

Кулик С.Ю.

Тернопільський національний педагогічний університет імені Володимира Гнатюка

УМОВИ ТА ОСОБЛИВОСТІ ПЕРЕМІЩЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ЧЕРЕЗ МИТНІ КОРДОНИ РЕЧІ ПОСПОЛИТОЇ У МІЖВОЄННИЙ ПЕРІОД

Статтю присвячено аналізу умов та особливостей переміщення транспортних засобів (автомобілів, мотоциклів та велосипедів) через митні кордони Речі Посполитої у міжвоєнний період на підставі службових інструкцій про переміщення автомобілів, мотоциклів та велосипедів через митний кордон Речі Посполитої. Власне це був основний документ, що використовувався працівниками прикордонної служби у відповідності з розпорядженням міністра фінансів від 2 червня 1926 р.

Важливим органом, що контролював їхнє переміщення була митна варта – складова державних фіскальних та митних структур, що діяла у відповідності з положеннями закону від 31 липня 1924 р., про регулювання митних відносин, що ґрунтувалося на митній охороні кордону та запобіганні незаконному його перетину. До юрисдикції митної варту входили усі шляхи сполучення Речі Посполитої з іншими державами. До переліку документів, необхідних для перетину кордонів членами закордонних туристичних клубів на автомобілях і мотоциклах, належали посвідки і прикордонні перепустки. Монопольним правом на їх видання володіли “Automobilklub Polski” (Варшава) і Міжнародний автомобільний союз в Парижі. Їх можна було використовувати для багаторазового в’їзду чи виїзду впродовж певного терміну дії. Документи, видані іншими асоціаціями та клубами, митницею Речі Посполитої не визнавалися. Документи, що давали право на перетин митного кордону, були дійсними лише для тих автомобілів чи мотоциклів та запчастин, які вказувалися у документах. Для контролю цих транспортних засобів, на підставі встановлених документів, митниці зобов’язували вносити їх до реєстру оформлення. Митне оформлення автомобілів і мотоциклів, що в’їжджали на територію Речі Посполитої ґрунтувалося на використанні парних і непарних купонів. Парні купони, починаючи з номера 2 використовувалися для контролю в’їзду в країну автомобіля або мотоцикла, а непарні купони, починаючи з номера 3, використовувалися для контролю виїзду за кордон. Надмірна бюрократизація при переміщенні транспортних засобів через митні кордони свідчила не лише про контроль за ними, але й за стягнення митних зборів.

Ключові слова: Річ Посполита, міжвоєнний період, митний кордон, транспортні засоби, “Automobilklub Polski” (Варшава), Міжнародний автомобільний союз (Париж).

Постановка проблеми. Актуальність задекларованої тематики ґрунтується на аналізі умов і особливостей переміщення транспортних засобів (автомобілів, мотоциклів та велосипедів) через митні кордони РП у міжвоєнний період, визначених службовими інструкціями. Наукова новизна проблеми визначається окресленням тематики та її аналізом. Основну увагу приділено вивченню механізму та створенню умов і особливостей переміщення транспортних засобів через митні кордони РП упродовж міжвоєнного періоду. Комплексне опрацювання архівних джерел сприятиме цілісності висвітлення теми наукового дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Н. Сай аналізувала становлення та розвиток митної справи на західноукраїнських землях з IX ст. –

до 90-х рр. XX ст. (на матеріалах львівської митниці) [7]. С. Гуменний простежував нелегальні міграційні процеси на польсько-радянському кордоні (в адміністративних межах УСРР/УРСР) у 1921–1939 рр. [1].

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Логічним видається виокремлення з системи функціонування митних органів РП вивчення умов і особливостей переміщення транспортних засобів через митні кордони у міжвоєнний період.

Постановка завдання. Дослідити умови та особливості переміщення транспортних засобів через митні кордони РП у міжвоєнний період на підставі аналізу службових інструкцій. З’ясувати перелік документів, на підставі яких відбувався перетин кордону. Визначити механізм митного

контролю за переміщенням транспортних засобів з використанням нормативної бази.

Виклад основного матеріалу. Умови і особливості переміщення транспортних засобів через митні кордони РП у міжвоєнний період визначалися певними інструктивними службовими повноваженнями, обов'язковими до виконання митними органами. Зокрема, інструкція про переміщення автомобілів, мотоциклів та велосипедів через митний кордон РП передбачала її практичне використання офіцерами прикордонної служби у відповідності з розпорядженням міністра фінансів від 2 червня 1926 р. [2].

Органом, що безпосередньо відповідав за виконання зазначених функцій була митна варта – виконавча структура податкових і митних органів, що діяла у відповідності з положеннями закону від 31 липня 1924 р., про регулювання митних відносин. Її основне завдання ґрунтувалося на митній охороні кордону та запобіганню незаконному його перетину. Воно передбачало, митний контроль товарів в прикордонній зоні; розкриття злочинів та боротьбу з кримінальними діяннями, передбаченими нормативно-правовими актами з питань митної справи та зовнішньої торгівлі товарами, зокрема, виявлення контрабанди [8, арк. 67].

Доречно зауважити, що митний нагляд передбачав контроль над залізницею та іншими шляхами сполучення. У відповідності зі статтею 3 закону про регулювання митної етики, митниці були судовими органами першої інстанції й підпорядковувалися регіональним митним органам другої інстанції Дирекції мит у Львові (далі – ДМЛ) [5, арк. 68].

Мандрівники або прибулі та іноземці, зобов'язані були, навіть якщо вони не мали жодних імпорتنих речей, пов'язаних з ними, відразу після перетину митної лінії, представити у найближчому прикордонному пункті паспорт або дозвіл компетентного органу на право законного перетину кордону РП [4, арк. 84].

З метою створення належних умов членам іноземних туристичних клубів прибуття на митну територію РП на автомобілях і мотоциклах, постановою передбачалося пред'явлення одного із двох видів документів для митного оформлення зазначених транспортних засобів [2, арк. 2]. До таких належали посвідки та прикордонні перепустки.

До установ, уповноважених видавати посвідки належав “Automobilklub Polski” (Варшава), який володів монопольним правом на їх посвідчення, подаючи власне номери документу, назву закордонного клубу, персональні дані

особи, марку автомобіля або мотоцикла, номери двигуна тощо. Інформація про пальне не подавалася [2, арк. 2 зв., 3]. Відповідно, “Automobilklub Polski” (Варшава) регулярно подавав до Міністерства фінансів інформацію щодо митних та інших зборів, які нараховувалися Державному казначейству на автомобілі та мотоцикли, ввезені на митну територію РП на підставі певних правил, посвідок і прикордонних перепусток. Варто зауважити, що документи, видані іншими асоціаціями та клубами, митницями не визнавалися [2, арк. 2]. Маємо приклад винятків із правил, коли на територію РП ввозилися автомобілі на прохання різноманітних структур. Так, 14 січня 1926 р. Міжнародне транспортно-експедиційне товариство “Trans-Sped” у Львові зверталось до ДМЛ щодо отримання тимчасового дозволу на митне оформлення одного автомобіля, доставленого Якову Штайнерові, мешканцеві Львова, за умови, що його буде отримано з місцевої митниці після прибуття відповідної імпоротної ліцензії з Варшави. Своє прохання “Trans-Sped” обґрунтовував тим, транспортний засіб задекларовано на митниці ще 31 грудня 1925 р., саме з цього часу закінчувалася дія розмитнення автомобілів за попередніми тарифами. «Ліцензія на імпорт вже в дорозі, і щоб уникнути збільшення мита, що буде застосовуватися завтра, ми просимо вас видати негайний дозвіл митниці та оплатити зазначений автомобіль сьогодні, за умови, що він буде випущений з цієї митниці лише після надходження відповідної ліцензії» [6, арк. 28].

Заборонялося ввозити на митні кордони РП автомобілі та мотоцикли на підставі вказаних посвідок, документів, ваучерів з прикордонними перепустками для утилізації автомобільного та мотоциклетного транспорту. Наприклад, продажу чи дарування, а також передачі на склад, для виставок тощо [2, арк. 2 зв.].

Посвідка складалася з трьох частин, тобто відповідних карток, що містили такі дані, як: уповноважену структуру, що видавала зазначений документ; назву закордонного клубу, якому його видано; ім'я, прізвище та адресу іноземного члена закордонного клубу; марку автомобіля чи мотоцикла; його номер та вагу; специфікацію типу і запасні частини; колір транспортного засобу та форму його кузова [2, арк. 2 зв., 3].

Кожна частина документу посвідчувалася печаткою та підписом правління закордонного клубу. Всі ці дані фіксувалися не власником посвідки, а правлінням закордонного клубу, яким

видано документ. Однак посвідки і прикордонні перепустками не могли використовуватися на митній території РП громадянами іноземних держав, які постійно проживали на цій території, за винятком персоналу іноземних дипломатичних представництв та іноземних цивільних та військових місій [2, арк. 2 зв., 3]. Наприклад, 8 лютого 1926 р. інспекція митної варті повідомляла про проїзд легкових автомобілів крайової комісії для демаркації польсько-чеського кордону. Рекомендовано при перетині кордону зазначеними автомобілями за перепустками не створювати труднощів, пропускаючи зазначені автомобілі без виконання встановлених митних формальностей [3, арк. 14 зв.]. Аналогічна ситуація, пов'язана з повідомленням Міністерства фінансів ДМЛ про проїзд легкових автомобілів польсько-чесько-словацької прикордонної комісії з делімітації кордонів на підставі спеціальних перепусток для двох автомобілів марки "Puch" і "Ford" [3, арк. 30 зв.].

Заборонялося використовувати посвідки і прикордонні перепустки в межах РП з метою дарування автомобілів або мотоциклів, передавання для збереження на складах, перепродажу. Згадуваними документами заборонено користуватися громадянам держави за винятком представників дипломатичних відомств, закордонних військових і цивільних місій [2, арк. 2 зв.].

Документи, що давали право на перетин митного кордону РП, були дійсними лише для тих автомобілів чи мотоциклів та запчастин, які вказувалися у документах. Для контролю цих транспортних засобів, на підставі встановлених документів, митниці зобов'язували вносити їх до реєстру оформлення. Власник посвідки мав право в'їзду на митну територію РП без спеціального митного дозволу. Наприклад, застави та окремого розпорядження на ввезення запчастин до автомобіля чи мотоцикла, а також відповідної кількості бензину. Однак його зобов'язували вивезти ці транспортні засоби за митні кордон держави через будь-яку митницю упродовж 90 днів з дати видачі посвідки, час в'їзду в цьому випадку не враховувався [2, арк. 2 зв.].

В'їзд на територію РП передбачав реєстрацію транспортного засобу, дату прибуття, назву і адресу закордонного клубу, персональні дані особи тощо [2, арк. 3]. При прибутті автомобіля або мотоцикла з-за кордону, митниця перевіряла інформацію, що містилися у посвідці, вносила до журналу реєстрації: дату в'їзду і виїзду; номер посвідки; назву та адресу закордонного клубу; прізвище, ім'я та адресу власника транспортного засобу [2, арк. 3].

Виїзд передбачав подання інформації про дату вибуття, дані про особу тощо [2, арк. 3–3 зв.]. Митниця перевіряла, у відповідності з датами, що подавалися у посвідках. Скерувувала документ для підтвердження виїзду за митні кордони РП. Однак, якщо в'їзд відбувся на тій же митниці, то документ про виїзд залишався у підрозділі, що перевіряв документи [2, арк. 3 зв.].

Варто зауважити, що посвідку можна було використовувати для багаторазового в'їзду чи виїзду впродовж певного терміну його дії. Зокрема, якщо власник документу засвідчував, що він перетинатиме кордон декілька разів, тоді митниця відправлення робила першу відмітку лише на зворотному боці картки і залишала її власникові. Натомість, митниця фіксувала чергові в'їзди чи виїзди власника посвідки і тільки після остаточного покидання митних кордонів РП робила остаточну відмітку в документі, надсилаючи його до митного поста, через який здійснено початковий в'їзд, як доказ виїзду [2, арк. 3 зв.].

Якщо власник посвідки, покидаючи митну територію РП, зберігав документ з метою повторного в'їзду та з будь-якої причини не прибув упродовж терміну дії посвідки, його зобов'язували надіслати документ після закінчення терміну дії з відповідним поясненням та зазначенням його адреси до "Automobilklub Polski" (Варшава). Водночас ця структура мала підтвердити остаточне відправлення документу митниці [2, арк. 3 зв.].

Митниця відправлення, після отримання такого роз'яснення або відповідної заявки від "Automobilklub Polski" (Варшава), засвідчувала дату остаточного виїзду і повертала її до автоклубу або ж зберігала у себе, якщо початкове ввезення відбулося у зоні дії цього митного поста [2, арк. 4].

Огляд транспортних засобів на виїзді з митних кордонів РП відбувався на таких умовах: якщо митниця відправлення виявляла відсутність будь-якого пункту, зазначеного у посвідці, вона складала короткий протокол із зазначенням його відсутності. Цей звіт надсилався митницею відправлення до певної структури у Варшаві, яка відповідала за збір митних та інших товарів від "Automobilklub Polski" (Варшава) [2, арк. 4]. Якщо виїзд за межі митниці РП здійснено іншою митницею, цей протокол скеровувався митницею відправлення до початкової митниці в'їзду, яка, у свою чергу, передавала його до управління у Варшаві для подальшого адміністрування [2, арк. 4].

Прикордонні перепустки, надруковані французькою мовою, складалися з індивідуальних документів, що структурно включали: його

номер; дату придатності; компанію автоклубу; прізвище, ім'я та адресу особи, якій належав документ [2, арк. 4]. Окрім того, їх доповнювали марка автомобіля або мотоцикла, номер, колір, їх маса тощо. Важливою складовою були підписи президента спеціальної митної комісії Міжнародного автомобільного союзу в Парижі і власника документа [2, арк. 4 зв.].

Термін дії документа визначався одним роком з дати видачі. Його власник мав право привезти з собою автомобіль або мотоцикл із запасними частинами та належною кількістю бензину за умови, що ці засоби пересування можна було вивезти упродовж трьох місяців з дати в'їзду через будь-яку митницю. Прикордонні перепустки передбачали власникові право на багаторазовий в'їзд і виїзд упродовж терміну дії документа, але з умовою, що кожне перебування автомобіля чи мотоцикла на митній території РП не могло перевищувати три місяців. Якщо термін дії документа закінчувався раніше трьох місяців від дати останнього в'їзду, останнє перебування на митних кордонах РП скорочувалося до дати закінчення терміну прикордонної перепустки [2, арк. 4 зв.]. Наприклад, для осіб, з терміном дії посвідки з 1 січня – до 1 грудня 1928 р. можна було користуватися правом перетину митного кордону РП декілька разів, перебуваючи в країні чотири тижні. Якщо ж власник прикордонної перепустки жодного разу не перетинав митний кордон РП, але він мав повинен виїхати найпізніше 31 грудня 1926 р., хоча востаннє він перебував у РП лише шість тижнів, а не три місяці – і це тому, що термін дії завершувався 31 грудня 1926 р. Аналогічна ситуація стосувалася і посвідок [2, арк. 4 зв.].

Митне оформлення автомобілів і мотоциклів, що в'їжджали на територію РП ґрунтувалося на використанні парних і непарних купонів. Так, парні купони, починаючи з номера 2 використовувалися для контролю в'їзду в країну автомобіля або мотоцикла, а непарні купони, починаючи з номера 3, використовуються для контролю виїзду за кордон [2, арк. 5].

Під час в'їзної перевірки митниця в'їзду перевіряла чи відповідав ввезений автомобіль або мотоцикл датам, зазначеним на обкладинці прикордонної перепустки та в бланку, заповнення якого передбачало такі складові: термін дії перепустки, назву країни, з якої прибув автомобіль або мотоцикл, дату прибуття, назву пункту в'їзду, штамп митниці та підпис посадової особи, яка завершила митне оформлення документа [2, арк. 5].

Парний купон зберігався на митниці з метою перевірки наявності автомобіля або мотоцикла за кордоном. Купон з непарним номером зберігався митницею відправлення та негайно надсилався до митниці в'їзду [2, арк. 5].

Автомобілі та мотоцикли, які в'їжджали за прикордонними перепустками, при кожному в'їзді та в'їзді вносилися митницею до спеціального реєстру, в якому зазначалася дата в'їзду, кінцева дата перебування на території РП, номер перепустки та назва клубу, який видав документ [2, арк. 6].

Якщо під час вивезення встановлювалася відсутність будь-яких складових, перелічених у в'їзному ваучері, митниця виїзду складала протокол, у якому вказувала його відсутність. Цей звіт відправляла митниця відправлення, якщо вона була одночасно і в'їздом для певного транспортного засобу, надсилала до управління сплати митних платежів “Automobilklub Polski” (Варшава). Митниця в'їзду використовувала протокол для подальшого офіційного використання з метою стягнення митних платежів [2, арк. 6].

З метою контролю транспортних засобів, які ввозилися на митну територію РП на підставі посвідок та прикордонних перепусток, митниця в'їзду впродовж встановленого періоду 30 днів з кінцевої дати вивезення автомобіля або мотоцикла отримувала підтвердження наявності цих засобів пересування [2, арк. 6 зв.].

Окрім того, до РП, для тимчасового перебування, без посвідок або міжнародних перепусток, митні органи могли впустити, без спеціальних дозволів на ввезення, за умови, що власники цих транспортних засобів мали водійські права і зобов'язувалися упродовж трьох місяців з дня в'їзду вивезти автомобіль або мотоцикл за кордон. Це положення поширювалося і на ввезення велосипедів. Їхні власники подавати дорожній сертифікат (посвідчення водія) [2, арк. 7]. Якщо особа виїжджала з митної території РП для тимчасового перебування за кордоном на вітчизняних або інших автомобілях, мотоциклах і велосипедах, вона отримувала довідку на право повторного в'їзду на митниці в'їзду і безмитне перевезення зазначених транспортних засобів [2, арк. 7].

Термін дії документів визначався упродовж одного року з часу його видачі. Вони могли використовуватися для багаторазового перетину митного кордону РП. Кожен виїзд і в'їзд фіксувався відповідним записом у посвідці, печаткою митного поста і підписом посадової особи митниці [2, арк. 7]. У випадках, які заслуговували на окремий розгляд, ДМЛ, на прохання “Auto-

mobilkлуб Polski” (Варшава), могла продовжити термін перебування для автомобілів і мотоциклів за кордоном на 30 днів, які ввозилися на підставі посвідок або прикордонних перепусток, скріплених державною печаткою. У вказаних випадках ДМЛ повідомляла про це митницю в’їзду. Якщо автомобілі та мотоцикли, які в’їхали за посвідками та прикордонними перепустками, були зареєстровані після закінчення встановленого для виконання терміну і цей період не було продовжено ДМЛ, незалежно від підтвердження виконання пункту про їх відправлення, надсилався відповідно парний або непарний купон до митниці у Варшаві для стягнення митних зборів з “Automobilklub Polski” [2, арк. 7–7 зв.].

Висновки. Умови і особливості переміщення транспортних засобів (автомобілів, мотоциклів та велосипедів) через митні кордони РП у міжвоєнний період визначалися службовими інструкціями та повноваженнями, обов’язковими до виконання митними органами. Основними документами, що їх пред’являли власники транспортних засобів були посвідки і прикордонні перепустки, що мали обмежений термін дії. Монопольним правом на їх видання володіли “Automobilklub Polski” (Варшава) і Міжнародний автомобільний союз в Парижі. Надмірна бюрократизація при переміщенні транспортних засобів через митні кордони РП свідчила не лише про контроль за ними, але й за стягненням митних зборів.

Список літератури:

1. Гуменний С. Л. Нелегальні міграційні процеси на польсько-радянському кордоні (в адміністративних межах УСРР/УРСР) у 1921–1939 рр.: дис. на здобуття наукового ступеня доктора філософії: 032 – «Історія та археологія» / Гуменний Сергій Любомирович. Київ, 2022. 249 с.
2. Інструкції про боротьбу з контрабандою // Центральний державний історичний архів України, м. Львів (далі – ЦДІАЛ України). Ф. 162 («Дирекція мит, м. Львів. 1922–1939 рр.»). Оп. 1. Спр. 23. 90 арк.
3. Накази Дирекції мит за лютий 1926 року // ЦДІАЛ України. Ф. 162 («Дирекція мит, м. Львів. 1922–1939 рр.»). Оп. 1. Спр. 81. 45 арк.
4. Накази Дирекції мит за вересень-жовтень 1926 року // ЦДІАЛ України. Ф. 162 («Дирекція мит, м. Львів. 1922–1939 рр.»). Оп. 1. Спр. 84. 73 арк.
5. Обіжники та розпорядження Міністерства фінансів і Дирекції мит у м. Львові, том I // ЦДІАЛ України. Ф. 162 («Дирекція мит, м. Львів. 1922–1939 рр.»). Оп. 1. Спр. 68. 95 арк.
6. Обіжники та розпорядження Міністерства фінансів і Дирекції мит у м. Львові, том XII і останній // ЦДІАЛ України. Ф. 162 («Дирекція мит, м. Львів. 1922–1939 рр.»). Оп. 1. Спр. 79. 93 арк.
7. Сай Н. Я. Становлення та розвиток митної справи на західноукраїнських землях з IX ст. до 90-х рр. XX ст. (на матеріалах Львівської митниці): дис. на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук: 12.00.01 – теорія та історія держави і права; історія політичних і правових учень / Сай Наталія Ярославівна. Львів, 2011. 185 с.
8. Справа про кримінально-фінансову суперечку з фірмою «М. Франксе» у м. Львові щодо перевезення контрабандних товарів // ЦДІАЛ України. Ф. 162 («Дирекція мит, м. Львів. 1922–1939 рр.»). Оп. 1. Спр. 67. 9 арк.

Kulyk S.Yu. CONDITIONS AND PECULIARITIES OF THE MOVEMENT OF VEHICLES ACROSS THE CUSTOMS BORDERS OF THE REPUBLIC OF POLAND IN THE INTERWAR PERIOD

The article deals with the analysis of the conditions and peculiarities of the movement of vehicles (cars, motorcycles and bicycles) across the customs borders of the Republic of Poland in the interwar period according to official instructions on the movement of cars, motorcycles and bicycles across the customs border of the Republic of Poland. In fact, it was the principal document used by customs officers in accordance with the order of the Minister of Finance, issued on June 2, 1926. An important body that controlled their movement was the customs guard that was a component of the state fiscal and customs structures, which proceeded in accordance with the provisions of the law of July 31, 1924 on the regulation of customs relations, based on the customs protection of the border and the prevention of illegal border crossing. The jurisdiction of the customs guard included all routes of communication of the Republic of Poland with other states. The list of documents required for border crossing by members of foreign tourist clubs on cars and motorcycles included personal permits and border passes. The monopoly right to issue them belonged to Automobilklub Polski (Warsaw) and the International Automobile Union in Paris. They could be used for multiple entry or exit within a specified period of validity. Documents issued by other associations and clubs were not recognized by the customs of the Republic of Poland. The documents that gave the right to cross the customs border were valid only for those cars or motorcycles and spare parts that were indicated in them. To control these vehicles, on the basis of established documents, customs were obliged to add them to the registration. Customs clearance of cars and

motorcycles entering the territory of the Republic of Poland was based on the use of even and odd coupons. Even coupons starting with the number 2 were used to control the entry of a car or motorcycle into the country, and odd coupons starting with the number 3 were used to control the exit abroad. Excessive bureaucracy during the movement of vehicles across customs borders indicated not only their control, but also the collection of customs duties.

Key words: *the Republic of Poland, interwar period, customs border, vehicles, “Automobilklub Polski” (Warsaw), International Automobile Union (Paris).*