

Особливості правового статусу перевізника як суб'єкта порушення митних правил

Юрчак В.В.¹

| Опубліковано | Секція | УДК |
|--------------|--------|-------|
| 30.05.2024 | Право | 342.9 |

DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.13363356>

Ліцензовано за умовами Creative Commons BY 4.0 International license

Анотація. У статті проведено аналіз законодавчого регулювання питання відповідальності перевізників за порушення митних правил, висвітлено особливості притягнення до адміністративної відповідальності перевізника, як суб'єкта порушень митних правил згідно Митного кодексу України (далі – МК України), проаналізовано міжнародно-правові підходи щодо особливостей відповідальності перевізника, а також проведено аналіз актуальної судової практики, що стосується справ про порушення митних правил, які були запроваджені щодо перевізників.

Ключові слова: порушення митних правил, Митний кодекс України, перевізник, суб'єкт порушення митних правил.

Features of the legal status of the carrier as a subject of violation of customs rules

Annotation. Violation of customs rules is a special category of cases on administrative offenses, which is regulated by the provisions of both the Criminal Code of Ukraine (Chapter XVIII) and the Code of Ukraine on Administrative Offenses (hereinafter referred to as the Code of Administrative Offenses) by virtue of the direct instructions of Part 1 of Article 487 of the Criminal Code of Ukraine.

Thus, out of 1,048,567 resolutions in cases of administrative offenses for 2023, only 8,972 resolutions were adopted in cases of violation of customs rules.

Despite this, legislation in the field of violations of customs rules undergoes constant changes, and the severity of sanctions in this area constantly poses challenges to courts and authorized bodies when considering such cases.

Subjects of violations of customs rules from the point of view of the composition of an administrative offense can be both individual citizens and all participants in legal relations regarding the import and export of goods.

That is why the "transparency" of the responsibility of certain participants in these legal relations meets the requirements of the "quality of the law", which means that the legislation must be accessible and predictable, i.e. define sufficiently clear provisions to give people adequate guidance on the circumstances and conditions under which state bodies have the right to take measures that will affect the convention rights of these people.

At the same time, as of today, there is no generalized study of the problems of responsibility of carriers for violation of customs rules, just as there are no clear and clear "rules

¹ магістр права, адвокат, Львівський національний університет імені Івана Франка

of the game" that would allow distinguishing the limits of responsibility of this category of persons from other subjects.

The article analyzes the legislative regulation of the responsibility of carriers for violations of customs rules, highlights the peculiarities of bringing the carrier to administrative responsibility as a subject of violations of customs rules according to the Customs Code of Ukraine (hereinafter - the Customs Code of Ukraine), analyzes international legal approaches to the peculiarities of the carrier's responsibility, as well as an analysis of current judicial practice was carried out, which concerns cases of violation of customs rules, which were introduced in relation to carriers.

Keywords: violation of customs rules, Customs Code of Ukraine, carrier, subject of violation of customs rules.

Вступ

Постановка проблеми. Порушення митних правил – особлива категорія справ про адміністративні правопорушення, яка регулюється положеннями як МК України (розділ XVIII), так і Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КупАП) в силу прямої вказівки ч. 1 ст. 487 МК України.

Так, з 1 048 567 постанов у справах про адміністративні правопорушення за 2023 рік, лише 8 972 постанов було прийнято у справах про порушення митних правил.

Незважаючи на це, законодавство у сфері порушень митних правил зазнає постійних змін, а суворість санкцій у цій сфері постійно ставить виклики перед судами та уповноваженими органами під час розгляду таких справ.

Суб'єктами порушень митних правил з точки зору складу адміністративного правопорушення можуть виступати як окремі громадяни, так і всі учасники правовідносин щодо імпорту та експорту товарів.

Саме тому «прозорість» відповідальності тих чи інших учасників цих правовідносин відповідає вимогам «якості закону», яка означає, що законодавство має бути доступним і передбачуваним, тобто визначати достатньо чіткі положення, аби дати людям адекватну вказівку щодо обставин і умов, за яких державні органи мають право вживати заходів, що вплинуть на конвенційні права цих людей.

Водночас станом на сьогодні відсутнє узагальнене дослідження проблематики відповідальності перевізників за порушення митних правил, як і відсутні зрозумілі та чітку «правила гри», які б дозволяли розмежовувати межі відповідальності цієї категорії осіб від інших суб'єктів.

Аналіз останніх досліджень. Питання особливостей відповідальності перевізників за порушення митних правил не отримало належної уваги з боку наукової спільноти, втім деякі проблемні питання у сфері порушень митних правил частково розкриті у працях Битяк Ю.П., Голосніченко І.П., Коваль Л.В., Комзюк А.Т., Стороженко О.М., Кравець О.М., Шкарупа В.К., а також у науковому доробку Шинкаренка І.В. та інших.

Мета статті. Мета цієї статті полягає в аналізі меж та особливостей відповідальності перевізника за порушення митних правил, дослідженні судової практики з цього питання, а також напрацювання підходів для формування єдиної правозастосовчої практики у цій сфері.

Результати

Відповідно до пункту 37 частини 1 статті 4 МК України, перевізник - особа, яка здійснює перевезення товарів через митний кордон України та/або між митними органами на території України або є відповідальною за такі перевезення [3].

Особливість законодавчого визначення поняття «перевізник», на думку автора, полягає у тому, що законодавцем не детерміновано, що перевізником може вважатися

лише особа, яка на підставі відповідного договору на перевезення чи інших документів здійснює транспортування оцінюваних товарів до аеропорту, порту або іншого місця ввезення на митну територію України.

Таким чином, статус «перевізника» не залежить напряду від наявності в особи ліцензії чи інших дозвільних документів, а тому перевізником, до прикладу, можна вважати особу, яка на власному транспортному засобі переміщує через митний кордон інші транспортні засоби в режимі «імпорт» і діє на підставі нотаріально засвідченої довіреності, яка надає йому повноваження на доставку такого транспортного засобу.

Окрім цього, питання приналежності осіб до категорії «перевізник» особливо гостро постало після повномасштабного вторгнення РФ до України, що спричинило нечувані до цього моменту поставки гуманітарної допомоги до України.

Зокрема, проблема полягала у тому, що згідно з вимогами пункту 1 постанови Кабінету Міністрів України № 174 від 01.03.2022, яка в перехідний період фактично діяла до 1 квітня 2024, пропуск через митний кордон України гуманітарної допомоги здійснювався за місцем перетину митного кордону України шляхом подання в паперовій або електронній формі декларації, заповненої особою, що перевозить відповідний товар [1].

На практиці це призвело до того, що фактичними «декларантами» гуманітарної допомоги завжди виступали особи, які ввозили її, оскільки саме такі особи заповнювали форму «Декларації про перелік товарів, що визнаються гуманітарною допомогою», що не містила окремих граф для декларанта, одержувача товару/ транспортного засобу чи особи, відповідальної за фінансове врегулювання на відміну від форми вантажної митної декларації (ВМД).

Як наслідок, вся відповідальність за отримання товару кінцевим отримувачем лягла саме на таких «перевізників», що спричинило запровадження великої кількості справ про порушення митних правил щодо таких осіб, оскільки такі розцінювалися митницею саме як декларанти.

Саме тому, приналежність особи до категорії «перевізник» не повинна бути обумовленою лише тим, що переміщення товарів здійснюється на підставі договору про перевезення із ліцензованою організацією, натомість слід виходити із фактичних функцій, які виконувала особа під час переміщення товарів через митний кордон України, а також можливостей особи впливати на відомості, які зумовили запровадження справи про порушення митних правил.

Щодо міжнародних актів у цій сфері, то тут слід звернути увагу на Конвенцію про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19.05.1956.

Зокрема, відповідно до ч. 1, 2 ст. 11 Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, яка набрала чинності для України 17.05.2007 року, для цілей митних та інших формальностей, які повинні бути здійснені до доставки вантажу, відправник додає до вантажної накладної необхідні документи або надає їх в розпорядження перевізника, і забезпечує його всією інформацією, якої він може потребувати [2].

Перевізник не зобов'язаний перевіряти вірність і адекватність цих документів та інформації. Відправник несе відповідальність перед перевізником за будь-які збитки, заподіяні відсутністю, недостатністю чи невірністю таких документів та інформації, за винятком випадків незаконних дій або недбалості перевізника [2].

За національним законодавством, згідно з ч. 2 ст. 191 МК України, перевізники зобов'язані: 1) під час прийняття товарів до перевезення перевіряти точність відомостей щодо кількості вантажних місць, їх маркування, номери, зовнішній стан товарів та їх пакування; 2) у встановлені строки доставляти товари до митного органу призначення, а також подавати передбачені законодавством документи на них; 3) не

розпочинати вивантаження чи перевантаження товарів без дозволу митного органу; 4) у разі прибуття до митного органу призначення у неробочий час забезпечувати схоронність товарів і вживати визначених митним органом заходів для недопущення їх несанкціонованого вилучення з-під митного контролю; 5) подавати в установленому МК України порядку до митного органу загальну декларацію прибуття [3].

Таким чином, на відміну від національного законодавства, положення Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19.05.1956 чітко визначають, що перевізник не зобов'язаний відповідати за перевірку правильності, достовірності тощо відомостей, які стосуються відправника чи отримувача товару чи нести відповідальність за дії чи бездіяльність відправника або отримувача товару.

На рівні законодавства України, особливості відповідальності перевізників врегульовано в ч. 2 ст. 460 МК України, згідно з якою перевізники несуть відповідальність за переміщення або дії, спрямовані на переміщення товарів через митний кордон України з приховуванням від митного контролю шляхом подання митному органу як підстави для переміщення цих товарів документів, що містять неправдиві відомості (стаття 483 цього Кодексу), виключно у разі якщо ці відомості стосуються кількості вантажних місць, їх маркування та номерів, а перевізниками не вжито заходів до перевірки правдивості зазначених відомостей або у разі неможливості такої перевірки не внесено відповідного запису до міжнародної автомобільної накладної (CMR) [3].

З аналізу вказаної норми, слід зробити наступні висновки:

перевізники мають привілейований статус у питанні їх адміністративної відповідальності лише за ст. 483 МК України;

перевізники за ст. 483 МК України несуть відповідальність лише за неправдиві відомості у документах якщо ці відомості стосуються кількості вантажних місць, їх маркування та номерів, однак така відповідальність не виключається, якщо перевізником не було вжито заходів до перевірки правдивості зазначених відомостей.

Разом з тим, таке законодавче регулювання, на думку автора, є недосконалим, оскільки хоча і формулювання ч. 2 ст. 460 МК України виключає відповідальність перевізників за ст. 483 МК України, втім така стаття не охоплює всіх аспектів диспозиції такої статті, а обмежується лише "неправдивими відомостями в документах", що дозволяє притягувати перевізників за: надання підобних документів, чи таких, що одержані незаконним шляхом; надання одним товарам вигляду інших; переміщення товарів з використанням спеціально виготовлених сховищ (тайників) та інших засобів або способів, що утруднюють виявлення таких товарів.

Зважаючи на це, у разі надання перевізником подробиць документів до митного оформлення, положення ч. 2 ст. 460 МК України не виключає складу правопорушення у його діях, оскільки законодавством на визначено, чи має значення обізнаність перевізника щодо факту подробиць таких документів чи ні до моменту їх подачі.

Аналогічно ч. 2 ст. 460 МК України не дає "імунітету" для перевізників у ситуаціях, коли в масиві товару було приховано інший товар, чи коли одним товарам було надано вигляд інших.

На думку автора, при визначенні суб'єкта порушення митних правил слід в першу чергу виходити із того, хто саме виступає декларантом товару.

Зокрема, відповідно до положень ч. 8 ст. 264 МК України, з моменту прийняття митним органом митної декларації вона є документом, що засвідчує факти, які мають юридичне значення, а декларант або уповноважена ним особа несе відповідальність за подання недостовірних відомостей, наведених у цій декларації [3].

Згідно з ч. 4 ст. 266 МК України, у разі самостійного декларування товарів, транспортних засобів комерційного призначення декларантом передбачено цим

Кодексом відповідальність за вчинення порушення митних правил у повному обсязі несе декларант [3].

Таким чином, слід дійти висноку, що перевізник підлягає відповідальності лише у тому випадку, коли він здійснював декларування товару та з метою приховування від митного контролю особисто вчиняв будь-які дії, що складають об'єктивну сторону такого порушення. При цьому таке діяння за суб'єктивною стороною характеризується прямим умислом на подання митному органу документів, що містять неправдиві дані.

В інших випадках покладення відповідальності на перевізника суперечить особливостям правового статусу цього суб'єкта, хоча такий підхід не є абсолютним, адже поширеними є випадки недекларування належних перевізниками особистих товарів під час переміщення ними інших товарів у режимі «імпорт».

Додатково слід звернути увагу на положення пункту 3 частини 1 статті 461 МК України, за якими не допускається конфіскація транспортних засобів комерційного призначення, які використовуються виключно для перевезення пасажирів і товарів через митний кордон України за визначеними маршрутами та рейсами, що здійснюються відповідно до розкладу руху на підставі міжнародних договорів, укладених відповідно до закону навіть за умови, що такі є безпосередніми предметами порушення митних правил чи такими були піддані попередньому переобладнанню для виготовлення спеціальних сховищ (тайників), що використовувалися для приховування товарів [3].

Таким чином, попри намагання законодавця відмежувати перевізника від відповідальності за ст. 483 МК України, з логіки законодавця перевізник все-таки зобов'язаний перевіряти вірність і адекватність поданих ним документів та інформації, однак таке регулювання суперечить міжнародним нормативним актам у цій сфері і є недосконалим.

Судова практика притягнення перевізників до адміністративної відповідальності є неоднозначною.

До прикладу, у постанові Галицького районного суду міста Львова від 25.07.2024 у справі № 461/10534/23 суд виснував, що «правопорушник» не є належним суб'єктом відповідальності за інкриміновані йому адміністративні правопорушення і він не мав жодного умислу на порушення встановленого порядку декларування товарів, оскільки отримав документи від замовника під час завантаження товарів і не подавав самостійно у спосіб визначений митним законодавством декларацій, адже це питання не входило до його компетенції та повноважень. Відтак, суд виснував, що особа не може нести відповідальності за неправильність та недостовірність відомостей, які повинен зазначити декларант [7].

Аналогічно у постанові Галицького районного суду міста Львова від 13.06.2024 у справі № 461/4117/24 вказано, що водієм не було вчинено жодної дії щодо надання документів, що містять неправдиві відомості щодо найменування, кількості та вартості товарів. З досліджених доказів, судом об'єктивно встановлено, що ОСОБА_2 (ОСОБА_3) не приймав особистої участі під час завантаження товару у вантажний відсік та причіп транспортного засобу, адже вантажовідправником самостійно здійснювався та контролювався процес завантаження товару у транспортний засіб [5].

Такий самий висновок зроблено у постанові Львівського апеляційного суду від 05.06.2024 у справі № 461/3225/24, в якій суд не погодився із обґрунтуванням апеляційних вимог представника митниці, який зазначав, що судом не враховано, що відповідно до досліджених судом документів, ОСОБА_1 є водієм, тобто особою, уповноваженою перевізником на здійснення перевезення товарів; отримавши усі документи на товар, які у подальшому подавалися до митного контролю, ОСОБА_1 мав

можливість визначити відмінність товару, підготовленого до перевезення, з отриманими документами, оскільки мав такі повноваження та обов'язок [8].

Така ж позиція зайнята у постанові Ужгородського міськрайонного суду Закарпатської області від 27.05.2024 у справі № 308/4974/24 в якій вказано, що та обставина, що ОСОБА_1 не був декларантом, одержувачем /власником/ товару, вигодонабувачем, замовником брокерських послуг, а був перевізником товару, подав митному органу України інвойс, дані якого точно відповідали тим, що були задекларовані перед митним органом декларантом, свідчить про відсутність в діях ОСОБА_1 прямого умислу, а відповідно і складу адміністративного правопорушення, передбаченого ч. 1ст. 483 МК України [16].

Окремо, важливим є той факт, що у цій постанові суд встановив, що ОСОБА_1 вважається перевізником, оскільки діяв на підставі довіреності, однак дії щодо декларування товару ні в митних органах Польщі, ні в митних органах України не здійснював, стороною експортно імпорتنих операцій, відправником /продавцем/ отримувачем/покупцем товару не являвся, а виступав в ролі перевізника, що виключало його відповідальність за інкриміновані йому дії.

У постанові Першотравневого районного суду міста Чернівці від 21.05.2024 у справі № 725/3766/24 також вказано, що матеріалами справи про адміністративне правопорушення не встановлено відношення ОСОБА_2 до складання інвойсу та специфікації. Таким чином, матеріали справи не містять доказів про наявність у діях гр. ОСОБА_2 умислу на порушення митних правил, передбачених ч. 1 ст. 483 МК України, оскільки товар був завантажений, запакований та опломбований відправником і тому справа по факту вчинення адміністративного правопорушення в подібних випадках закривається [15].

Аналізуючи вказані судові рішення, автор вважає, що застосований судами у цих справах критерій причетності перевізника до внесення неправдивих відомостей до документів є вірним, оскільки перевізник не може нести відповідальність за всі відомості, що вказані в таких документах.

Водночас, цікавою з точки зору правозастосовчої практики є постанова Любомльського районного суду Волинської області від 25.07.2024 у справі № 163/1671/24, в якій суд вказав, що за обставинами цієї справи встановлено, що невідповідність стосувалась, насамперед, кількості вантажних місць, відповідно і маркування та номерів, зокрема в товарно-супровідних документах кількість вантажних місць визначена як 1119 місць при фактичній кількості 1125 місця. Жодних записів до міжнародної автомобільної накладної (CMR) про невідповідність вантажних місць чи про неможливості перевірки вантажних місць водієм не внесено. Саме за цією ознакою (невідповідності вантажних місць) згідно із ч.2 ст.460 МК України настає відповідальність перевізника, від імені якого відповідно до п.п. 37, 43 ст.4 МК України в цій справі виступає водій ОСОБА_1 тому з огляду на досліджені по справі докази і встановлені на їх підставі фактичні обставини, вбачається достатньо підстав вважати, що його винуватість у вчиненні дій, спрямованих на переміщення товарів з приховуванням від митного контролю, є повністю доведеною і жодному сумніву не піддається [13].

Така ж позиція підтримана судом у постанові Любомльського районного суду Волинської області від 13.06.2024 у справі № 163/1312/24, де суд вказав, що жодних зауважень щодо ненадання можливості бути присутнім при завантаженні транспортного засобу в CMR ОСОБА_1 не зазначив, а пояснення ОСОБА_1 про неможливість перерахувати при завантаженні товар не звільняють його від відповідальності, оскільки обов'язку зазначити таку обставину в CMR він не виконав [12].

Такої ж думки притримується Галицький районний суд міста Львова у постанові від 13.06.2024 у справі 461/4641/24 [6], Львівський апеляційний суд у постанові від 17.04.2024 у справі № 461/10545/23 [10], а також Волинський апеляційний суд у постанові від 14.05.2024 у справі № 163/2454/23 [4], в якій вказано, що положення п.1 ч.2 ст.191 МК України визначають, що перевізники зобов'язані під час прийняття товарів до перевезення перевіряти точність відомостей щодо кількості вантажних місць, їх маркування, номери, зовнішній стан товарів та їх пакування. У разі неможливості такої перевірки вносити відповідний запис до міжнародної автомобільної накладної (CMR). Разом з тим, згідно матеріалів справи, жодних зауважень щодо ненадання можливості перевірити точність відомостей щодо кількості вантажних місць, їх маркування, номери, зовнішній стан товарів та їх пакування у транспортному засобі в CMR ОСОБА_1 не зазначив. Таким чином, місцевий суд прийшов до правильного висновку, що пояснення ОСОБА_1 про неможливість перерахувати при завантаженні товар, не звільняють його від відповідальності, оскільки обов'язку зазначити таку обставину в CMR він не виконав.

Водночас, протилежна позиція зайнята судом у постанові Малиновського районного суду міста Одеси від 18.06.2024 у справі № 521/8769/24, в якій суд зазначив, що попри те, що особою до CMR не вносились записи (обґрунтовані застереження) щодо невідповідності товарів та/або неможливості здійснення такої перевірки, однак правопорушник не виступав декларантом, не подавав митному органу документи, які містять неправдиві дані щодо товарів. Таким чином, спеціальна норма, у вигляді частини 2 статті 460 МК України, у поєднанні із положеннями Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів від 19.05.1956 року, дає підстави стверджувати, що в даному випадку ОСОБА_1 не може виступати суб'єктом порушення митних правил, передбачених ст. 483 МК України [14].

Окремої уваги заслуговує також позиція суду у постановках Львівського апеляційного суду від 25.06.2024 у справі № 461/308/24 [11] та від 10.04.2024 у справі № 461/1551/24 [9], в яких суди виснували, що особи були перевізниками гуманітарної допомоги, яка була завантажена відправником. В свою чергу їм не було відомо про те, що подані митному органу документи містять невірні відомості стосовно одержувача товарів, що не може свідчити про умисні дії таких осіб, спрямовані на переміщення товарів через митний кордон України з приховуванням від митного контролю.

Висновки

Таким чином, у наведеній статті було здійснено аналіз меж та особливостей відповідальності перевізника за порушення митних правил, проведено дослідження судової практики з цього питання, а також проаналізовано міжнародні нормативно-правові акти у цій сфері.

Зокрема, встановлено, що перевізником є не тільки особа, яка на підставі відповідного договору на перевезення чи інших документів здійснює транспортування оцінюваних товарів до аеропорту, порту або іншого місця ввезення на митну територію України, але й особа, яка діє на підставі довіреності, а в деяких випадках і особа, що ввозить гуманітарну допомогу на територію України.

На думку автора, при встановленні приналежності особи до категорії «перевізник» слід виходити із фактичних функцій, які виконувала особа під час переміщення товарів через митний кордон України, а також можливостей особи впливати на відомості, які зумовили запровадження справи про порушення митних правил.

На відміну від національного законодавства, положення міжнародних договорів чітко визначають, що перевізник не зобов'язаний відповідати за перевірку правильності, достовірності тощо відомостей, які стосуються відправника чи

отримувача товару чи нести відповідальність за дії чи бездіяльність відправника або отримувача товару.

Наявні у національному законодавстві положення, зокрема ч. 2 ст. 460 МК України, хоча і встановлює певні особливості відповідальності перевізників, однак є недосконалою, оскільки часто на практиці дозволяє перекладати відповідальність з декларанта чи відправника товару саме на перевізника.

Проаналізована судова практика за 2024 рік не демонструє єдність та не є послідовною, оскільки застосовуючи одні і ті ж норми суди часто вирішують справи по-різному. Це проявляється, зокрема, в частині необхідності для перевізників вносити запис щодо невідповідності товару до міжнародної автомобільної накладної (CMR), а також в частині значення присутності водія при завантаженні товару на наявність у його діях складу порушення митних правил.

Список використаних джерел

1. Деякі питання пропуску гуманітарної допомоги через митний кордон України в умовах воєнного стану : Постанова Каб. Міністрів України від 01.03.2022 р. № 174. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/174-2022-п/ed20231201#Text> ;
2. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ) : Конвенція Орг. Об'єдн. Націй від 19.05.1956 р. : станом на 1 серп. 2006 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_234#Text ;
3. Митний кодекс України : Закон України від 13.03.2012 р. № 4495-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17/ed20240727#Text> ;
4. Постанова Волинського апеляційного суду від 14.05.2024 у справі № 163/2454/23. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/119048214> ;
5. Постанова Галицького районного суду міста Львова від 13.06.2024 у справі № 461/4117/24. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/119729971> ;
6. Постанова Галицького районного суду міста Львова від 13.06.2024 у справі 461/4641/24. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/119729955> ;
7. Постанова Галицького районного суду міста Львова від 25.07.2024 у справі № 461/10534/23. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/120595081> ;
8. Постанова Львівського апеляційного суду від 05.06.2024 у справі № 461/3225/24. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/119555208> ;
9. Постанова Львівського апеляційного суду від 10.04.2024 у справі № 461/1551/24. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/118262294> ;
10. Постанова Львівського апеляційного суду від 17.04.2024 у справі № 461/10545/23. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/118654083> ;
11. Постанова Львівського апеляційного суду від 25.06.2024 у справі № 461/308/24. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/118654040> ;
12. Постанова Любомльського районного суду Волинської області від 13.06.2024 у справі № 163/1312/24. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/119856171> ;
13. Постанова Любомльського районного суду Волинської області від 25.07.2024 у справі № 163/1671/24. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/120734139> ;
14. Постанова Малиновського районного суду міста Одеси від 18.06.2024 у справі № 521/8769/24. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/120214010> ;
15. Постанова Першотравневого районного суду міста Чернівці від 21.05.2024 у справі № 725/3766/24. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/119159844> ;

16. Постанова Ужгородського міськрайонного суду Закарпатської області від 27.05.2024 у справі № 308/4974/24. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/119311768>.