



ность 12.00.09 / А.С. Шаталов. – М. : ВЮЗШ МВД РФ, 1993. – 176 с.

5. Багмет А.М. Массовые беспорядки: криминологическое, уголовно-правовое, уголовно-процессуальное и криминалистическое противодействие. Монография / А.М. Багмет. – М. : Юрлитинформ, 2013. – 288.

6. Степанов В.В. Современные проблемы осмотра места происшествия / В.В. Степанов // Сборник материалов Международной научно-практической конференции «Влияние идей И.Н. Якимова на развитие современной криминалистики», посвященной 130-летию со дня рождения И.Н. Якимова. – М., 2014. – С. 86–91.

7. Лозовский Д.Н. Отдельные аспекты производства следственных действий по уголовным делам экстремистской направленности / Д.Н. Лозовский // Вестник Адыгейского государственного университета. Серия 1: Регионоведение: философия, история, социология, юриспруденция, политология, культурология. – Выпуск: 3(1630)/ 2015. – С. 47–54.

8. Головин А.Ю. Особенности проведения отдельных следственных действий при расследовании экстремистских преступлений против прав и законных интересов и человека и гражданина. / А.Ю. Головин, Т.А. Аристархова // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. Выпуск:1-2 / 2016. – С. 32–38.

9. Махов В.Н. Использование знаний сведующих лиц при расследовании преступлений. Монография / В.Н. Махов. – М. : изд-во РУДН, 2000. – 296 с.

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

**Бояров Виктор Иванович** – кандидат юридических наук, доцент, профессор кафедры уголовного процесса и криминалистики Академии адвокатуры Украины

#### INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

**Boiarov Viktor Ivanovich** – Candidate of Juridical Sciences, Associate Professor, Professor at Department of Criminal Procedure and Criminalistics of the Academy of Advocacy of Ukraine

boyarvi@mail.ru

УДК 346:352.07-047.22

## РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ АЭРОПОРТОВ И АВИАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В УКРАИНЕ

**Валентина ВЕЛЬЦЕН,**

соискатель кафедры хозяйственного права  
Национального юридического университета имени Ярослава Мудрого

#### Аннотация

Мировой опыт показывает, что одним из важнейших признаков успешного экономического развития является высокая мобильность населения. Статья посвящена наработке эффективных правовых форм стимулирования развития инфраструктуры аэропортов и авиационной деятельности в Украине. В настоящее время создаются необходимые правовые условия для обеспечения участия субъектов Украины в развитии системы гражданских аэропортов, деятельность которых связана с социально-экономическими потребностями регионов. В этой связи создание условий для развития воздушного транспорта в регионе следует считать одной из важнейших стратегических задач органов государственной власти и местного самоуправления всех областей Украины. В статье рассмотрен опыт применения правового механизма государственно-частного партнерства при инвестировании, строительстве и эксплуатации инфраструктурных объектов гражданской авиации.

**Ключевые слова:** авиационные перевозки, отраслевая экономическая политика государства, правовые основы стимулирования хозяйственной деятельности инфраструктуры гражданской авиации, правовое обеспечение фидерных пассажиро- и грузоперевозок, организационно-правовое обеспечение строительства и эксплуатации воздушного транспорта, инфраструктура воздушных перевозок.

## DEVELOPMENT OF INFRASTRUCTURE OF AIRPORTS AND AVIATION ACTIVITY IN UKRAINE

**V. Veltsen,**

Yaroslav Mudryi National Law University

#### Summary

The article is devoted to the key role of the use of capital construction in the aviation industry, particularly in reconstruction and construction of new airports in Ukraine funds to improve their functionality and competitiveness. The article shows the mechanisms providing air transport building, where capital construction will involve investments and development of economic and legal means in this area, achieving economic integration and legal capital construction with international trends in this area. Economic and legal optimization of capital construction – a complex of measures stimulating economic and legal impact on the field of capital construction, which is implemented in the framework of the economic building policy on the principles of the efficiency and consistency to ensure the functioning of transport, including the aviation industry to improve the competitiveness of the transport industry, including air transport based on the requirements of sustainable development and integration into the world economic processes. The author discussed the need to implement key aspects of capital construction in the aviation industry.

**Key words:** air transportation, economic sector policy of the state, legal basis for stimulating economic activity of the civil aviation infrastructure, legal support for feeder passengers and freight, organizational and legal support for the construction and operation of air transport, and air transport infrastructure.

JEL Classification: 0 40.

**Постановка проблемы.** Целью статьи является рассмотрение стратегий авиационного транспорта и дальнейшей реализации их в жизнь.

В настоящее время возникла острая необходимость формирования правовых условий для обеспечения участия субъектов хозяйствования в развитии системы гражданских аэропортов, деятельность



которых связана с социально-экономическими потребностями регионов. При этом органами публичной власти Украины и перевозчиками должны быть разработаны целевые программы развития региональных и местных авиаперевозок, предложения и технико-экономические обоснования (бизнес-планы) развития имущественного комплекса указанных аэродромов в средне- и долгосрочной перспективе, планы мероприятий по привлечению инвестиций в их развитие.

**Методы и анализ последних исследований и публикаций.** При написании работы использовались различные методы, среди которых можно выделить эмпирические методы (метод наблюдения, метод сравнения, изучение документации исследователей по теме, изучение законодательной базы), теоретические (метод восхождения от абстрактного к конкретному, метод идеализации, метод формализации). Проблема развития инфраструктуры аэропортов и авиационной деятельности была в центре многих исследований. Некоторые аспекты ее решения нашли свое отображение в работах Коссака В.Н., Гриняка А.Б., Сенника С.В., Гриценко Г.Н., Прейгера Д.К., Новикова А.М., Пашенко Ю.Е. Но неисчерпаемость темы оставляет огромное пространство для дальнейшего научного поиска.

**Цель статьи.** На данном этапе в Украине должна быть создана сеть региональных и местных аэропортов, обеспечивающих межрегиональные и местные перевозки, подключение региональных и местных авиалиний к магистральным авиалиниям, обслуживаемым узловыми аэропортами. Построение сети аэропортов Украины по узловому принципу на основе создания крупных пересадочных узлов – аэропортов-хабов и региональных аэропортов – позволит не только оптимизировать систему магистральных авиалиний, но и значительно повысит рентабельность региональных и местных авиаперевозок. Идея сконцентрировать в хабе пассажиров и грузы целого региона для дальних перевозок зародилась в США еще в 1970-е годы. В результате ее реализации местные перевозки стали неотъемлемой частью узловой системы. Создание в Украине сети узловых аэропортов станет серьезным стимулом к росту вокруг них местных авиаперевозок. Изменится экономика таких перевозок. Магистральные авиакомпания

и заинтересованные в подвозе грузов и пассажиров в узловые аэропорты, будут сами выступать заказчиками фидерных рейсов, скрыто или явно дотировать местных перевозчиков, искать способы влияния на них вплоть до их приобретения или учреждения дочерних компаний. Тем не менее, для Украины особо актуальной проблемой остается инвестиционное обеспечение реализации проектов в сфере реконструкции действующих и строительство новых аэропортов, развитие региональных сетей воздушного транспорта. На сегодняшний день существует огромный потенциал и отложенный спрос на авиационно-пассажирские перевозки. Развитие интернет-торговли и иных вновь созданных и масштабно развивающихся отраслей экономики и торговли являются стимуляторами грузоперевозок.

**Изложение основного материала.** В соответствии с действующими законодательством Украины, Стратегией развития отечественной авиационной промышленности на период до 2020 года, утвержденной распоряжением Кабинета Министров Украины от 27 декабря 2008 года № 1656-р, в сфере транспорта предусматривается поэтапное развитие аэродромной сети в Украине. Стратегия рассматривается как основа для разработки и реализации региональных и муниципальных целевых программ в сфере развития и функционирования воздушного транспорта на территории Украины, а также документов территориального планирования регионального, муниципального уровня [4, ст. 1-2].

Дальнейшая разработка и внедрения программ областного значения по возобновлению и повышению конкурентоспособности авиационной деятельности в каждом регионе положительно скажется на развитии отрасли в целом. Проанализировав существующую Стратегию, опыт иностранных государств, в статье приводим наиболее перспективный план реализации данной стратегии.

На первом этапе необходимо осуществлять формирование национальной опорной сети аэропортов (аэродромов), развитие хабовых технологий перевозок и приоритетное развитие крупных международных и внутриукраинских узловых аэропортов, а также развитие средне- и дальнемагистрального парка воздушных судов, обеспечивающего основные авиаперевозки в Украине.

В этой связи необходима разработка региональных целевых программ и соответствующего технико-экономического обоснования (бизнес-проекта), обосновывающих включение аэропортов региональных в состав национальной опорной сети. На втором этапе следует обеспечить приоритетное развитие региональных и местных аэропортов, развитие фидерных пассажиро- и грузоперевозок, интегрируемых с магистральной авиасетью, а также массовое пополнение парка региональных воздушных судов современными судами преимущественно украинского производства, которые соответствуют международным требованиям и способны обеспечить безопасность и комфорт. Магистральные авиакомпании, заинтересованные в подвозе грузов и пассажиров в узловые аэропорты, будут сами выступать заказчиками фидерных рейсов, скрыто или явно дотировать местных перевозчиков, искать способы влияния на них вплоть до их приобретения или учреждения дочерних компаний. И, как следствие, изменится экономика таких перевозок, повысится конкурентоспособность авиационного отечественного транспорта. Еще одним из важных направлений развития аэродромной инфраструктуры являются строительство, развитие и эксплуатация аэродромов авиации общего назначения за счет средств частных инвесторов, а также расширение сферы рационального использования авиации общего назначения (АОН). В зарубежной практике АОН считается «базисом» гражданской авиации. К АОН принято относить все некоммерческие полеты, при этом воздушное судно может эксплуатироваться как в интересах частного лица, так и компании. Главное требование – чтобы его провозные мощности не предлагались на рынке перевозок. В результате к АОН можно отнести деловую (корпоративную) авиацию, спортивную и любительскую. В Украине следует развивать законодательную деятельность, направленную на регулирование и функционирование, развитие АОН. АОН развивается в Украине по следующим направлениям: деловая (корпоративная) авиация, любительская авиация (частное владение и эксплуатация летательных аппаратов физическими лицами), авиаспорт, авиатуризм, обучение пилотированию и т. д.

Важным направлением развития аэродромной инфраструктуры является



создание инфраструктуры для авиации, обеспечивающей выполнение авиационных работ в интересах отраслей экономики и решения государственных задач, таких как лесосохрана, медицинская помощь, аэрофотосъемка, экологический мониторинг, нефте- и газопроводов, других опасных промышленных объектов, автомагистралей, железнодорожных и водных путей, предупреждение и ликвидация чрезвычайных ситуаций, обеспечение задач административного управления и др. Данное направление является решающе важным в условиях непростой политической ситуации, в которой оказалась Украина в период гибридной необъявленной войны. В целях развития технического обеспечения государственного контроля и надзора в сфере транспорта, предотвращения несанкционированных полетов воздушных судов и летательных аппаратов авиации общего назначения, выявления и прекращения деятельности незарегистрированных аэродромов и посадочных площадок необходимо наращивать воздушный парк оперативными вертолетами для инспекторских служб и обеспечение их базирования в регионах Украины [7, с. 24].

Наличие спроса на авиаперевозки регионального и местного значения обусловлено недостаточным уровнем мобильности населения и транспортной доступности отдельных периферийных территорий Украины, их значительной удаленностью от административных центров и неадекватным развитием наземных коммуникаций, а также ростом трудовой миграции населения в условиях экономического кризиса. При этом развитие местных авиалиний является наиболее быстрым и наименее капиталоемким (по сравнению со строительством наземных дорог) способом обеспечения транспортной доступности. Фактор времени особенно важен при доставке срочных грузов, больных и пострадавших в лечебные учреждения, тушении пожаров, выполнении аварийно-спасательных и поисковых работ и т. д.

Целями развития аэродромной инфраструктуры и авиационной деятельности в Украине являются: 1) удовлетворение потребностей населения и экономики Украины в авиационных перевозках и обеспечение на этой основе: – повышения транспортной мобильности населения Украины, – повышения уровня

транспортной доступности периферийных территорий областей Украины со слаборазвитой сетью наземных коммуникаций; повышения динамики и качества общественной и экономической жизни населения; повышения капитализации, конкурентоспособности и привлекательности Украины для жизни, бизнеса и туризма; 2) удовлетворение потребностей населения и экономики Украины в социально-значимых авиационных услугах и авиационных работах и обеспечение на этой основе: – повышения уровня пожарной безопасности лесов, экологической безопасности, правопорядка и общественной безопасности, безопасности дорожного движения, оперативности и эффективности оказания медицинской помощи больным и пострадавшим, ликвидации чрезвычайных ситуаций, поисково-спасательных работ; 3) создание условий для развития авиации общего назначения и обеспечение на этой основе: развития системы подготовки пилотов; развития авиаспорта, развития авиационного туризма; удовлетворения потребностей граждан и организаций во владении и использовании малой авиации для частных и корпоративных целей; вывода деятельности субъектов АОН из тени и повышения ее финансовой отдачи в региональный и местный бюджет; 4) обеспечение ценовой доступности авиационных услуг для населения и экономики Украины; 5) обеспечение безопасности функционирования авиационных комплексов в Украине.

Развитие объектов наземной авиационной инфраструктуры для эффективного обслуживания спроса населения, хозяйствующих субъектов, государственных структур на авиаперевозки, авиационные услуги и авиационные работы достигается выполнением следующих задач: 1) разработка долгосрочной целевой программы развития аэродромной инфраструктуры и авиационной деятельности в Украине, определяющей: систему инвестиционных и организационно-управленческих мероприятий по развитию аэродромной инфраструктуры (аэродромов, ВПП, площадок, аэропортов, топливо-заправочных комплексов, центров технического обслуживания летательных аппаратов) и авиационной деятельности в Украине, взаимосвязанных по ресурсам, срокам и исполнителям; целесообразность нахождения объектов авиатранспорт-

ной инфраструктуры в собственности Украины или в собственности юридических и физических лиц либо заключение договоров долгосрочной аренды либо же договоров концессии; систему управления имуществом комплексом аэропортов при нахождении их в собственности Украины; приоритеты и механизмы государственной поддержки развития, эффективного функционирования и обеспечения безопасности объектов авиатранспортной инфраструктуры и авиационной деятельности в Украине и областях; объемы и порядок финансирования мероприятий из государственного бюджета; механизмы привлечения средств государственного, местного и внебюджетных средств для решения региональных задач по развитию аэродромной инфраструктуры и авиационной деятельности; создать перечень программных объектов (перечень существующих и вновь создаваемых объектов наземной инфраструктуры, необходимых для эффективного обслуживания спроса населения, хозяйствующих субъектов и государственных структур на авиаперевозки, авиационные услуги и авиационные работы, обеспечения эффективного и безопасного функционирования авиационного комплекса); 2) резервирование земельных участков, необходимых для создания (развития) объектов наземной авиационной инфраструктуры, включенных в перечень программных объектов, включение их в документы территориального планирования; 3) подготовка, согласование и принятие проектов распоряжений государственного уровня о переводе земельных участков, занимаемых объектами наземной авиационной инфраструктуры, в категорию земель транспорта; 4) в основу размещения объектов авиационной системы в областях должны быть положены одобренные государством и органами местного самоуправления основные положения и принципы градостроительного развития и территориального планирования; 5) оптимизация функционального назначения каждого из объектов наземной авиационной инфраструктуры областей по видам воздушных перевозок и авиационных работ, по классам и типам принимаемых воздушных судов и т. д.; 6) комплексный подход к развитию каждого объекта наземной авиационной инфраструктуры как элемента



единой авиационной системы Украины; 7) обеспечение эффективности и безопасности функционирования объектов наземной авиационной инфраструктуры страны, включая эффективное использование территорий, занимаемых данными объектами; 8) обеспечение доступности вертолетного сообщения к объектам государственного управления и социально-значимым объектам областей Украины; 9) сбалансированное сочетание механизмов государственно-частного партнерства и государственной поддержки при реализации проектов развития аэродромной инфраструктуры и авиационной деятельности в Украине; 10) повышение инвестиционной привлекательности Украины за счет максимального использования потенциала наземной авиационной инфраструктуры как элемента единой региональной транспортной системы; 11) использование потенциальных возможностей объектов наземной авиационной инфраструктуры областей области как инструмента повышения эффективности деятельности областной и местных администраций; 12) развитие аэродромной инфраструктуры и авиационной деятельности в областях в координации с развитием авиационного узла Борисполь и Жуляны в Киеве в рамках единой системы организации и управления воздушным движением, аэронавигационного, метеорологического и др. видов обеспечения полетов воздушных судов.

Для граждан Украины авиация станет доступным транспортным средством. При ее развитии будут созданы условия для экономического подъема и рентабельности территорий со слабо развитыми железнодорожными, автомобильными и водными транспортными коммуникациями. При развитии авиации в Украине создадутся условия для увеличения налогового сбора за экологию, аэронавигационные и иные услуги. Пользователи воздушного пространства (юридические и физические лица), осуществляющие авиационную деятельность в границах территории Украины, на основе нормативно-правовых отношений и договорных обязательств будут оплачивать в установленном порядке налоги и сборы в бюджеты региона и органам местного самоуправления. По результатам исследований предлагается организационно-правовые модели формирования территориально-произ-

водственных комплексов гражданской авиации строить в виде консолидированных и интегрированных авиационных субъектов на базе авиакомпаний, на базе аэропортов и на базе субъектов неавиационной сферы в масштабных регионах. Таким образом, можно сделать вывод, что в современных условиях перспективными направлениями повышения эффективности территориальной организации субъектов гражданской авиации является их консолидация и интеграция путем создания в масштабе регионов территориально-производственных комплексов, хабов, центр фидерных пассажиро- и грузоперевозок т.д.

Только при наличии трёх составляющих государственно-коммунально-частного партнерства возможно успешное строительство, реконструкция, эксплуатация объектов инфраструктуры гражданской авиации. Примером является опыт реконструкции и строительства Харьковского аэропорта, который начался с 1 апреля 2008 года после того, как компания «Нью Системс АМ» (группа DCH, президент – известный украинский бизнесмен, генеральный инвестор и координатор подготовки Харькова к Евро -2012 Александр Ярославский) выиграла конкурс на аренду Харьковского аэропорта. С точки зрения правовых режимов был действительно создан достаточно сложный целостный имущественный комплекс – Харьковский аэропорт. Реконструкция включала в себя строительство нового терминала, реконструкцию существующего, строительство новой взлётно-посадочной полосы и капитальный ремонт перрона, благоустройство привокзальной площади.

**Выводы.** Развитие авиации в Украине улучшит благосостояние граждан, повысит социальную стабильность и создает объективную реальность использования гражданами воздушного транспорта для внутререгиональных и межрегиональных перемещений. Вышеупомянутые этапы развития могут быть осуществленными лишь при эффективном хозяйственном механизме. Государство внедряет государственные инвестиции в объекты, которые находятся в государственной форме собственности. С учетом политической ситуации в Украине и необъявленной гибридной войны лишь за счет государственных средств нельзя осуществить эффективную реализацию данного хозяйственного механизма.

В силу децентрализации у территориальных громад появляются источники финансирования и финансовая возможность развивать свои регионы. Налоги остаются в местном бюджете. Одной из целей функционирования хозяйственного механизма является внедрения данных финансовых средств местного уровня. Но анализируя экономическую ситуацию в регионах и областях Украины, следует отметить, что и средств местных бюджетов не будет достаточно для развития крупных объектов промышленности, в частности авиационной промышленности.

Поэтому следует привлекать и инвестиции частных лиц, таким образом развивать трёхстороннее партнерство, а именно государственно-коммунально-частное партнерство, с целью обеспечения эффективного функционирования хозяйственного механизма, в частности авиационного комплекса. Для развития и правового регулирования такого партнерства Кабинету Министров Украины необходимо разработать и утвердить типового договор, который бы регулировал принципы и положения государственно-коммунально-частного партнерства с целью обеспечения развития авиационной промышленности, повышения конкурентоспособности данной отрасли и обеспечения требований безопасности перевозок воздушного транспорта.

Стратегия развития отечественной авиационной промышленности может быть реализованной лишь при эффективном действии хозяйственного механизма – комплекса правовых средств, где ключевым является правовые базовые формы государственно-коммунально-частного партнерства.

#### Список использованной литературы:

1. Интервью Главы Государственной Авиационной службы Анатолия Колесника информационному агентству, 22 августа 2013 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www/kmu.gov.ua/control/uk/publish/printable\\_article?art\\_id=246628018/](http://www/kmu.gov.ua/control/uk/publish/printable_article?art_id=246628018/).

2. Переговоры между Украиной та ЕС по рассмотрению Соглашения между Украиной и ЕС про создание общего авиационного пространства [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://Ukraine.eu/mfa/gov/ua/press-centre/news/>.



3. Про утверждение Правил воздушных перевозок пассажиров и багажа: Приказ Министерства инфраструктуры Украины от 30.11.2012 № 735// Официальный вестник Украины. – 2013. – № 4. – Ст. 136

4. Стратегией развития отечественной авиационной промышленности на период до 2020 года, утвержденная распоряжением Кабинета Министров Украины от 27 декабря 2008 года № 1656-р.

5. Череповский Е.В. Организационно-хозяйственный механизм государственного влияния на сферу хозяйствования / Э.В. Череповский // Вестник Национального университета «Юридическая академия Украины имени Ярослава Мудрого». Серия: Экономическая теория и право. – Харьков : Право, 2014, № 1 (16). – С. 224–232.

6. Задыхайло Д.В. Правовые принципы формирования и реализации экономической политики государства / Д.В. Задыхайло // Автореферат, Харьков, 2013. – С. 37.

7. Диковская И.А. Принципы правового регулирования международных частных договорных обязательств: теоретические и практические аспекты / И.А. Диковская // Автореферат, Киев, 2014.

8. Опришко В.Ф. Международное экономическое право / В.Ф. Опришко. – 2-е изд, перевод и допол. – К. : КНЕУ, 2003. – 311 с.

9. Новые правила воздушных перевозок пассажиров и багажа в Украине Режим доступа [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://economics.unian.net/ukr/news/>.

10. Безлюдько И.А. Договор перевозки груза воздушным транспортом по гражданскому праву / И.А. Безлюдько // Автореферат, Киев, 2014.

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

**Вельцен Валентина Сергеевна** – соискатель кафедры хозяйственного права Национального юридического университета имени Ярослава Мудрого

#### INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

**Veltsen Valentina Sergeevna** – Degree Seeking Applicant at Department of Economic Law of Yaroslav Mudryi National Law University

[velcen-valentina@rambler.ru](mailto:velcen-valentina@rambler.ru)

УДК 342.951:351.713(477)

## ТРАНСПАРЕНТНЫЙ МОНИТОРИНГ ОСОБЕННОСТЕЙ ВРЕМЕННОГО ВВОЗА ГРАЖДАНАМИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЛИЧНОГО ПОЛЬЗОВАНИЯ НА ТАМОЖЕННУЮ ТЕРРИТОРИЮ УКРАИНЫ

**Александр ГЕРМАН,**

аспирант кафедры морского и таможенного права  
Национального университета «Одесская юридическая академия»,  
прокурор Одесской местной прокуратуры № 2

#### Аннотация

Статья посвящена рассмотрению особенностей временного ввоза гражданами автомобильных транспортных средств личного пользования на таможенную территорию Украины. Сделан акцент, что в зависимости от резидентского статуса лица, положениями Таможенного кодекса Украины предусмотрены различные условия временного ввоза автомобильных транспортных средств на таможенную территорию Украины. Актуальность темы объясняется большим количеством нарушений таможенных правил, связанных с нарушением гражданами порядка и условий временного ввоза автомобильных транспортных средств личного пользования на таможенную территорию Украины, а также несовершенством отдельных норм законодательства Украины по вопросам государственного таможенного дела, касающихся ответственности за такие нарушения.

**Ключевые слова:** автомобильное транспортное средство, административное взыскание, временный ввоз, декларирование, личное пользование, нарушение таможенных правил, свободный оборот, таможенные сборы, таможенный режим.

## TRANSPARENT MONITORING OF PECULIARITIES OF THE TEMPORARY ADMISSION OF PERSONAL MOTOR VEHICLES BY CITIZENS TO THE CUSTOMS TERRITORY OF UKRAINE

**Oleksandr GERMAN,**

Postgraduate student of the Chair for Law of the Sea and Customs Law,  
National University «Odessa Law Academy»,  
Prosecutor of Odessa City prosecutor's Office No 2

#### Summary

The article is dedicated to the consideration of peculiarities of the admission of personal motor vehicles by citizens to the customs territory of Ukraine. The focus is paid to the fact that depending on a residential status of a person, the provisions of the Customs Code of Ukraine stipulate various terms of the temporary admission of motor vehicles to the territory of Ukraine. The importance of the topic can be explained with a large number of violations of the customs rules related to the violation of the procedure and terms of the temporary admission of personal motor vehicles by citizens to the territory of Ukraine and the inadequacy of certain Ukrainian statutory norms of the state customs matters regarding the responsibility for such violations.

**Key words:** motor vehicle, administrative penalty, temporary admission, declaring, personal use, violation of the customs rules, free trade, customs fees, customs regime.

**Актуальность исследования** обусловлена отсутствием комплексного анализа современного состояния осуществления таможенного режима временного ввоза автомобильных транспортных средств личного пользования.

Ведь комплексные исследования данного вопроса остаются важными и актуальными в условиях реформирования сферы государственного таможенного дела как одного из условий полномасштабной интеграции Украины в евро-