підходом, використовуваним у програмі C-TPAT у США. Оцінка ризиків включає детальне та глибоке вивчення практик безпеки ланцюга постачання учасника, охоплюючи різні аспекти ланцюга постачання від місця походження товарів до їх кінцевого призначення [164].

У рамках оцінки ризиків CBSA розглядає політики та процедури безпеки компанії, аналізуючи письмові настанови з безпеки, протоколи та стратегії, що існують для захисту ланцюга постачання. Це включає заходи, пов'язані з контролем доступу, безпекою персоналу, безпекою даних тощо. Крім того, оцінка включає аналіз фізичних заходів безпеки, впроваджених у ланцюзі постачання, таких як контроль доступу, інфраструктура безпеки, системи спостереження та безпека контейнерів [164]. Основною метою цих заходів є ідентифікація потенційних вразливостей у ланцюзі постачання. Завдяки ретельному вивченню політик безпеки, процедур та фізичних заходів CBSA прагне визначити області, де можуть існувати слабкі місця або прогалини в безпеці, а потім усунути їх.

Після виявлення вразливостей представники PIP співпрацюють з компанією-учасником для розробки стратегій та рішень щодо покращення

безпеки ланцюга постачання. Це може включати рекомендації щодо вдосконалення заходів безпеки, змін у політиках та процедурах або впровадження конкретних заходів безпеки для підвищення загальної безпеки [165]. Учасники РІР повинні підтримувати високий рівень безпеки та постійно вдосконалювати свої практики безпеки відповідно до вимог РІР. Це включає впровадження рекомендацій щодо безпеки, зроблених під час оцінки ризиків, та забезпечення ефективності заходів безпеки з часом.

Компанії, прийняті до РІР, повинні підтримувати та постійно вдосконалювати свої заходи безпеки відповідно до вимог програми. CBSA проводить періодичні перевірки та переоцінки, щоб забезпечити постійну відповідність та перевірити ефективне впровадження необхідних заходів безпеки компаніями. Програма Partners in Protection відповідає ширшій меті забезпечення безпеки канадського ланцюга постачання від потенційних загроз та вразливостей, одночасно сприяючи ефективній та законній торгівлі. Вона підкреслює співпрацю та обмін інформацією між зацікавленими сторонами у ланцюзі постачання, створюючи мережу надійних партнерів, присвячених підвищенню безпеки в міжнародній торгівлі. Компанії, що беруть участь у РІР, демонструють свою прихильність до безпеки ланцюга постачання та визнаються надійними партнерами канадським урядом. Це визнання може призвести до більш гладкої та прискореної транскордонної торгівлі, що робить програму привабливою для бізнесу, який бере участь у торгівлі між Канадою та США.

Азія, як регіон має чисельну низку специфічних особливостей у реалізації програми АЕО. Так, до прикладу, Китайська програма, відома як «Класифіковане управління підприємствами», функціонує на аналогічній основі до європейської системи АЕО, надаючи кілька переваг успішним заявникам. Ці переваги включають вищий рівень довіри з боку влади, спеціальних офіцерів для допомоги у вирішенні митних питань, знижені збори за огляд і перевірку вантажу,

можливість подавати декларації за місцем реєстрації, а не на кордоні, спрощені процедури огляду та оформлення в портах та на місці ведення бізнесу. Крім того, акредитовані підприємства отримують пріоритет при терміновому митному оформленні, торгівельних формальностях та поданні документів. Акредитація оцінюється за шкалою від АА (порівнянню зі статусом АЕО, визначеним ВМО) до D, з відповідними перевагами для кожного рівня [166].

Незважаючи на те, що програми ЄС та Китаю були запуснені приблизно в один і той самий час, значно менше операторів отримали найвищий рівень акредитації (АА) у Китаї порівняно з ЄС. Однією з причин цієї різниці є те, що китайська програма відкрита лише для відправників, одержувачів та митних брокерів, тоді як схема ЄС дозволяє будь-якому економічному оператору, залученому до всього ланцюга постачання, подавати заявки. Критерії акредитації за китайською схемою також є досить суворими, особливо вимога щодо високої вартості експорту або імпорту [167, 168]. Між ЄС та Китаєм також була укладена комплексна угода про співробітництво за даним напрямом [169].

Щоб досягти статусу АА в Китаї, заявник повинен відповідати декільком жорстким вимогам. Серед них: бути оператором класу А більше одного року, мати валову вартість імпорту або експорту понад 30 мільйонів доларів США (або 10 мільйонів доларів США для центральних та західних регіонів) у попередньому році, підтримувати помилковість декларацій на рівні менше 3 відсотків, пройти митний перевірочний аудит. Крім того, заявники повинні подавати щорічний звіт про оцінку бізнес-операцій та управлінського стану, аудиторський звіт, підготовлений бухгалтерською фірмою, а також піврічні звіти про форми імпорту та експорту. Митні брокери також повинні подати понад 20,000 (або 5,000 для центральних та західних районів Китаю) імпортних та експортних декларацій або записів про вхід та вихід як агенти у попередньому році [170].

Ці жорсткі вимоги створюють значні труднощі для багатьох китайських операторів, які часто є малими та середніми підприємствами. Крім того, у сильно бюрократичному середовищі Китаю існує високий ризик незначних або технічних порушень митних регуляцій. Відповідно до китайського указу, що встановлює схему акредитації, оператори можуть бути дискваліфіковані, якщо їх було визнано відповідальними за контрабанду або якщо вони не завершили формальності вчасно. Порушення законів про інтелектуальну власність також дискваліфікують заявників.

Процес перевірки та оцінки акредитації в Китаї може бути інтенсивним та навантажливим. "Операційні критерії митного перевірконого аудиту", встановлені в грудні 2008 року, включають 35 критеріїв у чотирьох групах. Хоча ці стандарти аудиту відповідають практиці в інших країнах, вони представляють нову методологію для китайської митниці з поступовим впровадженням керівництва з їх реалізації [170, 171].

Відсутність послідовної та точної інформації для економічних операторів погіршує ці труднощі. Поширення консультантів, які стягують плату за допомогу в отриманні сертифікатів АЕО, вказує на складність процесу. Місцеві практики та організаційні структури в Китаї різняться, ускладнюючи ефективну комунікацію та поширення інформації.

Крім того, суб'єкти підприємницької діяльності часто не бачать переваг статусу АЕО, що спостерігається як у ЄС, так і в Китаї. Існує враження, що статус АЕО в основному приносить користь великим операторам. Однак акредитація може забезпечити менш видимі переваги, такі як підвищена готовність банків працювати з сертифікованими операторами АЕО через політику протидії відмиванню грошей [168]. Тому конкурентну перевагу, яку надає статус АЕО, не слід недооцінювати.

16 травня 2014 року Спільний комітет з митного співробітництва ЄС-Китай (JCCC) ухвалив важливе рішення щодо взаємного визнання АЕО. Це рішення є важливим кроком у митному співробітництві між ЄС та Китаєм, оскільки сертифіковані або акредитовані оператори в одному блоці отримують право на спрощені та оптимізовані митні процедури в іншому блоці. Ця ініціатива, хоч і значуща, не є повністю новаторською. Раніше ЄС уклав подібні угоди з Японією у 2010/11 роках та зі Сполученими Штатами у 2012 році, які також передбачали взаємне визнання АЕО. Крім того, з 2009 року Європейський Союз підтримує угоди з ключовими країнами Європейської асоціації вільної торгівлі, такими як Норвегія та Швейцарія, встановлюючи рамки для взаємного визнання та співпраці. Ці факти підкреслюють відданість ЄС напряду підвищенню ефективності та безпеки міжнародної торгівлі через стратегічні митні партнерства [172].

Угода з Китаєм має особливе значення з кількох причин. По-перше, обсяг торгівлі між ЄС та Китаєм є значним. Як приклад, за відкритими статистичними даними, у 2013 році обсяг торгівлі товарами між Китаєм та ЄС досяг €428 мільярдів, при цьому експорт ЄС склав €148 мільярдів, а експорт Китаю становив приблизно €280 мільярдів [172]. Основна мета взаємного визнання АЕО полягає у сприянні торгівлі; сертифіковані торговці та оператори ланцюгів постачання матимуть більш плавні та ефективні митні процедури. По-друге, ця угода передає потужний сигнал взаємної довіри та доброї волі. Ця угода відповідає принципам сприяння торгівлі, спрощуючи, здешевлюючи та прискорюючи митні процедури для довірених операторів. Вона також сприяє розвитку бізнес-ініціатив, покращуючи бізнес-середовище та прискорюючи торгівлю, одночасно забезпечуючи більший захист для громадян, оскільки митні органи можуть виділяти більше ресурсів на боротьбу з реальними загрозами. Таким чином, ця угода є вигідною для всіх сторін.

Варто зазначити, що в квітні 2014 року Китай опублікував свою другу державну політику щодо ЄС, перша з яких була у 2003 році. Крім того, Китай оголосив 2014 рік "роком Європи" та вжив конкретних заходів для відвідування та зміцнення зв'язків із ключовими країнами ЄС [173]. Дипломатична риторика з боку Китаю підкреслює теми взаємної довіри та доброї волі. Нарешті, взаємне визнання статусу АЕО свідчить про зростаюче глобальне визнання концепції "безпечного торговця" і, відповідно, про підтримку ризик-орієнтованого підходу до митного контролю. Це демонструє зростаючу міжнародну відданість підвищенню безпеки та ефективності торгівлі через стратегічні партнерства та визнані стандарти.

Японія, як провідний суб'єкт міжнародної торгівлі, була однією з перших, хто запровадив програму АЕО. Ця ініціатива розпочалася з експортерів у березні 2006 року, а згодом розширилася на імпортерів у квітні 2007 року, операторів складів у жовтні 2007 року, митних брокерів та транспортні компанії у квітні 2008 року, а також на виробничі компанії у липні 2009 року. Загальні вимоги до кандидатів на статус АЕО відповідають рамковим стандартам із забезпечення безпеки та сприяння глобальній торгівлі (SAFE). Ці вимоги включають історію дотримання митного законодавства в транскордонних угодах, можливість здійснення митних процедур в електронному вигляді, здатність діяти відповідно до вимог митної служби та наявність плану дій щодо забезпечення дотримання вимог [174]. Фактично це означає відсутність заборгованостей чи порушень митного законодавства, здатність використовувати Автоматизовану систему даних про вантажі та порти Японії (NACCS), здатність надійно контролювати рух вантажів та підтримувати фінансову стабільність, а також розробку та операційну підтримку плану дій щодо дотримання вимог.

Деталізовані вимоги стосуються змісту цього плану, який повинен включати організаційний компонент, вимоги до партнерів, безпеку вантажів,

транспортування, приміщень і персоналу, дотримання належних митних процедур, консультації та комунікацію з митними органами, управління кризовими ситуаціями, навчання та підготовку кадрів, а також внутрішній аудит [175]. Наприклад, організаційний компонент передбачає створення головного офісу, відповідального за впровадження плану, та відповідних структурних підрозділів у всіх департаментах компанії. Заявники повинні подати офіційну заяву на ім'я Генерального директора одного з дев'яти регіональних митних управлінь. Практичні кроки для отримання статусу АЕО в Японії включають попередні консультації з митними органами, подання заяви разом з супровідними документами, такими як план дій щодо дотримання вимог, лист самоперевірки, сертифікат про реєстрацію компанії та інші відповідні торгові документи. Після подання заява та документи перевіряються на відповідність загальним вимогам АЕО, і проводиться інспекція на місці для оцінки заходів безпеки зберігання вантажів та операційної діяльності компанії. У разі задовільних результатів Генеральний директор регіонального митного управління надає суб'єкту статус АЕО [174].

Отримання статусу АЕО означає, що компанія стає суб'єктом постаудиту, що вимагає проведення внутрішнього аудиту щонайменше раз на рік. Під час постаудиту митні органи перевіряють результати внутрішнього аудиту, проводять інтерв'ю та інспекції на місці для забезпечення відповідності вимогам та дотримання плану. Значні проблеми, виявлені під час постаудиту, призводять до видачі адміністративних розпоряджень про їх усунення, а невиконання цих розпоряджень може призвести до відкликання статусу АЕО [176]. Правова база діяльності АЕО включає Митний кодекс, урядові постанови, накази Міністерства фінансів та директиви Генерального директора Митно-тарифного департаменту Міністерства фінансів.

Процедура авторизації заявників на статус АЕО в Японії може займати до одного року, що значно довше, ніж в інших країнах-учасниках Азійсько-Тихоокеанського економічного співробітництва. Наприклад, найшвидша процедура авторизації АЕО у В'єтнамі займає 45 днів, тоді як найбільш поширена тривалість становить від 90 до 120 днів. Статус АЕО надає значні переваги учасникам зовнішньоекономічної діяльності шляхом спрощення та прискорення митних процедур. Станом на 2009 рік час проходження імпорتنих процедур для АЕО скоротився порівняно зі звичайними імпортерами з 62,4 до 38,6 години, включаючи скорочення етапів "прибуття в порт до відправлення на склад" з 23,3 до 16,8 години, "зберігання на складі до подання митної декларації" з 33,0 до 21,7 години, і "подання митної декларації до дозволу на імпорт" з 3,1 до 0,1 години [177]. Крім того, імпортери зі статусом АЕО можуть подавати декларації та отримувати схвалення до прибуття вантажу, а вантажі випускаються до сплати зборів і податків, а експортери звільнені від вимоги розміщувати вантаж у митній зоні для отримання дозволу на експорт. Оператори складів можуть створювати консигнаційні склади в порядку повідомлення, тоді як у звичайному порядку для цього потрібно отримати дозвіл митних органів. Транспортно-логістичні компанії зі статусом АЕО не зобов'язані отримувати дозвіл митних органів на кожен прохід через митницю. Виробничі компанії звільняються від необхідності розміщення експортних вантажів на митному складі при поданні експортних декларацій [177].

У сфері міжнародного співробітництва митних органів значна увага приділяється взаємному визнанню АЕО на основі Рамкових стандартів ВМО. Станом на 2025 рік було укладено 116 двосторонніх та 6 багатосторонніх (регіональних) угоди про взаємне визнання АЕО [12]. Це представляє принципово новий підхід до міжнародного митного співробітництва, яке традиційно базувалося переважно на обміні інформацією про негативні явища в міжнародній

торгівлі з метою запобігання правопорушенням. Однак для взаємного визнання АЕО необхідні два ключових елементи: надійні інформаційно-технологічні системи для забезпечення митних процедур та реалізації таких угод, а також якісно функціонуючі комунікаційні канали для обміну інформацією між митними органами відповідних країн в інтересах плавної реалізації таких угод. Таким чином, досвід Японії в реалізації та вдосконаленні програми АЕО підтверджує її зростаючу привабливість для учасників зовнішньоекономічної діяльності за рахунок прискорення та спрощення митних процедур та інших вигод, а також можливості зосередження ресурсів митних органів на ділянках з найвищим ступенем ризиків.

Окремого аналізу заслуговує програма АЕО в Індії, яка заснована на зобов'язаннях, взятих на себе державою відповідно до статті 7.7 Угоди СОТ про спрощення процедур торгівлі (ТФА) [178]. Програма АЕО є добровільною ініціативою з дотримання вимог, яка дозволяє митниці Індії підвищувати та оптимізувати безпеку вантажів через тісну співпрацю з ключовими зацікавленими сторонами міжнародного ланцюга постачання, включаючи імпортерів, експортерів, постачальників логістичних послуг, операторів терміналів, митних брокерів та операторів складів [178].

Реалізація індійської програми АЕО регулюється циркуляром Центральної ради з непрямих податків та мит (CBIC) 33/2016-Customs від 22 липня 2016 року [179], зі змінами, внесеними циркуляром 26/2018-Customs від 10 серпня 2018 року [180]. Ця нормативна база, що відповідає Рамковим стандартам SAFE, встановлює трирівневу систему статусу АЕО для експортерів та імпортерів. Рівні – АЕО Т1, АЕО Т2 і АЕО Т3, причому АЕО Т3 є найвищим рівнем акредитації – забезпечують різний рівень спрощень та переваг для суб'єктів, які отримали даний статус. Крім того, категорія АЕО-LO охоплює інші суб'єкти ланцюга постачання, крім імпортерів та експортерів [179, 180].

Циркуляр 26/2018-Customs децентралізував та оптимізував процес сертифікації АЕО Т1, скоротивши кількість необхідних додатків із семи до двох та усунувши надлишковість. Цей циркуляр також ввів більш суворі вимоги щодо відповідності на основі редакції Рамкових стандартів SAFE 2018 року та передових практик з національних програм АЕО інших митних адміністрацій [180].

Одним зі значних покращень, введених цим циркуляром, є повна децентралізація процесу сертифікації АЕО Т1. Наразі заявки на АЕО Т1 можуть бути затверджені на рівні регіональних митниць, що усуває затримки, які раніше виникали через пересилання заявок із регіональних офісів до Директорату міжнародних мит (АЕО HQ) [180].

Сертифікація АЕО пропонує кілька переваг для авторизованих операторів, включаючи мінімальне втручання митниці для вантажів суб'єктів АЕО, само декларування стандартних вхідних та вихідних норм (SION) відповідно до параграфу 4.07А Політики зовнішньої торгівлі (FTP) 2015-20 для експортерів АЕО Т1/Т2/Т3, та пряму доставку товарів у портах [181]. Крім того, суб'єкти АЕО отримують прямий доступ до портів для контейнерів, призначених для експорту, відтерміновану оплату мит для АЕО Т2 та АЕО Т3, а також переваги угод про взаємне визнання з іншими митними адміністраціями для суб'єктів АЕО Т2 та АЕО Т3 [181]. Пріоритетна обробка імпорتنих та експортних вантажів, прискорення розгляду справ та повернення коштів, включаючи повернення IGST та нарахування компенсацій, також є значними перевагами.

Митниця Індії підписала угоди про взаємне визнання з митними адміністраціями Південної Кореї, Гонконгу та Тайваню, а також угоду зі Сполученими Штатами, яка знаходиться на стадії завершення. Крім того, митниця Індії підписала спільний план дій (JAP) щодо угод про взаємне визнання з Угандою та ОАЕ, і знаходиться на стадії фіналізації подібних планів з

Австралією та Мексикою. Переговори тривають з 15 основними торговими партнерами, з метою укладення подальших угод про взаємне визнання [182].

Серед країн Азії досить специфічним є механізм впровадження АЕО у В'єтнамі. Впровадження ініціативи АЕО там розпочалося з пілотного проекту у травні 2011 року, який перейшов у офіційну програму у червні 2013 року. Статус АЕО у В'єтнамі надається строком на три роки митним брокерам та підприємствам з імпорту-експорту, які демонструють значний річний оборот, зазвичай понад 100 мільйонів доларів США [183]. Ця вимога щодо обороту є суворим критерієм, що гарантує, що статус АЕО отримують лише значні та фінансово стабільні підприємства. До 2017 і 2018 років компанії з сертифікатом АЕО забезпечували приблизно 35% загальної торгівлі В'єтнаму з імпорту та експорту, що підкреслює значний вплив цих операторів на національну економіку [183].

Категоризація підприємств-експортерів на агропродовольчі, морепродукти та високотехнологічні сектори підкреслює різноманітність та багатогранність експортної економіки В'єтнаму. Кількість АЕО у В'єтнамі значно зросла з 11 у 2013 році до 68 у березні 2019 року, що свідчить про зростаюче впровадження та важливість програми АЕО. Законодавча база, яка підтримує цю ініціативу, включає Закон про митницю № 54/2014/QH13, прийнятий 23 червня 2014 року, та Декрет № 08/2015/ND-CP, виданий 21 січня 2015 року. Ці нормативні акти полегшили митні операції та зміцнили міжнародне митне співробітництво. Стаття 3 Митного закону 2014 року чітко зазначає, що В'єтнам прагне спростити митні процедури для імпорту, експорту, в'їзду, виїзду та транзитних операцій [184].

Розвиток статусу АЕО у В'єтнамі додатково розкрито у статті 42 Митного закону 2014 року, статті 10 Декрету № 08/2015/ND-CP та статтях 12–17 Циркуляру 72/2015/TT-BTC від 12 травня 2015 року. Ці нормативні акти

окреслюють суворі вимоги для економічних операторів, які мають відповідати для отримання митних привілеїв і пріоритетів. Ці вимоги включають суворе дотримання митних і фіскальних законів протягом двох послідовних років, дотримання стандартів бухгалтерського обліку та аудиту, створення внутрішньої системи контролю, впровадження інформаційних технологій та електронних митних процедур для управління імпортно-експортною діяльністю та забезпечення безпеки ланцюга постачання. Крім того, ці оператори повинні здійснювати платежі через банки та підтримувати чистий реєстр без порушень, таких як ухилення від сплати податків, шахрайство, контрабанда та незаконна торгівля через кордон [184].

Серед привілеїв, наданих АЕО, стаття 43 Митного закону В'єтнаму 2014 року зазначає звільнення від перевірки відповідних документальних доказів у митних документах та від фізичного огляду товарів, за винятком випадків виявлення правопорушень або необхідності випадкових перевірок. Декрет № 08/2015/ND-CP додатково зазначає, що пріоритетні підприємства отримують переваги у вигляді прискорених процедур доставки, митного огляду та нагляду [185].

Основними експортними ринками В'єтнаму у 2018 році були Сполучені Штати (19%), Китай (17%), Європейський Союз (17%), члени АСЕАН (10%), Японія (8%) та Південна Корея (8%). Європейський Союз, як другий за величиною експортний ринок В'єтнаму, був значним імпортером в'єтнамських телефонних апаратів, електроніки, одягу та взуття. У 2018 році глобальні експортні поставки В'єтнаму телефонних апаратів і комплектуючих досягли 49 мільярдів доларів США, з яких 13,1 мільярда доларів було направлено до ЄС. Крім того, В'єтнам експортував електроніку та комп'ютери на суму 29,3 мільярда доларів США, одяг на суму 30,4 мільярда доларів США та взуття на суму 16,2

мільярда доларів США. Експорт одягу та взуття до ЄС становив відповідно 4,1 мільярда доларів США та 4,6 мільярда доларів США [184].

Тож, на основі аналізу досвіду міжнародної реалізації програм АЕО стає чітко зрозумілим той факт, що важливість спрощень і переваг для авторизованих операторів не можна применшувати, однак, не менш важливим є факт наявності укладених угод про взаємне визнання, які певною мірою балансують та доповнюють можливості які надає статус АЕО або йому подібні механізми. Угоди про взаємне визнання - це комплексна концепція, закладена в рамках SAFE, коли дві країни укладають угоду про взаємне визнання дозволів АЕО, виданих митними адміністраціями одна одній. SAFE сприяє розвитку партнерських відносин між митними адміністраціями та бізнесом, а також співпраці між самими митними адміністраціями різних держав з метою підвищення безпеки та спрощення процедур торгівлі. Вона заохочує митні адміністрації до співпраці в розробці процесів моніторингу перевірок та дозволів АЕО, а також стандартів і результатів контролю митної безпеки з метою мінімізації або усунення дублюючих зусиль.

Взаємне визнання, як це описує Європейська Комісія, має на меті сприяти торгівлі шляхом визнання статусу АЕО різними митними адміністраціями. Конкретно, це передбачає, що одна митна адміністрація визнає авторизацію АЕО, надану в рамках іншої програми, і погоджується надавати суттєві, порівнянні та, де це можливо, взаємні переваги та полегшення для взаємно визнаних АЕО [31]. Хоча ця концепція здається очевидною, важливо підкреслити, що незважаючи на взаємність у визнанні операторів між двома митними територіями, відповідні режими митної відповідності залишаються окремими та відмінними. Наявність угоди про взаємне визнання не означає уніфікацію двох митних режимів. Кожна територія зберігає свої власні регуляції та процедури відповідності, підкреслюючи незалежність своїх митних систем, водночас сприяючи більш

гладким та ефективним торговельним взаємодіям для авторизованих операторів. Ця відмінність підкреслює баланс між співпрацею та суверенітетом у рамках міжнародної торгівлі та митних операцій.

Рамкові стандарти SAFE чітко застосовують підхід, заснований на оцінці ризиків, до регулювання схем акредитації АЕО. Це очевидно з їх постійного наголосу на оцінці ризиків та управлінні ризиками. Однак важливо зазначити, що шаблони та стандарти, видані ВМО, також є надзвичайно комплексними. На цьому етапі розвитку АЕО корисною є двоаспектна стратегія. Наголос на ризиках спонукає митні органи та операторів приділяти пріоритетну увагу управлінню ризиками та їх мінімізації. Водночас, контрольний список вимог, заснованих на певних правилах, забезпечує більшу ефективність митних органів та надає економічним операторам певну ясність і визначеність, яку повністю ризикоорієнтована система не може забезпечити.

ВМО займається встановленням стандартів для багатьох країн-членів, які значно відрізняються за рівнем законодавчого та регуляторного розвитку та складності його будови. Відповідно, для надання рекомендацій країнам-членам ВМО, включення деяких компонентів або приписів, заснованих на правилах, у національні заходи регулювання програм АЕО є вкрай доцільним. Важливо знайти правильний баланс у цьому питанні.

Коли йдеться про баланс, слід пам'ятати, що існують важливі відмінності між програмами АЕО та загальним транснаціональним регулюванням, що робить будь-які прямі порівняння не зовсім задовільними [186]. Основною метою адміністрування програми АЕО є не виявлення або санкціонування митних чи безпекових загроз, а сприяння торгівлі [187]. Хоча дотримання митних вимог та питання безпеки дійсно мають відношення до програм АЕО, ВМО розглядає їх в основному як схеми акредитації, де оператори самі подають заявки для розгляду. Ці програми призначені для функціонування паралельно з основними

обов'язками митних органів. Співпраця між митними адміністраціями держав та підприємствами, що бажають отримати авторизації АЕО, або вже її отримали є ключовою складовою успішної програми АЕО. ВМО підкреслює важливість “Консультацій, Співпраці та Комунікації”, сприяючи заходам для митниці та АЕО, спрямованим на взаємовигідні робочі відносини [188].

Деякі країни сприймають АЕО як частину своєї правоохоронної ролі митниці, як це видно з програми Китаю [189]. Однак стандарти ВМО більше схиляються до сприяння торгівлі. Угода про взаємне визнання працює на основі того, що внутрішня система акредитації країни є заснованою на оцінці ризиків, як рекомендує ВМО.

Загалом, світовий досвід реалізації програм АЕО багато в чому є унікальним. Програми АЕО трансформували глобальну торгівлю, зменшивши середній час митного оформлення на 30% у країнах із високим рівнем цифровізації, таких як Сінгапур (завдяки блокчейну), та скоротивши логістичні витрати на 5–15% в ЄС [190, 191]. Китайська багаторівнева система АЕО, інтегрована в Ініціативу "Один пояс, один шлях", забезпечила зростання транскордонної торгівлі з 48 країнами-партнерами на 18% у 2020–2022 роках [192]. Однак розбіжності у підходах залишаються: ЄС акцентує на спрощенні через угоди про взаємне визнання (УВВ) з 17 країнами (European Commission, 2022), тоді як США через С-ТРАТ збільшили витрати бізнесу на відповідність на 20–30%, орієнтуючись на антитерористичні заходи [193].

Зростання протекціонізму, наприклад, ескалація тарифів між США та Китаєм, загрожує перевагам АЕО. Введені США у 2025 році тарифи на китайські електромобілі (100%) та напівпровідники (50%) порушують ланцюги поставок, змушуючи компанії долати суперечливі стандарти відповідності [194]. Відплатні заходи, такі як 15-відсоткові тарифи Китаю на сільськогосподарську продукцію США, посилюють фрагментацію торгівлі, знижуючи ефективність АЕО у

забезпеченні безперебійної логістики [193]. Аналогічно, залежність Мексики від експорту в США (80% автомобільного виробництва) викриває вразливості, коли тарифи збільшують витрати, підриваючи стійкість ланцюгів поставок, досягнуту завдяки АЕО [195].

Без системи АЕО міжнародна торгівля стала б менш ефективною та більш уразливою. Митні процедури затримувалися б через ручні перевірки та бюрократію, що особливо шкодило б малому та середньому бізнесу. Зросли б ризики порушень через відсутність стандартизованих механізмів безпеки. Крім того, розрізнені регуляторні вимоги країн ускладнювали б логістику, збільшуючи витрати на дотримання правил [196]. Для країн, що розвиваються, які вже стикаються з інфраструктурними обмеженнями, відсутність АЕО могла б поглибити маргіналізацію на світових ринках [197]. Саме АЕО залишаються ключовим інструментом для ефективної та безпечної глобальної торгівлі. Водночас різноманітний досвід країн, сформований культурними, економічними та географічними особливостями, робить міжнародні системи більш адаптивними та інноваційними [142, с. 1102-1103]. Умови глобалізації вимагають не уніфікації, а співпраці, яка поважає розбіжності та перетворює їх на джерело розвитку. Майбутнє торгівлі полягає в поєднанні надійних інституційних механізмів, таких як АЕО, з багатством національних практик — саме це забезпечить інклюзивний економічний прогрес.

Таким чином, на основі аналізу досвіду реалізації програм АЕО у різних регіонах та країнах світу можна зрозуміти декілька важливих аспектів.

По-перше, загальноприйняті базові концепції щодо АЕО можуть зазнати суттєвих трансформацій і змін залежно від того, яким чином національні митні адміністрації будуть їх реалізовувати. Навіть у рамках одного регіону особливості реалізації можуть бути як максимально наближеними – наприклад, у Північній Америці, так і мати значні відмінності в кожному конкретному

випадку, як це спостерігається в Азії. Це підкреслює необхідність гнучкого підходу до впровадження програм АЕО, що враховує специфіку національних митних систем та економічного середовища. Важливим є також врахування культурних та економічних відмінностей між країнами, що може впливати на ефективність реалізації програм.

По-друге, ефективність програми АЕО значною мірою залежить від того, наскільки якісно та комплексно потенційні суб'єкти, що можуть отримати авторизацію, будуть проінформовані про ці можливості. Інформування має бути не лише повним і доступним, але й здійснюватися вчасно, щоб підприємства могли підготуватися до проходження процедури авторизації. Крім того, важливою є прозорість і ефективність системи, яка забезпечуватиме процедури оцінки відповідності, контролю та регулювання процесів, пов'язаних із отриманням авторизації. Це сприятиме підвищенню довіри до програми з боку бізнесу та стимулюватиме більше підприємств до участі у ній. Крім того, належна комунікація та співпраця між митними адміністраціями та бізнесом є критичними для успішного впровадження програми.

По-третє, найбільш вдалі та успішні програми АЕО досягають значної частини свого успіху завдяки наявності угод про взаємне визнання, укладених між країнами. Такі угоди значно полегшують процедури митного контролю та спрощують міжнародну торгівлю, роблячи програми АЕО більш привабливими для підприємств. Укладення угод про взаємне визнання є ключовим фактором, який потенційно може суттєво підвищити привабливість та ефективність програм АЕО, сприяючи інтеграції національних економік у глобальну торговельну систему та забезпечуючи конкурентні переваги для учасників таких програм. Окрім цього, угоди про взаємне визнання можуть сприяти гармонізації митних процедур на міжнародному рівні, що забезпечує більш передбачувані та стабільні умови для бізнесу.

Тож, аналіз досвіду впровадження програм АЕО у різних країнах світу демонструє необхідність гнучкого підходу до їх реалізації, забезпечення якісного інформування потенційних учасників та укладення угод про взаємне визнання як ключових елементів успішного функціонування програм авторизованих економічних операторів. Для досягнення максимальних результатів важливо також забезпечити належну підтримку з боку урядів та міжнародних організацій, що сприятиме сталому розвитку та ефективності програм АЕО у довгостроковій перспективі.

Висновки до розділу 2

1. У контексті діяльності АЕО публічний інтерес реалізується через оптимізацію митних процедур, зменшення адміністративного навантаження на бізнес та забезпечення економічної безпеки держави. Крім іншого принципи належного публічного адміністрування тут трансформуються у механізми спрощеного документообігу, автоматизованого аудиту та преференційного режиму для операторів з високим рівнем дотримання стандартів. На відміну від сфери охорони здоров'я, де пріоритетом є фізичний стан населення, у діяльності АЕО акцент зміщується на економічну стабільність, інтеграцію у світові ланцюги доданої вартості та дотримання міжнародних протоколів безпеки.

2. Аналіз світового досвіду впровадження програм АЕО демонструє відсутність універсальної моделі, здатної однаково ефективно функціонувати в різних правових системах. Кожна держава формує інституційні механізми АЕО, керуючись власним законодавчим ландшафтом, економічними пріоритетами та викликами у сфері безпеки. Саме ця диференціація робить програми АЕО інструментом, який не лише відповідає міжнародним стандартам (зокрема, Рамковим стандартам безпеки СОТ), але й інтегрується в національні

адміністративні процедури, забезпечуючи баланс між ефективністю митного контролю та стимулюванням економічної активності.

3. Попри загальну схожість основних підходів до реалізації АЕО, світова різноманітність відповідних моделей обумовлена глибинними відмінностями у правових традиціях. Наприклад, в ЄС програми АЕО базуються на принципах взаємного визнання та гармонізації митних процедур, що відповідає наднаціональній природі європейського права. Проте навіть у межах ЄС існують нюанси: країни Балтії акцентують на кібербезпеці ланцюгів постачання, тоді як країни Південної Європи – на боротьбі з організованою злочинністю. Це підкреслює, що адміністративно-правові рішення мають ґрунтуватися на локалізованій діагностиці ризиків, а не механічному запозиченні чужих схем.

4. Українські реформи мають враховувати як національні специфічні умови, так і стратегічні цілі євроінтеграції. Впровадження інноваційних практик щодо реалізації програми АЕО не лише оптимізує митні процеси, а й створить передумови для більш глибокої інтеграції нашої держави у глобальний економічний простір, що робить актуальними подальші дослідження в галузі оптимізації правових та організаційних механізмів функціонування АЕО. Успіх реформи залежатиме від системності впровадження змін, відкритості до діалогу з європейськими партнерами та здатності адаптувати світовий досвід до українських реалій.

ВИСНОВКИ

У дисертації здійснено теоретичне узагальнення і вирішення наукового завдання, що полягає в отриманні наукових та практичних висновків щодо адміністративно-правових засад діяльності авторизованого економічного оператора, виявленні проблемних аспектів нормотворчості та правозастосування у вказаній сфері, а також надання обґрунтованих пропозицій і рекомендацій для їх вирішення. В результаті проведеного дослідження зроблено такі висновки.

1. Ретроспективний аналіз становлення та розвитку інституту АЕО в Україні демонструє, що процес впровадження та реалізації даної програми має неоднорідний та динамічний характер. На початковому етапі в Україні було запроваджено програму «уповноважених економічних операторів», однак цей підхід не відповідав вимогам сучасності і обмежився переважно теоретичними напрацюваннями. Попри це, досвід, накопичений за часів існування «уповноважених економічних операторів», став базою для подальшої розробки концепції АЕО, яка формувалася з урахуванням євроінтеграційних процесів та під впливом необхідності адаптації національного законодавства до стандартів ЄС. Саме ця адаптація та інтеграція нових підходів є ключовим чинником успішного функціонування програми АЕО. Таким чином, розвиток інституту АЕО в Україні відображає не лише еволюцію адміністративно-правових засад його діяльності, але й демонструє здатність національної правової системи до інновацій та гармонізації з європейськими стандартами.

2. Правове регулювання діяльності АЕО здійснюється на основі різнопланових нормативних актів. Ключові положення щодо регулювання діяльності авторизованих операторів містяться у МКУ – «Глава 2. Авторизований економічний оператор» та Постанові КМУ від 27.09.2022 № 1092 «Деякі питання реалізації положень Митного кодексу України щодо надання авторизацій», яка

замінила Постанову КМУ від 29.07.2020 № 665. Інтеграції з ЄС вимагає більш повного та детального правового регулювання проблеми яке здійснено Постановою КМУ від 27.01.2021 № 50 «Про затвердження Порядку ведення Єдиного державного реєстру авторизованих економічних операторів», Постановою КМУ від 03.02.2021 № 70 «Про затвердження форми, опису та правил використання національного логотипа авторизованого економічного оператора та форми сертифіката авторизованого економічного оператора», а також Постановою КМУ від 02.09.2024 № 423 «Про затвердження Вимог до характеристик митних пломб і пломб спеціального типу та Вимог до порядку ведення обліку та зберігання пломб спеціального типу». Низка правовідносин регулюються іншими, менш спеціалізованими, нормативними актами. Основою для міжнародного регулювання комплексу питань, що пов'язані із функціонування АЕО та мають опосередкований вплив на вітчизняне законодавство складають - Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур (Киотська конвенція), Рамкові стандарти безпеки та полегшення світової торгівлі та Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 952/2013 від 9 жовтня 2013 року про встановлення Митного кодексу Союзу, які фактично виступають зразками на основі яких було вибудовано вітчизняну модель АЕО.

3. Подальший розвиток інституту АЕО в Україні визначається стратегічною необхідністю інтеграції у систему глобального економічного простору. Така інтеграція має забезпечуватись укладенням міжнародних угод про взаємне визнання авторизації АЕО. Відсутність таких угод створює системні бар'єри для реалізації адміністративно-правових механізмів вітчизняної програми АЕО, обмежуючи її дію національними кордонами. Це суттєво знижує економічну привабливість статусу АЕО для суб'єктів підприємницької діяльності в Україні, оскільки обмежує доступ до митних спрощень у зарубіжних державах. Наприклад, досвід Європейського Союзу та США демонструє, що

ефективність АЕО прямо корелює з наявністю двосторонніх угод про взаємне визнання, які не лише синхронізують стандарти митної безпеки, а й інституційно інтегрують національні системи в єдиний правовий простір.

4. Надання авторизації АЕО здійснюється в межах специфічного адміністративного провадження, врегульованого МКУ та Законом України «Про адміністративну процедуру». При чому до МКУ не були внесені змін, які б привели його у відповідність зі вказаним Законом. За таких обставин митні органи, виступаючи у ролі адміністративних органів, мають вчинити усі необхідні дії для оновлення законодавства, а доти ретельно дотримуватись принципів адміністративної процедури.

5. Статті 19-9 та 19-10 МКУ побудовані таким чином, що позбавляють претендента на авторизацію права бути заслуханим, надати свої пояснення та заперечення проти негативного рішення (відмови в авторизації АЕО) адміністративному органу, який вирішує справу по суті. Це право замінене можливістю надати пояснення посадовій особі (члену комісії), яка не приймає адміністративного акту, а лише приймає попередні рішення на етапі оціни відповідності. Це порушує принцип адміністративної процедури щодо гарантування права особи на участь в адміністративному провадженні. У п. 3 Прикінцевих та перехідних положень Закону «Про адміністративну процедуру» прямо вказано що до приведення інших законодавчих актів (в тому числі і МКУ) у відповідність із цим Законом вони застосовуються в частині, що не суперечить принципам адміністративної процедури. Відповідно низка приписів ст. 19-9 та 19-10 МКУ потребують змін та доповнень, а доти, у випадку ризика прийняття негативного адміністративного акту, претендентам на авторизацію право бути заслуханим має надаватись у повному обсязі, без винятків та обмежень. Таке заслуховування має проводитись в порядку, визначеному законом «Про адміністративну процедуру».

6. Згідно з ч. 1 ст. 24 МКУ особа (у тому числі й претендент на авторизацію АЕО) має право оскаржити рішення митних органів до митного органу вищого рівня або до суду. У нашому випадку адміністративним органом, що вирішує справу про авторизацію АЕО є безпосередньо Держмитслужба, яка і є митним органом вищого рівню. Таким чином оскарження рішення про відмову в авторизації АЕО можливе лише в порядку адміністративного судочинства. Разом з тим ст. 18 Закону «Про адміністративну процедуру» визначає, що особа має право оскаржити адміністративний акт як в адміністративному так і в судовому порядку. Стаття 79 цього ж Закону встановлює особливості адміністративного оскарження рішення, у разі відсутності в його автора адміністративного органу вищого рівня. Ключову роль тут відіграє комісія з розгляду скарг, утворена при такому органі. КМУ у Постанові від 28.04.2023 р. № 420, поклав на відповідних суб'єктів публічної адміністрації обов'язок утворити такі Комісії. Таким чином рішення про відмову в наданні авторизації АЕО може бути оскаржене до Держмитслужби, а для забезпечення реалізації цього права необхідно утворити комісію з розгляду скарг при ній. Невиконання цього обов'язку є порушенням такого принципу адміністративної процедури як гарантування права на належний правовий захист.

7. Визначення АЕО закріплене у МКУ, не розкриває сутність та зміст терміну, а виключно підкреслює його вольову природу. На наш погляд АЕО слід визначити як суб'єкта господарювання (юридична особа або фізична особа-підприємець), який, відповідає суворим критеріям національного законодавства та міжнародних стандартів ВМО, отримав спеціальний статус (авторизацію), що підтверджує його надійність і безпеку в міжнародному ланцюзі постачання та надає доступ до певних пільг та спрощень.

8. Роль АЕО полягає в оптимізації міжнародної торгівлі шляхом зменшення адміністративного навантаження на її учасників, прискоренні митних процедур і

підвищенні передбачуваності логістики. Він виступає «довіреною ланкою» для митних органів, що дозволяє перерозподілити державні ресурси і, як наслідок, підвищити увагу до перевірки менш надійних учасників зовнішньоекономічних відносин.

9. Адміністративно-правові засади діяльності АЕО ґрунтуються на системному поєднанні регуляторних, організаційних та контрольних елементів, спрямованих на досягнення стратегічних цілей держави у глобалізованій економіці. Це включає не лише формальне закріплення механізму взаємодії держави та АЕО, а й формування довіри між учасниками митних відносин, що є критичним для реалізації публічного інтересу в умовах цифрової трансформації.

10. З метою досягнення чіткого виконання АЕО митного законодавства щодо них можуть застосовуватись заходи адміністративного примусу як загального так і спеціального характеру. Останні об'єднуються у дворівневу систему, до якої входять заходи адміністративного запобігання (зупинення адміністративного акту, яким АЕО було надано авторизацію) та заходи адміністративного припинення (скасування адміністративного акту, яким АЕО було надано авторизацію та анулювання адміністративного акту, яким АЕО було надано авторизацію). Однак назви заходів адміністративного припинення, що використовуються в МКУ суперечать як Делегованому регламенту (ЄС) 2015/2446 так і положенням закону «Про адміністративну процедуру». Для усунення протирічч пропонуємо замінити в главі 3 МКУ та пов'язаних з нею підзаконних актах термін «скасування рішення митного органу» на «відкликання рішення митного органу», а «анулювання рішення» на «визнання недійсним адміністративного акту». Крім іншого така зміна термінів виправдана й тим, що застосування заходів адміністративного запобігання та припинення має здійснюватися в межах адміністративних проваджень з дотриманням принципів адміністративної процедури.

11. Системами адміністративного примусу які застосовуються до АЕО в Україні та ЄС мають відмінності. Українська модель включає заходи адміністративного запобігання та адміністративного припинення, а європейська – ще й адміністративні стягнення. Вважаємо за доцільне усунути це протиріччя шляхом доповнення глави 68 МКУ новою статтею: «Порушення порядку здійснення фахової діяльності авторизованим економічним оператором». Розробити текст статті доцільно спираючись на аналіз статистичних даних про функціонування АЕО, скоєні ними порушення, результати застосування щодо них заходів адміністративного запобігання та припинення.

12. Аналіз світового досвіду впровадження програм АЕО демонструє відсутність універсальної моделі, здатної однаково ефективно функціонувати в різних правових системах. Кожна держава формує інституційні механізми АЕО, керуючись власним законодавчим ландшафтом, економічними пріоритетами та викликами у сфері безпеки. Саме ця диференціація робить програми АЕО інструментом, який не лише відповідає міжнародним стандартам (зокрема, Рамковим стандартам безпеки СОТ), але й інтегрується в національні адміністративні процедури, забезпечуючи баланс між ефективністю митного контролю та стимулюванням економічної активності.

13. Досвід ЄС щодо впровадження інституту АЕО становить ключову основу для формування адміністративно-правових засад діяльності таких суб'єктів в Україні. Згідно з Угодою про асоціацію між Україною та ЄС, гармонізація національного законодавства з європейськими стандартами визначила вектор розбудови правового регулювання АЕО. Зокрема, українська правова база, що стосується статусу, процедур авторизації та функціонування цих операторів, була сформована шляхом прямого запозичення ключових положень Регламенту (ЄС) № 952/2013 та інших актів *acquis communautaire*. Це дозволило не лише інтегрувати спільні для ЄС механізми (наприклад, спрощення

митних процедур, диференціація типів АЕО), але й закріпити адміністративні інструменти оцінки суб'єктів, зокрема критерії фінансової стійкості, дотримання безпеки ланцюгів постачання та відповідності стандартам, що визначені як критичні для надання авторизації.

14. Необхідність модернізації існуючої моделі АЕО в Україні набуває критичного значення у контексті глобальних викликів та інтеграційних процесів. Попри те, що держава поступово впроваджує механізми регулювання діяльності АЕО, їх ефективність обмежується фрагментарністю нормативно-правової бази та недостатньою адаптованістю до динаміки міжнародної торгівлі. Наразі ключовою проблемою залишається відсутність цілісного адміністративно-правового підходу, який би поєднував упровадження ризик-орієнтованого контролю зі стимулюванням бізнесу через преференційні режими.

15. Дослідження правового регулювання діяльності АЕО в зарубіжних країнах виявило різноманітні підходи, які можуть бути корисними для України. Окрім моделей ЄС, США та Японії, значний інтерес становить досвід Канади, де до програма РІР крім загальноприйнятих компонентів залучено механізм публічно-приватного партнерства з акцентом на проактивну оцінку ризиків. Це дає можливість підвищити рівень взаємної довіри між митними органами та АЕО.

16. Для України, у питаннях удосконалення публічного діяльності АЕО, ключовим має стати синтез найкращих іноземних практик: від європейської децентралізації до технологічних рішень Азії. Особливої уваги заслуговують досвід В'єтнам та Індія щодо поступової гармонізації національного законодавства з міжнародними стандартами, зокрема через участь у міжнародних угодах, що сприяє створенню сприятливого середовища для АЕО. Передовим досягненнями Китаю є використання централізованих цифрових платформи для моніторингу в режимі реального часу та застосування штучного інтелекту для

аналізу ланцюгів постачання. Це дозволяє забезпечити більш тісне інтегрування АЕО з митними органами та зменшити час митного контролю.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Karlsson, L. Back to the future of Customs: A new AEO paradigm will transform the global supply chain for the better. *World Customs Journal*, 2017. Vol. 11(1). P. 23-34.
2. Додаток II до Протоколу про внесення змін до Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур (Загальний додаток): Правила; Рада митного співробітництва від 26.06.1999. № 976_007. URL: https://zakon.rada.gov.ua/go/976_007 (дата звернення: 22.02.2022).
3. Додаток III до Протоколу про внесення змін до Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур (Спеціальні додатки): Правила; Рада митного співробітництва від 26.06.1999. № 976_008. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/976_008 (дата звернення: 22.02.2022).
4. Про спрощення і гармонізацію митних процедур: Міжнародна конвенція від 18.05.1973 року. Рада митного співробітництва. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_643#Text (дата звернення: 30.09.2022).
5. Widdowson, D., Holloway, S. Core border management disciplines: Risk based compliance management. *Border management modernization*. World Bank, 2011. Cha. 6. P. 95-113.
6. Regulation (EC) No 648/2005 of the European Parliament and of the Council of 17 April 2005 on certain financial collateral arrangements: Official Journal L 137, 30.05.2005. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2005/648/oj/eng> (дата звернення: 01.04.2023).
7. World Customs Organization. SAFE Framework of Standards. 2021. Brussels, Belgium. URL: <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/safe-framework-of-standards.pdf?la=ru-RU> (дата звернення: 17.03.2023).

8. Regulation (EC) No 1875/2006 of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 prohibiting discrimination on grounds of nationality between third-country nationals in the granting of Community financial support for student mobility. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/1875/oj/eng> (дата звернення: 03.04.2025).

9. 9-та Конференція міністрів COT | Міністерство економіки України. URL: <https://me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=fe8117b9-9d89-42a9-88cd-d155e6cc3cf7&title=BaliiskiDomovlenosti> (дата звернення: 03.04.2025).

10. Agreement on Trade Facilitation: Ministerial Decision of 7 December 2013 (WT/MIN(13)/36, WT/L/911). URL: <https://edbmauritius.org/wp-content/uploads/2022/12/Trade-Facilitation-Agreement.pdf> (дата звернення: 03.04.2023).

11. Про внесення змін до Митного кодексу України щодо деяких питань функціонування авторизованих економічних операторів: Закон України від 02.10.2019 № 141-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2019. № 49. Ст. 328.

12. AEO - Authorized Economic Operator. URL: <https://aeo.wcoomd.org/> (дата звернення: 04.04.2025).

13. Митний кодекс України: Закон України від 11.07.2002 № 92-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2002. № 38-3. Ст.288.

14. Про затвердження Порядку застосування спеціальних спрощень, що надаються уповноваженому економічному оператору: Постанова Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 447. *Офіційний вісник України*. 2012. Ст. 98.

15. Бутова, О. Ю.. Інститут уповноваженого митного оператора як механізм спрощення умов зовнішньоекономічної діяльності. *Публічне управління та митне адміністрування : правонаступник наукового збірника "Вісник Академії митної служби України. Серія: "Державне управління". Львів, 2017. № 2. С. 181-186.*

16. Митний кодекс України: Закон України від 13.03.2012 № 4495-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2012. № 44-45, № 46-47, № 48. Ст.552.
17. Деякі питання реалізації положень Митного кодексу України щодо надання авторизацій: Постанова Кабінету Міністрів України від 27.09.2022 № 1092. *Офіційний вісник України*. 2022. № 81. Ст. 49.
18. Про затвердження Порядку ведення Єдиного державного реєстру авторизованих економічних операторів: Постанова Кабінету Міністрів України від 27.01.2021 № 50. *Офіційний вісник України*. 2021. № 11. Ст. 455.
19. Про затвердження форми, опису та правил використання національного логотипа авторизованого економічного оператора та форми сертифіката авторизованого економічного оператора: Постанова Кабінету Міністрів України від 03.02.2021 № 70. *Офіційний вісник України*. 2021. №13. Ст. 536.
20. Будз О. Ф. Розвиток управління митним обслуговуванням підприємств: дис. на здоб. наук. ступ. д-ра філософії. Львів. 2020. 249 с.
21. Острікова Т. Г. Авторизований економічний оператор як атрибут системи митної безпеки. *Український правовий вимір: пошук відповідей на глобальні міжнародні виклики*: матеріали III міжнародної науково-практичної конференції. Дніпро: Університет митної справи та фінансів, 2021. С. 106–109.
22. Кормич Б. А. Впровадження АЕО в Україні: формальна та практична гармонізація законодавства. *Наука та суспільне життя України в епоху глобальних викликів людства у цифрову еру (з нагоди 30-річчя проголошення незалежності України та 25-річчя прийняття Конституції України): у 2 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ.конф. (м. Одеса, 21 трав. 2021 р.) / за загальною редакцією С. В. Ківалова*. Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2021. Т. 1. С. 385-388.

23. Вербицький, О. М., Вербицкий, А. Н., Домбровська, О. П., Тіхосова, Г. А., Боярська, О. В. Стан запровадження в Україні інституту авторизованого економічного оператора. *Вісник ХНТУ*. Херсон, 2021. №1(76). С. 20-26.
24. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони : Угода, Міжнародний документ від 27.06.2014 р. *Офіційний вісник України*. 2014. № 75, т. 1. С. 83. Ст. 2125.
25. Мазур А.В., Кунєв Ю.Д. Методи нетарифного регулювання при переміщенні товарів через митний кордон України. *Наукові перспективи*. 2023. №9(39). С. 471-482.
26. Митна енциклопедія: у 2 т. за ред. І. Г. Бережнюк (відп. ред.) та ін. Хмельницький: ПП Мельник А. А., 2013. 536 с.
27. Мельник А.А. Митна політика та митна безпека України : монографія / за заг. ред. П.В. Пашка, І.Г. Бережнюка. Хмельницький: ПП, 2013. 338 с.
28. Гуменюк О. Г. До питання про основні принципи регулювання зовнішньоекономічної діяльності. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. Херсон, 2016. Вип.16. С. 113-116.
29. Кийда Л. І., Шевченко Н. І. Особливості реалізації державної митної політики в Україні. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2020. № 4. URL: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=1688> (дата звернення: 19.04.2022).
30. Івашова Л. М., Кийда Л. І. Процедури спрощеного митного контролю в діяльності митних органів у контексті захисту економічної безпеки України. *Публічне управління та митне адміністрування*. 2021. № 2 (29). С. 69 – 73.
31. Regulation (EU) No 952/2013 of the European Parliament and of the Council of 9 October 2013 laying down the Union Customs Code URL: <https://eur->

lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:32013R0952 (дата звернення: 17.10.2022).

32. Ostrikova, T. AEOs' Institution Development in the EU and Ukraine: Common Standards in Different Perceptions. *Lex Portus*. 2021. No. 7(5), P. 69 - 87.

33. Несторишен І. В., Туржанський В. А. Концептуалізація інституту уповноважених економічних операторів: проблеми забезпечення балансу безпеки та спрощення міжнародної торгівлі: монографія. Ірпінь-Хмельницький, 2017. 306 с.

34. Про внесення змін до Митного кодексу України та інших законів України щодо деяких питань виконання глави 5 розділу IV Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: Закон України від 15.08.2022 № 2510-IX. *Голос України*. 2022. 31 серпня (№ 179).

35. Про деякі питання функціонування авторизованих економічних операторів: Постанова Кабінету Міністрів України від 29.07.2020 № 665. *Офіційний вісник України*. 2020. № 63. Ст. 49.

36. Острікова Т. ТЕСТ НА АЕО. *Український правовий вимір: пошук відповідей на глобальні міжнародні виклики: матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції*. Дніпро: Університет митної справи та фінансів, 2022. С. 78-84.

37. Канигін С. М., Тищенко В. Ф., Азізова К. М. Міжнародний досвід організації перевірок кандидатів на отримання статусу авторизованого економічного оператора. *Економіка та суспільство*. 2022. Вип. 39. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/1411> (дата звернення: 30.09.2022)

38. Пашко П.В., Мирошніченко Г.Б., Штик Ю.В. Авторизований економічний оператор: шляхи розвитку, його вплив на процеси при митному

оформлені, ризики застосування. *Наукові праці ДонНТУ*. Серія: економічна. 2024. № 1 (29). С. 110-117. doi: [http://doi.org/10.31474/1680-0044-2024-1\(29\)-110-117](http://doi.org/10.31474/1680-0044-2024-1(29)-110-117)

39. Несторишен І. В., Бережнюк І. Г., Брендак А. І. Система управління митними ризиками в контексті спрощення митних процедур. *Modern Economics*. 2020. № 22(2020). С. 59-63. doi: [https://doi.org/10.31521/modecon.V22\(2020\)-09](https://doi.org/10.31521/modecon.V22(2020)-09)

40. Про адміністративну процедуру: Закон України від 17.02.2022 № 2073-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2023. № 15. Ст. 50.

41. Бойко І. Роль і значення адміністративної процедури у публічному адмініструванні. *Науковий вісник Ужгородського Національного Університету*. 2022. № 69. С. 229–236. URL: https://adminprocedure.org.ua/assets/docs/Boiko_Rol_i_znachennia_administrativnoi_protsedury_u_publichnomu_administruvanni.pdf

42. Шевчук О., Ментух Н. Адміністративні процедури у сфері господарської діяльності. *Проблеми законності*. 2023. № 163. С. 280–294. URL: https://adminprocedure.org.ua/assets/docs/Shevchuk_Mentukh_AP_u_sferi_hospodarskoi%CC%88_diialnosti.pdf

43. Плахотнюк Н., Криворучко І. Визначення та втілення в Україні принципу верховенства права в адміністративній процедурі. *Збірник наукових праць Національної академії державного управління при Президентові України*. 2021. Вип. 1. С. 76–86.

44. Адміністративна процедура : конспект лекцій / за заг. ред. І. В. Бойко. Харків. 2017. 132 с.

45. Адміністративна процедура : навч. посіб. / І. В. Бойко, О. Т. Зима, О. М. Соловійова, А. М. Школик ; за заг. ред. І. В. Бойко. Харків : Право, 2019. 206 с.

46. Тимошук В. П. Адміністративні акти: процедура прийняття та припинення дії. Київ : Конус-Ю, 2010. 296 с.

47. Бойко І. Предмет регулювання та сфера дії Закону України «Про адміністративну процедуру». *Адміністративне право і процес*. 2022. № 4 (39). С. 17–32. URL: https://adminprocedure.org.ua/assets/docs/Boiko_Predmet_rehuliuвання_ta_sfera_dii_ZAP.pdf
48. Тимошук В. До визначення предмета Закону України «Про адміністративну процедуру». *Правова держава*. 2023. № 34. С. 366–379. URL: https://adminprocedure.org.ua/assets/docs/Tymoshchuk_Do_vyznachennia_predmeta_ZAP.pdf
49. Бойко І. Євроінтеграційний зміст і значення Закону України «Про адміністративну процедуру». *Південноукраїнський правничий часопис*. 2022. Ч. 1. С. 190–198. URL: https://adminprocedure.org.ua/assets/docs/Boiko_Yevrointehratsiynyi_zmist_i_znachen_nia_ZAP.pdf
50. Соловійова О. Деякі міркування про принципи адміністративної процедури. *Проблеми законності*. 2023. № 163. С. 248–266. URL: https://adminprocedure.org.ua/assets/docs/Soloviova_Pryntsypy%20AP.pdf
51. Шандрук С. М. Базові принципи адміністративної процедури: зміст та класифікація. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 8. С. 365–367. <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2022-8/82>
52. Школик А. Оновлення нормативно-правових актів у зв'язку із прийняттям Закону України «Про адміністративну процедуру». *Адміністративне право і процес*. 2022. №4 (39). С. 61–72. URL: https://adminprocedure.org.ua/assets/docs/Shkolyk_Onovlennia%20NPA.pdf
53. Тимошук В. Дискусійні питання предмета і сфери дії Закону України «Про адміністративну процедуру». *Право України*. 2024. №11. С. 14-29. URL:

https://adminprocedure.org.ua/assets/docs/Tymoshchuk_Dyskusiini_pytannia_predmeta_i_sfery_dii_ZAP.pdf

54. Тимошук В. Щодо впровадження Закону «Про адміністративну процедуру». *Адміністративне право і процес*. 2022. №4 (39). С. 34–48. URL: https://adminprocedure.org.ua/assets/docs/Tymoshchuk_Vprovadzhennia_ZAP.pdf

55. Карабін Т. Виконання адміністративних актів: нові правила адміністративно-процедурного законодавства. *Право України*. 2024. №11. С. 71–83. URL: https://adminprocedure.org.ua/assets/docs/Karabin_Vykonannia_admin_aktiv.pdf

56. Михайленко В.В. Правові засади адміністративного провадження з отримання авторизації авторизованого економічного оператора в Україні. *Електронний журнал категорії Б «Наука і техніка сьогодні», Серія “Право”*. 2024. № 3 (31). С. 130–141. doi: [https://doi.org/10.52058/2786-6025-2024-3\(31\)-130-141](https://doi.org/10.52058/2786-6025-2024-3(31)-130-141)

57. 80 компаній в Україні стали надійними партнерами митниці: чи готовий ваш бізнес? URL: <https://customs.gov.ua/en/news/novini-20/post/80-kompanii-v-ukrayini-stali-nadiinimi-partnerami-mitnitsi-chi-gotovii-vash-biznes-2020>

58. Бойко І. Адміністративне оскарження та провадження за скаргою. *Журнал східноєвропейського права*. 2024. № 125. С. 92–97. doi: <https://doi.org/10.5281/zenodo.13371841>

59. Про затвердження Примірного положення про комісію з розгляду скарг: Постанова Кабінету Міністрів України від 28.04.2023 № 420. *Офіційний вісник України*. 2023. № 47. Ст. 2572.

60. РwC Україна. Авторизований економічний оператор: гід із програми авторизованого економічного оператора: РwC Україна. URL: <https://www.pwc.com/ua/uk/services/tax/assets/aeo-guide.pdf> (дата звернення: 07.04.2023).

61. Про приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту: Закон України від 30.08.2022 № 2555-IX. *Офіційний вісник України*. 2022. № 71. Ст. 4294.
62. Конвенція про процедуру спільного транзиту від 20.05.1987. *Офіційний вісник України*. 2022. № 80, № 71; 13.09.2022. Ст. 4912.
63. Про реалізацію експериментального проекту з впорядкування черговості прибуття автомобільних транспортних засобів до міжнародних та міждержавних пунктів пропуску через державний кордон України з використанням електронної системи “Електронна черга перетину кордону”: Постанова Кабінету Міністрів України від 05.12.2024 № 1411. *Офіційний вісник України*. 2025. № 2. Ст. 126.
64. Спрощення та переваги АЕО. TradeMaster.ua. 2023. URL: <https://trademaster.ua/articles/313651> (дата звернення: 07.08.2023).
65. Про затвердження Вимог до характеристик митних пломб і пломб спеціального типу та Вимог до порядку ведення обліку та зберігання пломб спеціального типу: Наказ Мінфін України від 02.09.2024 № 423. *Офіційний вісник України*. 2024. № 88. Ст. 5702.
66. Про затвердження Порядку реалізації положень Конвенції про процедуру спільного транзиту на території України: Наказ Мінфін України від 07.10.2022 № 325. *Офіційний вісник України*. 2022. № 87. Ст. 5431.
67. АЕО та NCTS: що маємо зараз та чого очікувати в майбутньому. QD PRO. 2023. URL: <https://qdpro.com.ua/uk/news/aeo-ta-ncts-shcho-maiemo-zaraz-ta-chogo-ochikuvati-v-maybutnomu> (дата звернення: 10.10.2023).
68. Реєстр авторизованих економічних операторів. Державна митна служба України. URL: <https://cabinet.customs.gov.ua/aeopubliclist> (дата звернення: 07.04.2024).

69. Дугінець Г.В., Вдовиченко М.М. Авторизований економічний оператор: переваги та проблеми імплементації в світі. *Економіка та суспільство*. 2024. Вип. 64. С. 667–672. doi: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-64-73>.
70. Сочка К.А. Діяльність митних посередників в сучасних умовах. *Науковий вісник Ужгородського університету. Серія Економіка*. Вип. 2 (62). 2023. С. 135–140. doi: [https://doi.org/10.24144/2409-6857.2023.2\(62\).135-140](https://doi.org/10.24144/2409-6857.2023.2(62).135-140)
71. Практика митного регулювання в ЄС: навчальний посібник. Київ, 2023. 300 с.
72. Чечетова-Терашвілі, Т.М. Термінологічна сутність та рівні дерегулювання економіки. *Бізнес Інформ*. 2015. № 1. С. 295-304.
73. Зима О. Т. Митне право : конспект лекцій. Харків : Право, 2018. 126 с.
74. Запорожець О.Ф. Шляхи підвищення якості митних послуг. *Інноваційна економіка*. 2018. № 3-4. С. 12-16.
75. Міщенко І. В. Деякі питання визначення правового статусу митних посередників в Україні. *Наукові праці Національного університету «Одеська юридична академія»*. Одеса : Юрид. л-ра, 2011. Т. 10. С. 345-350.
76. Коломієць Г.Б., Волковський Є.І., Пислиця А.В. Ефективність митного посередництва: сучасні виклики та перспективи розвитку. *Економіка та суспільство*. 2024. Вип. № 65. С. 293-311.
77. Закон України про адміністративні послуги: Закон України від 06.09.2012 р. № 5203-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 32. Ст. 409.
78. Дем'янюк О. Б., Герчаківський С. Д. Митне адміністрування: Навчальний посібник для студентів вищих навчальних закладів III-IV рівнів акредитації. – Тернопіль: ТНЕУ, 2016. – 328 с.
79. Возняковська К. А., Біленець Д. А. До питання облаштування зони митного контролю: господарські та організаційні аспекти. *Аналітичне-*

порівняльне правознавство. Ужгород, 2023. № 3. С. 149-154. URL: <http://journal-app.uzhnu.edu.ua/article/view/284605/278727>

80. Бондаренко, Є. П. Ефективність митного посередництва в умовах активізації зовнішньої торгівлі. Восьмі Всеукраїнські наукові читання пам'яті С. І. Юрія : зб. наук. праць [Тернопіль, 15 листоп. 2022 р.] / відп. за вип. О. П. Кириленко. – Тернопіль : ЗУНУ, 2022. С. 10-13.

81. Бакуменко В. Д., Красноручський О. О. Формування системи базових знань у галузі публічного управління та адміністрування. Український журнал прикладної економіки. 2019. Т. 4, № 3. С. 209-216. doi: <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2019-3-23>

82. Яковлєв І.П. Форми і методи публічного адміністрування у державній митній справі : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Одеса, 2016. 224 с.

83. Пилипишин В. П. Поняття та основні риси державного управління. *Юридична наука і практика*. 2011. № 2. С. 10-14.

84. Дегтяр А. О., Дегтяр О. А., Калашнікова Х. І., Гнатенко М. К. Публічне управління та адміністрування: навчальний посібник. Харків: НАУ «ХАІ», 2021. 128 с.

85. Легеза Ю. О. Розгляд питання поняття "публічне адміністрування". *Право і суспільство*. 2016. № 6(2). С. 107-111.

86. Біла В. Р. Форма та зміст публічного адміністрування. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського*. Серія : Юридичні науки. 2018. Т. 29(68), № 4. С. 79-83.

87. Фролова Є.І. Методи публічного адміністрування: понятійнозмістовна характеристика. *«Juris Europensis Scientia»*. 2023. № 1. С. 114–117. doi <https://doi.org/10.32782/chem.v1.2023.22>

88. Журавель Я.В. Адміністративно-правове забезпечення децентралізації органів виконавчої влади в Україні : дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.07 ; Національний авіаційний університет. Київ, 2021. 517 с

89. Вдовиченко О. М. Застосування методів публічного адміністрування в сучасних умовах: теоретичні та практичні аспекти. Правове забезпечення адміністративної реформи. 2022. Вип. 3. С. 124-131. doi: <https://doi.org/10.32850/sulj.2022.3.20>

90. Яковлєв І.П. Форми і методи публічного адміністрування у державній митній справі : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 ; Національний університет «Одеська юридична академія». Одеса, 2016. 26 с

91. Курс адміністративного права України : підручник / В.К. Колпаков, О.В. Кузьменко та ін. Київ : Юрінком Інтер, 2013. 864 с.

92. Юровська В.В. Метод адміністративного права: теоретико-правовий аналіз. Підприємництво, господарство і право. 2017. № 12. С. 188-192.

93. Публічне адміністрування : навчальний посібник / О. М. Ястремська, Л. О. Мажник. – Х. : ХНЕУ ім. С. Кузнеця, 2015. – 132 с.

94. Карабін Т. О. Адміністративні договори: невідомі та суперечливі питання українського законодавства. *Аналітичне-порівняльне правознавство*. ДВНЗ «УжНУ» Ужгород, 2024. №4. С. 372-377. URL <http://journal-app.uzhnu.edu.ua/article/view/311019/302321>

95. Лебідь, В. В., Ануфрієва, Т. Г., Савенко, Г. М., Скрипник, В. Е. (2021). Дослідження ефективності спрощення митних формальностей на основі діджиталізації. *Technology Audit and Production Reserves*, 1(4(57)), 49–53. <https://doi.org/10.15587/2706-5448.2021.225627>

96. Міністерство фінансів України. Про затвердження Положення про Єдину автоматизовану інформаційну систему митних органів, порядок та умови застосування її систем: Наказ від 19.05.2023 р. № 263, зареєстровано в

Міністерстві юстиції України 03.07.2023 р. за № 1132/40188. *Офіційний вісник України*. 2023. № 65, том 2. С. 865. Ст. 3751.

97. Журавель Я.В. Деякі питання застосування методу переконання у публічному адмініструванні. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2020. № 2. С. 81-84. С. 82.

98. Дорофеєва Л.М., Корнева Т.В. Виклики та співпраця на шляху Європейської інтеграції в сфері митної справи. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія Право, 2023, випуск 80 ч.1. С. 455-461.

99. Ткаля О.В. Переконання як сучасний метод адміністративно правового впливу. *Право і суспільство*. 2018. № 2. С. 162–167.

100. Дьяченко О. В. Митний контроль як один із засобів виявлення правопорушень у сфері митного регулювання зовнішньоекономічної діяльності. *Вісник Хмельницького національного університету*. Економічні науки. 2016. № 2(1). С. 218-227.

101. Авраменко Н. Л., Дорошенко Т. М., Матвеев М. Е. Проблеми митного контролю в контексті європейської інтеграції України. *Економіка та держава*. 2022. № 1. С. 55–60. doi: 10.32702/2306-6806.2022.1.55

102. Білуха М.Т., Микитенко Т.В. Митний контроль: організація і методологія. *Науковий вісник Національного університету ДПС України (економіка, право)*. 2014. № 1 (64). С. 181—187.

103. Угрин В.В. Діджиталізація митного контролю в Україні. Інфраструктура ринку. Розділ "Гроші, фінанси і кредит". 2020. Вип. 47. С. 168—173. doi: <https://doi.org/10.32843/infrastructure47-31>

104. Назарова, Г., Кононенко, Л., Васильєв, О. Митне оформлення у системі митного контролю: сучасний стан та напрями удосконалення. *Таврійський науковий вісник*. Серія: Економіка, (16), 2023. С. 249-257. <https://doi.org/10.32782/2708-0366/2023.16.33>

105. Ткачик Ф. П. Митний контроль у забезпеченні економічної безпеки України. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського*. Серія : Економіка і управління. 2019. - Т. 30(69), № 5(2). С. 126-130.
106. Подра О. П., Петришин Н. Я. Особливості управління ризиками у митній сфері. *Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення та проблеми розвитку*. 2022. № 1 (7). С. 32-39.
107. Ментух Н.Ф. Зарубіжний досвід адміністративно-правового регулювання протидії митній злочинності. *Актуальні проблеми юридичної науки*. 2025. Вип. 1. С. 81-87. doi: <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2025.01.81>
108. Гапонюк О. О. Поняття та зміст адміністративно-правового регулювання публічно-сервісної діяльності органів державної влади України в митній сфері. *Вісник Запорізького національного університету*. Юридичні науки. 2015. № 3. С. 70-76.
109. Капітанець С., Руда Т. Удосконалення підходів у використанні системи управління ризиками у сфері пост-митного контролю. *Сталий розвиток економіки*. 2024. № 1(48). С. 351-359. doi: <https://doi.org/10.32782/2308-1988/2024-48-48>
110. ASYCUDA Programme. URL: <https://asycuda.org/en/programme/> (дата звернення: 03.12.2023).
111. Разумей Г.Ю., Разумей М.М. Штучний інтелект в управлінні ризиками та визначенні об'єктів контролю для митного аудиту. *Публічне управління у сфері державної безпеки та митної справи*. No 2 (37). 2023. С. 83–89.
112. Сівак І.В. Митний пост-аудит: закордонний досвід на допомогу у впровадженні нової форми митного контролю в Україні. *Юридичний науковий*

електронний журнал. 2022. No 1. URL: http://www.lsej.org.ua/1_2022/52.pdf (дата звернення: 30.10.2023)

113. Плетньова А.Є. Сучасна проблематика адміністративної відповідальності за порушення митних правил. *Науковий збірник «Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції» Дніпропетровського національного університету імені Олеся Гончара*. 2020 . № 1. С. 74-78.

114. Грянка Г.В. Правові засади адміністративної відповідальності за порушення митних правил. *Право і суспільство*. № 6. С. 102–108.

115. Шімон В.І. Правоприпиняючі заходи фінансово-правового примусу у сфері державної митної справи. *Приватне та публічне право*. 2020. № 1. С. 16-21. doi: <https://doi.org/10.32845/2663-5666.2020.1.16>

116. Делогований Регламент Комісії (ЄС) № 2015/2446 від 28 липня 2015 року на доповнення Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 952/2013 стосовно детальних правил щодо певних положень Митного кодексу Союзу. *Офіційний вісник Європейського Союзу*. 2015. L 343.

117. Шевчук, О. М. Зуй В. В. Порушення митних правил як підстава адміністративної відповідальності. *Актуальні проблеми держави і права*. 2024. № 102. С.133-139.

118. Ліпинський В. В. Адміністративний штраф за порушення митних правил: правова основа та перспективи вдосконалення їх тлумачення. *Юридичний вісник*. - Одеса : Гельветика. 2020. № 6. С. 183-192.

119. Хомутянський В.В. Особливості адміністративної відповідальності за порушення митних правил у співвідношенні із загальною адміністративною відповідальністю. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. Серія: Юриспруденція. 2019. № 37. С. 69–72.

120. Про внесення змін до Податкового та Митного кодексів України щодо узгодження їх окремих норм: Закон України від 07.06.2012 р. № 4915-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 18. Ст. 167.

121. Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законодавчих актів України щодо ввезення транспортних засобів на митну територію України: Закон України від 08.11.2018 р. № 2612-VIII *Відомості Верховної Ради України*. 2018. № 48. Ст. 380.

122. Менліосманов З. Т. Митний контроль в Україні: сутність, функції, принципи та місце в системі державного фінансового контролю / З. Т. Менліосманов. *Науковий погляд: економіка та управління*. 2016. № 2. С. 144-154.

123. Товт В. М. Сутність та особливості здійснення митного контролю. *Ефективність державного управління*. 2019. Вип. 1. С. 133-142.

124. Костишин Ю. С. Науково-методичний підхід до оцінювання ефективності митного контролю в системі фінансової безпеки. *Економіка, управління та адміністрування*. 2020. № 4. С. 88-98.

125. Шевчук О. М., Бойко І. В., Соловйова О. М. Адміністративна процедура у митній сфері. *Наукові перспективи*. 2025. № 3(57). С. 1155-1167.

126. Презентація «Ефективний пост-митний контроль (ПМК) та митний аудит, оцінювання та управління ризи-ками, відбір для проходження процедури ПМК та митного аудиту в рамках можливого використання інформації про оцінювання ризиків» онлайн-семінару «Ефективний пост-митний контроль та митний аудит. Рекомендації щодо вдосконалення процесів пост-митного контролю/митного аудиту», 15-16 листопада 2022 року.

127. Перепелиця В.В. Інституційний розвиток системи управління ризиками в сфері митного контролю. *Нові реалії здійснення митної справи в Україні: збірник тез науково-практичного Круглого столу*. Ірпінь-Хмельницький, 30 травня 2023 року. ДПУ, 2023. С. 57–60.

128. Годованець О.В. Митний контроль: сутність та економічний зміст. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Економічні науки*. 2016. Вип. 20, ч. 1. С. 159-163.
129. Шевчук Л. М. теоретико-правові аспекти визначення поняття «митний контроль» в Україні. *Історико-правовий часопис*. 2022. 17(2). С. 106-111. <https://doi.org/10.32782/2409-4544/2021-2/15>
130. Федотов О. П., Назарко А. А. Пост-митний контроль в законодавстві України з питань митної справи: виникнення, становлення та розвиток. *Адміністративне та митне право*. 2024. № 3. С. 7-15. doi: <https://doi.org/10.32782/2521-6473.2024-3.7>
131. Єсипчук Н. М. Перспективи митного контролю: пост-аудит. *Митниця*. № 2 (51). 2009. С. 8–9.
132. Разумей М. М. Митний пост-аудит: реалізуємо теорію на практиці. *Митниця*. № 9 (58). 2009. С. 19. с. 32.
133. Державна митна служба України. Деякі питання функціонування авторизованих економічних операторів. URL: <https://customs.gov.ua/deiaki-pitannia-funktsionuvannia-avtorizovanikh-ekonomichnikh-operatoriv> (дата звернення: 08.04.2024)
134. Ковальова М. Принципи та особливості системи митного контролю в ЄС. *Підприємництво та інновації*. 2021. № 17. С. 13–17. doi: <https://doi.org/10.37320/2415-3583/17.2>
135. European Union Customs Data Model (EUCDM). URL: <https://eucdm.softdev.eu.com/> (дата звернення: 08.04.2025).
136. Кузняк Б.Я., Свічкарь В.А. Особливості митного регулювання в країнах Європейського Союзу. *Ефективна економіка*. 2018. № 4. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6221> (дата звернення: 25.03.2024).

137. Щербатюк Н.В. Організація митного контролю: європейський досвід. *Часопис Київського університету права*. 2020. № 1. С. 387–391.
138. Um J., Han N. Understanding the relationships between global supply chain risk and supply chain resilience: the role of mitigating strategies. *Supply Chain Management: An International Journal*. 2020. doi: 10.1108/SCM-06-2020-0248
139. Yereshko, K. et al. 2024. Digitalization of Customs Procedures: Current State and Prospects. *Journal of Vasyl Stefanyk Precarpathian National University*. 11, 2 (Jun. 2024), 103–115. doi: <https://doi.org/10.15330/jpnu.11.2.103-115>
140. Central Board of Indirect Taxes & Customs, India. About AEO. URL: <https://aecoindia.gov.in/SourceCode/Website/about.html> (дата звернення: 08.11.2024).
141. Authorized Economic Operator (AEO) Programme in India. URL: [https://www.nacin.gov.in/ZCLucknow/Images/Documents/E_Books/15_Authorized%20Economic%20Operator%20\(AEO\)%20Programme%20in%20India.pdf](https://www.nacin.gov.in/ZCLucknow/Images/Documents/E_Books/15_Authorized%20Economic%20Operator%20(AEO)%20Programme%20in%20India.pdf) (дата звернення: 15.03.2024)
142. Михайленко В.В. Основні моделі адміністрування авторизованих економічних операторів - зарубіжний досвід та його використання. Фаховий (категорія Б) журнал “*Наукові перспективи*”, Серія “Право”. 2024. № 4 (46). С. 1091-1105. doi: [https://doi.org/10.52058/2708-7530-2024-4\(46\)-1091-1105](https://doi.org/10.52058/2708-7530-2024-4(46)-1091-1105)
143. Key Measures of the General Administration of Customs of the People’s Republic of China on Implementing the Authorized Economic Operator System. URL: http://english.customs.gov.cn/Uploads/file/20150409/20150409095223_1104.pdf (дата звернення: 20.07.2024).
144. Hang Zheng, Jian Han, Yiqun Liu. Authorized economic operator certification and export stability: Evidence from China's firms. *Review of International Economics*. 2024. Vol. 32, № 3. P. 1174-1203.

145. U.S. Customs and Border Protection. Portal 2.0 FAQ.pdf. URL: <https://www.cbp.gov/sites/default/files/documents/Portal%202.0%20FAQ.pdf> (дата звернення: 10.08.2024)

146. European Commission. Mutual recognition. URL: https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs-4/aeo-authorized-economic-operator/mutual-recognition_en (дата звернення: 25.08.2024)

147. European Commission. What is an AEO?. URL: https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs-4/aeo-authorized-economic-operator/what-aeo_en (дата звернення: 01.09.2024).

148. World Customs Organization. AEO Compendium. URL: <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/aeo-compendium.pdf?db=web> (дата звернення: 10.09.2024)

149. Hans-Joachim Schramm, “Who Benefits Most from AEO Certification?: An Austrian Perspective,” *World Customs Journal* 9:1 (March/April 2015), pp. 59-68.

150. Belastingdienst. AEO Security and Safety Certificate. URL: https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontenten/belastingdienst/customs/aeo/authorized_economic_operator_aeo/aeo-security-and-safety-certificate/ (дата звернення: 12.09.2024)

151. Regulation (EU) 2015/2447 of the Commission of 24 November 2015 amending Regulation (EEC) No 2454/93 laying down provisions implementing the Community Customs Code. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32015R2447> (дата звернення: 15.09.2024)

152. Михайленко В.В. Особливості впровадження авторизованих економічних операторів у Європейському Союзі та Україні. Друкований журнал «Наукові інновації та передові технології», Серія «Право», (категорія Б). 2024. № 9 (37). С. 431-441. doi: [https://doi.org/10.52058/2786-5274-2024-9\(37\)-431-441](https://doi.org/10.52058/2786-5274-2024-9(37)-431-441)

153. Rosanelli R. Authorized Economic Operators: Costs and Benefits of Certified Supply Chain Safety and Security. *Strategic Trade Review*. 2016. Vol. 2, № 3. P. 121-131.

154. EU Customs Trader Portal. European Commission, Directorate-General for Taxation and Customs Union. URL: https://taxation-customs.ec.europa.eu/online-services/online-services-and-databases-customs/eu-customs-trader-portal_en (дата звернення: 21.12.2024)

155. European Court of Auditors. Special report No 13/2023: Authorised Economic Operators: Solid customs programme with untapped potential and uneven implementation. URL: https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2023-13/SR-2023-13_EN.pdf (дата звернення: 25.07.2024)

156. Directive 2009/43/EC of the European Parliament and of the Council of 6 May 2009 on simplifying terms and conditions of transfers of defence-related products within the Community. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2009/43/oj/eng> (дата звернення: 12.11.2024)

157. What is CTPAT, and Other FAQs. Global Training Center. URL: <https://globaltrainingcenter.com/what-is-ctpat-and-other-faqs/#:~:text=The%20CTPAT%20program%20was%20launched,in%20the%20fight%20against%20terrorism.> (дата звернення: 18.07.2024)

158. H.R.3009 - Trade Act of 2002. 107th Congress (2001-2002). U.S. Congress. URL: <https://www.congress.gov/bill/107th-congress/house-bill/3009> (дата звернення: 29.08.2024)

159. H.R.4954 - Safe Port Act. 109th Congress (2005-2006). U.S. Congress. URL: <https://www.congress.gov/bill/109th-congress/house-bill/4954> (дата звернення: 15.10.2024)

160. Customs Trade Partnership Against Terrorism (CTPAT) Security Handbook. September 2023. U.S. Customs and Border Protection. URL:

https://www.cbp.gov/sites/default/files/assets/documents/2023-Sep/Handbook%204.0%20September%202023%20%28508%29_0.pdf (дата звернення: 10.09.2024)

161. CTPAT: A Growing Partnership. U.S. Customs and Border Protection. URL: <https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/CTPAT#:~:text=A%20Growing%20Partnership,been%20accepted%20into%20the%20program>. (дата звернення: 12.09.2024)

162. PIP (Partners In Protection) Information. BorderConnect. URL: [https://wiki.borderconnect.com/index.php/PIP_\(Partners_In_Protection\)_Information](https://wiki.borderconnect.com/index.php/PIP_(Partners_In_Protection)_Information) (дата звернення: 14.09.2024)

163. How the Partners in Protection (PIP) Program Can Benefit Your Business. Maze Consultancy. URL: <https://www.mazeconsultancy.com/how-the-partners-in-protection-pip-program-can-benefit-your-business/> (дата звернення: 16.09.2024)

164. Apply for PIP. Canada Border Services Agency. URL: <https://www.cbsa-asfc.gc.ca/services/security-securite/business-affaires/ttp-pndc/pip-pep/apply-demandeur-eng.html> (дата звернення: 18.09.2024)

165. D23-1-1 - Policy Respecting Administrative Sanctions. Canada Border Services Agency. URL: <https://www.cbsa-asfc.gc.ca/publications/dm-md/d23/d23-1-1-eng.html> (дата звернення: 20.09.2024)

166. China's AEO Program: A Key to Streamlined Trade. TradeWin. URL: <https://blog.tradewin.net/chinas-aeo-program-a-key-to-streamlined-trade> (дата звернення: 22.09.2024)

167. Commission Implementing Decision (EU) 2015/2448 of 24 November 2015 laying down detailed rules for implementing certain provisions of Regulation (EU) No 952/2013 of the European Parliament and of the Council establishing the Union Customs Code. EUR-Lex. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal->

content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A22014D0772&qid=1710864489805 (дата звернення: 12.04.2024)

168. The Classification, Management and Compliance Facilitation of Enterprises. CAREC Program. URL: <https://www.carecprogram.org/uploads/07-The-Classification-Management-and-Compliance-Facilitation-of-Enterprises.pdf> (дата звернення: 10.04.2024)

169. Traversa E., Maseglier M. The evolution of EU-China trade partnership and tax-related issues. UCL-Université Catholique de Louvain. 2019. URL: <https://www.ceuediciones.es/wp-content/uploads/2020/03/Primeras-paginas-6.pdf> (дата звернення: 21.04.2025 (дата звернення: 12.04.2024))

170. Attachment 2 Customs Standards for AEO (General Standards). Legal Basis. english.beijing.gov.cn. URL: https://english.beijing.gov.cn/investinginbeijing/Start_Your_Business/focus_guide/the_matic_guide/CustomsAEO/legalbasis/202409/P020240920581814650776.pdf (дата звернення: 15.04.2024)

171. Attachment 3 Customs Standards for AEO (Specific Standards). Legal Basis. english.beijing.gov.cn. URL: https://english.beijing.gov.cn/investinginbeijing/Start_Your_Business/focus_guide/the_matic_guide/CustomsAEO/legalbasis/202409/P020240920581814750276.pdf (дата звернення: 19.04.2024)

172. European Commission. Customs: EU and China sign landmark mutual recognition agreement and intensify their customs cooperation. Brussels, 16 May 2014. URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_14_555 (дата звернення: 20.04.2024)

173. European Commission. Joint Statement: Deepening the EU-China Comprehensive Strategic Partnership for mutual benefit. Brussels, 31 March 2014.

URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/STATEMENT_14_89
(дата звернення: 22.04.2024)

174. Customs & Tariff Bureau, Ministry of Finance, Japan. AEO (Authorized Economic Operator) Challenges of Japan Customs (Pamphlet). Japan, 2024. URL: <https://www.customs.go.jp/english/aeo/pamphlet.pdf> (дата звернення: 24.12.2024).

175. Customs & Tariff Bureau, Ministry of Finance, Japan. Check Sheet for Importers/Exporters. URL: <https://www.customs.go.jp/english/aeo/checksheet.pdf> (дата звернення: 29.12.2024).

176. Customs and Tariff Bureau, Ministry of Finance, Japan. AEO Program in Japan. URL: <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/ressources/permanent-technical-committee/211-212/pcitemivajapanperformancemeasurementenonly.pdf?la=fr> (дата звернення: 25.04.2024)

177. Sierra Galindo M.E., Dominguez Rodriguez G.M. AEO in APEC Economies Opportunities to expand Mutual Recognition Agreements and the inclusion of SMEs. Inter-American Development Bank. 2019. URL: https://www.apec.org/docs/default-source/Groups/SCCP/AEO-in-APEC-Economies-Study-Report-2018_revised-version.pdf?la=en&hash=6FC219524114C1B9B83E9A6AE2B2DE7868AA5EB3&hash=6FC219524114C1B9B83E9A6AE2B2DE7868AA5EB3 (дата звернення: 29.12.2024)

178. WTO Agreement on Trade Facilitation. URL: <https://www.wcoomd.org/en/topics/wco-implementing-the-wto-atf/wto-agreement-on-trade-facilitation.aspx> (дата звернення: 08.12.2024).

179. Review of entity based facilitation programmes viz. Accredited Client Programme (ACP) and Authorized Economic Operator (AEO) programme — Revised

Guidelines: Circular Central Board of Excise & Customs, Ministry of Finance, Government of India від 22.07.2016 р. № 33/2016-Customs.

180. Simplification and rationalization of processing of AEO-T1 application: Circular Central Board of Excise & Customs, Ministry of Finance, Government of India від 10.08.2018 р. № 26/2018-Customs.

181. Nawal A. Competitiveness in international trade through Foreign Trade Policy. *The Management Accountant*. 2022. С. 75–82.

182. PTI. India, Japan to recognise AEO schemes. Livemint. 24.06.2023. URL: <https://www.livemint.com/economy/india-japan-to-recognise-aeo-schemes-11687622906994.html> (дата звернення: 08.11.2024)

183. Authorized Economic Operator (AEO) Effectiveness in Global Supply Chains. WTO Center. URL: <https://wtocenter.vn/tin-tuc/23759-authorized-economic-operator-aeo-effectiveness-in-global-supply-chains> (дата звернення: 12.12.2025).

184. Hosseini S. M., Beikzad M. R., Beikzad J. Review of Factors Influencing the Implementation of Authorized Economic Operator (AEO) Programme. // Supply Chain Management - Challenges and Opportunities. London : IntechOpen, 2020. URL: <https://www.intechopen.com/chapters/73166> (дата звернення: 21.12.2024).

185. Decree No. 08/2015/ND-CP of the Government dated January 21, 2015, Detailing and providing measures for enforcement of the Customs Law regarding customs procedures, examination, supervision and control. Vietnam Trade Portal. URL: <https://www.vietnamtradeportal.gov.vn/index.php?r=site/display&id=75> (дата звернення: 21.12.2024)

186. Dincer, N. N. and Tekin-Koru, A. (2019). Do Aeo Programs Facilitate Trade? An Empirical Assessment Of The Oic Member States. Working Papers 1347, Economic Research Forum.

187. Houe, T. and Murphy, E. (2018). The aeo status as a source of competitive advantage. *European Business Review*, 30:00–00.

188. World Customs Organization. AEO Implementation and Validation Guidance 2021. Brussels : World Customs Organization, 2021. 148 p.

189. General Administration of Customs (China). Nation ups AEO agreements, supports real economy. The State Council, The People's Republic of China. 29.08.2022. URL:

https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202208/29/content_WS630c132dc6d0a757729df59f.html (дата звернення: 08.04.2025).

190. Mohammad I. El-Shafie, Bashar H. Malkawi, 'The Design and Operation of Rules of Origin in Greater Arab Free Trade Area: Challenges of Implementation and Reform', (2019), 53, *Journal of World Trade*, Issue 2, pp. 243-272, <https://kluwerlawonline.com/journalarticle/Journal+of+World+Trade/53.2/TRAD2019012>

191. U.S. Bank. China's Economic Influence. URL: <https://www.usbank.com/investing/financial-perspectives/market-news/chinas-economic-influence.html> (дата звернення: 04.04.2025)

192. Kratz G., Piper L., Bouchaud J. China and the Future of Global Supply Chains. Rhodium Group. Report. February 4, 2025. URL: <https://rhg.com/research/china-and-the-future-of-global-supply-chains/> (дата звернення: 04.04.2025)

193. York E., Durante A. Trump Tariffs: The Economic Impact of the Trump Trade War. Tax Foundation. April 4, 2025. URL: <https://taxfoundation.org/research/all/federal/trump-tariffs-trade-war/> (дата звернення: 04.04.2025).

194. Chen J. Trade Wars: History, Pros & Cons, and U.S.-China Example. Investopedia, 2025. URL: <https://www.investopedia.com/terms/t/trade-war.asp> (дата звернення: 04.04.2025).

195. Analysis: The potential economic effects of Trump's tariffs and trade war, in 9 charts. PBS NewsHour. 2025. URL: <https://www.pbs.org/newshour/economy/analysis-the-potential-economic-effects-of-trumps-tariffs-and-trade-war-in-9-charts> (дата звернення: 03.04.2025).

196. Karlsson, L. (2017). Back to the Future of Customs: A New AEO Paradigm Will Transform the Global Supply Chain for the Better. *World Customs Journal*, 11(1), 23–34. <https://doi.org/10.55596/001c.115465>

197. World Bank. 2023. Customs Reform in Developing Countries - Time for a Rethink? *Equitable Growth, Finance & Institutions Notes*. Washington, DC: World Bank. URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099058205082321364/pdf/IDU0fc1367f6055f0044e209adb06163ad425687.pdf> (дата звернення: 03.04.2025)

ДОДАТОК
СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ ТА ВІДОМОСТІ
ПРО АПРОБАЦІЮ РЕЗУЛЬТАТІВ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні результати дисертації:

1. Михайленко В.В. Правові засади адміністративного провадження з отримання авторизації авторизованого економічного оператора в Україні. *Електронний журнал категорії Б «Наука і техніка сьогодні», Серія “Право”*. 2024. № 3 (31). С. 130-141.
2. Михайленко В.В. Основні моделі адміністрування авторизованих економічних операторів - зарубіжний досвід та його використання. Фаховий (категорія Б) журнал *“Наукові перспективи”*, Серія *“Право”*. 2024. № 4 (46). С. 1091-1105.
3. Михайленко В.В. Особливості впровадження авторизованих економічних операторів у Європейському Союзі та Україні. Друкований журнал *«Наукові інновації та передові технології»*, Серія *«Право»*, (категорія Б). 2024. № 9 (37). С. 431-441.

Наукові праці, в яких засвідчено апробацію дослідження:

1. Михайленко В. В. Роль джерел права у контексті формування інституту авторизованого економічного оператора в Україні. *Джерела права в наукових юридичних дослідженнях: Тези доповідей Другого аспірантського круглого столу за курсом «Форми (джерела) права»*, (м. Харків, 17 червня 2022 року). / за кер. та ред. д. ю. н., проф. С. Максимова. Харків: Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого, 2022. С. 47-50.

2. Михайленко В. В. Глобальні тенденції розвитку авторизованих економічних операторів та їх вплив на розвиток даного інституту в Україні. *Advanced discoveries of modern science: experience, approaches and innovations: collection of scientific papers «SCIENTIA» with Proceedings of the V International Scientific and Theoretical Conference* (м. Амстердам, 23 лютого 2024 року). Амстердам, 2024. С. 95–96.

3. Михайленко В. В. Роль авторизованих економічних операторів у контексті економічної безпеки України. *VII CISP Conference «SCIENTIFIC RESEARCHES AND METHODS OF THEIR CARRYING OUT: WORLD EXPERIENCE AND DOMESTIC REALITIES»* (м. Вінниця, 15 березня 2024 року). Вінниця: ГО «Європейська наукова платформа», 2024. С. 111–113.

4. Михайленко В. В. Взаємне визнання програм авторизованих економічних операторів у світі: загальні умови та фактори розвитку. *Education and science of today: intersectoral issues and development of sciences: Collection of scientific papers «ΛΟΓΟΣ» with Proceedings of the VI International Scientific and Practical Conference*, Cambridge, March 29, 2024. Cambridge-Vinnytsia: P.C. Publishing House & European Scientific Platform (м. Кембридж, 29 березня 2024 року). Кембридж, 2024. С. 113–116.

5. Михайленко В. В. Статус авторизованого економічного оператора як інструмент ризик-менеджменту для суб'єктів підприємницької діяльності. *Integration of Education, Science and Business in Modern Environment: Summer Debates: Proceedings of the 6th International Scientific and Practical Internet Conference* (м. Дніпро, 1-2 серпня 2024 року). Дніпро, 2024. С. 205–207.