

ГОСПОДАРСЬКЕ ПРАВО ТА ПРОЦЕС

ДЕРКАЧ Е. М.,
доктор юридичних наук,
професор кафедри конституційного,
міжнародного і кримінального права
(Донецький національний університет
імені Василя Стуса)

УДК 346.7

DOI <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2022.2.12>

ОКРЕМІ ПИТАННЯ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ ТРАНСКОРДОННОГО НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

У статті проаналізовано найактуальніші проблеми лібералізації транскордонного надання транспортних послуг в сучасних соціально-економічних умовах, обґрунтовано пропозиції щодо їхнього подолання. Підкреслюється, що в умовах воєнного стану суттєво обмежено можливості функціонування національної економіки, логістичні ланцюги в межах країни розірвано, що обумовило внесення відповідних змін до законодавства України з метою спрощення митного оформлення, митного контролю товарів, які ввозяться на митну територію України.

Проведено аналіз дво- та багатосторонніх міжнародних угод, спрямованих на для спрощення процедур торгівлі транспортних послуг. Підкреслено, що незважаючи на послідовну лібералізацію торгівлі послугами, залишається низка обмежень до ринку ЄС, пов'язаних з національними вимогами щодо ліцензування послуг, правилами транзиту тощо. Стверджується, що особливо гострою залишається проблема нестачі дозволів для українських перевізників на міжнародні автомобільні перевезення вантажів. Зазначено, що в умовах воєнного стану низкою країн запроваджується тимчасовий бездозвільний режим для українських перевізників для здійснення двосторонніх, транзитних перевезень.

Зроблено висновок, що пріоритетними напрямками лібералізації транспортних послуг при здійсненні міжнародних перевезень вантажів є: підписання спеціальної угоди щодо лібералізації таких перевезень відповідно до ст. 136 Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода про асоціацію); гармонізація законодавства України у сфері транспорту із законодавством ЄС в частині вимог, що ставляться до перевізників вантажів, зокрема ліцензування перевізників вантажів автомобільним та залізничним транспортом; врахування досвіду участі країн Західних Балкан у Європейському транспортному співтоваристві з метою інтеграції України до цього співтовариства; подальша лібералізація міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом в умовах воєнного стану шляхом скасування дозволів на перевезення.

Ключові слова: лібералізація, міжнародне перевезення вантажів, транспортні послуги, угоди про вільну торгівлю, доступ до ринку, спрощення процедур торгівлі, регуляторні обмеження.



Derkach E. M. Current issues on liberalizing cross-border transport services

The article analyzes the most challenging issues on liberalization of cross-border transport services in current socio-economic conditions. It is emphasized that the possibilities for functioning of the national economy are significantly limited in wartime, logistics chains within the country are broken. Therefore, the Ukrainian legislation have been amended in order to simplify customs clearance, customs control of goods imported into the territory of Ukraine.

The analysis of bilateral and multilateral international agreements aimed at simplifying trade procedures for transport services. Despite the consistent trade liberalizing, there are still restrictions on the EU market due to national requirements for licensing services, transit rules, etc. It is claimed that the problem of lack of permits for Ukrainian carriers, implementing the international road haulage, remains particularly acute. It is noted that a number of countries have been abolishing permitting regimes for Ukrainian carriers in bilateral and transit traffic in the conditions of wartime.

The author concludes that the priority areas for liberalizing transport services in implementing international haulage are as follows: 1) signing a specific agreement on the liberalizing such transportation in accordance with Art. 136 of the Association Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and Ukraine, of the other part; 2) harmonizing the Ukrainian transport legislation with the EU legislation in terms of requirements for freight carriers, in particular licensing for freight carriers by road and rail; 3) considering the experience of participating the Western Balkan countries in the European Transport Community and integrating Ukraine into this Community; 4) further liberalization of international haulage by road in wartime by removal transport permits.

Key words: *liberalization, international haulage, transport services, free trade agreements, access to the market, trade facilitation, regulatory restrictions.*

Вступ. Торгівля послугами є одним із головних факторів, що сприяє сталому розвитку країни і значення торгівлі послугами поступово зростає і залежить від розвитку економіки країни, а також торгівлі товарами. Географічне положення України в центрі Східної Європи, на перехресті основних транспортних шляхів з Європи в Азію та від скандинавських держав до регіону Середземномор'я, є сприятливим середовищем для розвитку міжнародної торгівлі. Україна є одним з провідних експортерів сільськогосподарської продукції, зокрема зерна та соняшникової олії, відіграючи життєво важливу роль у забезпеченні експорту та імпорту товарів. Зазначене підкреслює важливе значення транспортної системи України у забезпеченні міжнародних торговельних зв'язків.

У сучасних умовах змінюються традиційні підходи до організації та здійснення транспортної діяльності під впливом геополітичних конфліктів, світової економічної кризи через пандемію, зумовлену поширенням COVID-19, обмеженням перевезень у внутрішньому та міжнародному сполученні, що обумовлює переорієнтацію торговельних потоків не лише на національному, а й глобальному рівні. В умовах воєнного стану перевезення вантажів морським та повітряним транспортом тимчасово не здійснюються, а залізничним транспортом – обмежено, у зв'язку з чим вітчизняний ринок транспортних послуг трансформується у напрямі пріоритетного застосування автомобільного транспорту для здійснення перевезень вантажів (як комерційних перевезень вантажів, так і гуманітарних вантажів).

У нових умовах господарювання важливим елементом забезпечення економічної безпеки держави, дотримання національних інтересів та цілей сталого розвитку є подальша лібералізація торгівлі, забезпечення товарообігу між Україною та її стратегічними торговельними партнерами, екологічності вантажних перевезень з врахуванням тенденцій зеленого курсу «Стратегії сталого та розумного розвитку мобільності», схваленої Європейською Комісією у 2020 р. В основу Стратегії покладено принципи екологічної сталості та цифрової трансформації транспорту, забезпечення розумної, безпечної та доступної, стійкої та спри-



ятливої для навколишнього середовища транспортної системи у ЄС [1]. У світлі вимог щодо екологічності перевезень сучасною тенденцією розвитку транспортної галузі з урахуванням вимог щодо екологічності є перевезення вантажів водневим транспортом [2]. Прийняття Законів України «Про мультимодальні перевезення» від 17.11.2021 р. № 1887-IX та «Про внутрішній водний транспорт» від 03.12.2020 р. № 1054-IX також сприяло розвитку вітчизняного законодавства у вказаному напрямі.

Планом заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, затв. розпорядженням Кабінету Міністрів України від 07.04.2021 р. № 321-р передбачено завдання підвищення якості та надійності надання транспортно-логістичних послуг з урахуванням зовнішньоекономічних і регіональних зв'язків України; поступова лібералізація вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами, відкриття внутрішніх водних шляхів для іноземних суден; забезпечення розвитку цифрових транспортних коридорів та електронної логістики тощо [3].

Національною економічною стратегією на період до 2030 року, затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 03.03.2021 р. № 179, передбачено посилення торговельно-економічних зв'язків з країнами світу; залучення додаткових транзитних потоків територією України, що прямують в сполученні як між країнами Європи та Азії, зокрема за транспортними маршрутами Нового шовкового шляху, так і за напрямком Балтійське море – Чорне море – Каспійське море; інтеграцію України до Транс'європейської транспортної мережі TEN-T головних судноплавних шляхів (річки Дніпро та Південний Буг; української ділянки річки Дунай) [4].

Втім, за оцінкою Європейської Бізнес Асоціації загальний стан розвитку транспортної інфраструктури залишається у негативній площині. Зокрема, інтегральний показник інфраструктурного індексу, що розраховується на основі середньої оцінки розвитку транспортної галузі за чотирима критеріями (законодавство та державна політика, інвестиційна активність, діяльність транспортних монополістів/державних органів та транспортна логістика) у 2021 році склав 2,76 з 5-ти можливих [5], що обумовлює доцільність переосмислення шляхів вдосконалення відповідного законодавства. Враховуючи зміни в структурі торгівлі України, переорієнтацією транспортно-логістичної мережі України з урахуванням геополітичних конфліктів, актуалізується модернізація відповідного законодавства та переосмислення відповідних доктринальних питань.

Постановка завдання. Метою статті є висвітлення тенденцій щодо лібералізації транспортних послуг при здійсненні міжнародних перевезень вантажів у сучасних соціально-економічних умовах.

Результати дослідження. У науковій літературі акцентовано, що міжнародні торговельні відносини є багатовіковою, невід'ємною частиною економіки, а організація та здійснення міжнародних перевезень є багаторівневою сферою, в якій необхідно регулювати різноманітні суспільні відносини, пов'язаних з організацією імпорту та експорту, укладенням зовнішньоекономічного контракту, взаємодією з транспортними посередниками (транспортне експедирування), митним оформленням товарів; митним контролем та ін. Крім того, договори міжнародного перевезення укладаються та виконуються на основі колізійних принципів, зокрема «автономія волі» (*lex voluntatis*), з урахуванням обмеження щодо застереження про «публічний порядок» (*ordre public*) [6].

У світлі адаптації законодавства України, зокрема господарського, до права ЄС та підписання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС значно посилюється вплив міжнародно-правових норм на стан та напрями розвитку окремих інститутів господарського права, що сприяє універсалізації правової моделі сталого розвитку держави [7].

Важливим елементом забезпечення стабільної економічної ситуації України є збереження та нарощування товарообігу між Україною та її стратегічними торговельними партнерами, зокрема країнами ЄС [8].

Основні зобов'язання сторін в контексті лібералізації транспортних послуг та передумов для взаємного доступу на ринок визначаються у гл. 6 Розділу IV «Тор-



гівля і питання, пов'язані з торгівлею» Угоди про асоціацію між Україною та ЄС (Додатки XVI, XVII) [9].

Важливою складовою Угоди про асоціацію стало створення поглибленої та всеохоплюючої зони вільної торгівлі між Україною та ЄС (далі –ПВЗВТ) (набула чинності з 01.01.2016 р.), спрямованої на збільшення двосторонньої торгівлі послугами [10]. У рамках ПВЗВТ ЄС взяв зобов'язання щодо транскордонного надання послуг з застереженнями щодо транспортних послуг [11]. ПВЗВТ визначає механізми лібералізації торгівлі та економічного розвитку шляхом поступового скасування митних тарифів, надання безмитного доступу в рамках тарифних квот, а також гармонізацію нормативно-правових актів України із законодавством ЄС у пов'язаних із торгівлею секторах.

У досліджуваному контексті поштовхом для спрощення процедур торгівлі стала ратифікація Угоди СОТ про спрощення процедур торгівлі (Додаток до Протоколу про внесення змін до Марракеської угоди про заснування Світової організації торгівлі (Trade Facilitation Agreement), учиненої 27.11.2014 р. у м. Женева, ратифікований Законом України від 04.11.2015 р. № 745-VIII) (набула чинності у 2017 р.). У ст. 11 Угоди СОТ про спрощення процедур торгівлі передбачено півробітництво та координацію з метою розширення *свободи транзиту*, зокрема в частині правових вимог.

Незважаючи на послідовну лібералізацію торгівлі послугами, протягом останніх років спостерігається зростання рівня обмежень, пов'язаних з національними вимогами щодо ліцензування послуг, правилами транзиту та ін. [12].

З метою лібералізації перевезень та торгівлі у ст. 136 Угоди про асоціацію передбачено можливість укладання спеціальних угод в галузях автомобільного, залізничного, внутрішнього водного транспорту. Висока конкуренція та наявні бар'єри для українських перевізників перешкоджають їхньому доступу до ринку ЄС.

У секторі автомобільних перевезень вантажів існує найбільша кількість обмежень для доступу на ринок ЄС у порівнянні з іншими видами транспорту, що негативно впливає на загальне функціонування ПВЗВТ між Україною та ЄС, обсяги експорту української продукції до ЄС. Основними напрямками для експорту послуг автомобільних вантажних перевезень є Польща, Німеччина, Угорщина, Румунія, Італія та Чехія, а імпорту – Польща, Німеччина, Нідерланди, Словаччина та Угорщина. На ринку автомобільних вантажних перевезень представлені як українські логістичні компанії, так і міжнародні фірми, що мають філії в Україні. Загалом в Україні зареєстровано 11 309 суб'єктів, що мають ліцензію на провадження господарської діяльності на ринку міжнародних автомобільних перевезень [13].

Особливо гострою залишається проблема нестачі дозволів для українських перевізників на автомобільні перевезення вантажів. Зниженням кількості встановленої для України квоти дозволів на здійснення міжнародних вантажних автомобільних перевезень в основних транзитних країнах погіршує умови доступу України до ринку автомобільних перевезень ЄС та порушує ст. 136 Угоди про асоціацію [12].

Збільшення квот дозволів для міжнародних вантажних перевезень є найбільш очікуваними змінами для розвитку автомобільного транспорту в Україні за результатами опитування вітчизняних представників бізнесу [5]. Для в'їзду, транзитного проїзду територією іноземних держав українські перевізники повинні мати дозвіл на здійснення міжнародних перевезень автомобільним транспортом, що видаються уповноваженими органами. Порядок оформлення, видачі, використання та обліку дозволів на міжнародні перевезення вантажів автомобільним транспортом, а також проведення конкурсу та видачі дозвільних документів Європейської Конференції Міністрів Транспорту (ЄКТМ) затверджено наказом Міністерства транспорту України від 20.08.2004 р. № 757 (в редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 19.04.2013 р. № 239). Проте в умовах воєнного стану низкою країн запроваджується тимчасовий бездозвільний режим для українських перевізників для здійснення двосторонніх, транзитних перевезень, зокрема територією Болгарії, Грузії, Данії, Естонії, Італії, Латвії, Литви, Словаччини, Туреччини, Угорщини та ін. У 2021 році відбулася лібералізація взаємного доступу для міжнародних вантажних



автомобільних перевезень між Україною та Великобританією двосторонньої Угоди про міжнародні автотранспортні перевезення між Україною та Великобританією, які набули чинності з 18.03.2021 р.

У сфері залізничного транспорту значним бар'єром для розвитку експорту до ЄС є внутрішні регуляторні обмеження, зокрема незавершена реформа АТ «Укрзалізниця»; невирішене питання допуску приватних перевізників до здійснення залізничних перевезень. Розв'язання зазначених проблем задля подальшого виконання Україною міжнародних зобов'язань можливо шляхом прийняття нового Закону України «Про залізничний транспорт», спрямованого на створення нової моделі ринку залізничних перевезень із забезпеченням рівноправного доступу інших перевізників до залізничної інфраструктури та створення конкурентного середовища; впровадження ліцензування перевізників вантажів; формування системи управління безпекою. Відповідно до Директиви № 2012/34/ЄС про створення Єдиного залізничної зони Європи передбачено розділення функцій управління інфраструктурою та перевізної діяльності, ліцензування залізничних перевізників вантажів та стягнення плати за користування інфраструктурою. У 2016 році розроблено Четвертий залізничний пакет, який має завершити створення Єдиної європейської залізничної зони та покращити інтероперабельність [14].

Прикладом укладення угоди ЄС з країнами, що не є членами ЄС, є Договір про Європейське транспортне співтовариство (Transport Community Treaty, далі – ТСТ), який укладено із країнами Західних Балкан (Албанія, Боснія і Герцеговина, Косово, Північна Македонія, Чорногорія та Сербія) у сфері автомобільного, залізничного, внутрішнього водного та морського транспорту у 2017 р. Метою ТСТ є створення транспортної спільноти, що базуватиметься на поступовій інтеграції транспортних ринків країн Західних Балкан до транспортного ринку ЄС шляхом гармонізації відповідного законодавства. Умови доступу на ринок автомобільних перевезень регулюються на основі двосторонніх угод між країнами ЄС та країнами Західних Балкан [15].

Україною підписано низку двосторонніх угод про вільну торгівлю, зокрема з Вірменією (1996), Азербайджанською Республікою (1996); Грузією (1996); Республікою Македонія (2001); Республікою Молдова (2005); Чорногорією (2012); Канадою (2016); Ізраїлем (2019); Сполученим Королівством Великої Британії і Північної Ірландії (2020); передбачається підписання Україною угод про вільну торгівлю з Туреччиною, Єгиптом, Йорданією, Тунісом та ін. країнами.

На усунення існуючих перешкод у сфері транспортування та спрощення умов торгівлі в Україні спрямовано низку прогресивних ініціатив: 1) прийняття Закону України «Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законів України щодо запровадження механізму «єдиного вікна» та оптимізації здійснення контрольних процедур при переміщенні товарів через митний кордон України» від 06.09.2018 р. № 2530-VIII (передбачено запровадження механізму «Єдине вікно для міжнародної торгівлі» для надання документів та/або відомостей про операції з імпорту, експорту та транзиту в електронному вигляді); 2) прийняття Закону України «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо деяких питань функціонування авторизованих економічних операторів» від 02.10.2019 р. № 141-IX (регламентує правовий статус авторизованого економічного оператора – підприємства-резидента, що виконує будь-яку роль в міжнародному ланцюзі постачання товарів (виробник, експортер, імпортер, митний представник, перевізник, експедитор, утримувач складу) та отримало авторизацію; передбачає можливість застосування «процедури спрощеного декларування») в рамках виконання Україною зобов'язань відповідно до Угоди про асоціацію та Угоди СОТ про спрощення процедур торгівлі [16]; 3) використання в Україні з 2020 р. нової транзитної системи NCTS, яка лежить в основі європейської Конвенції про процедуру спільного транзиту і дозволяє обмінюватися митною інформацією між Україною і ЄС [17].

У період воєнного стану в Україні суттєво обмежено можливості функціонування національної економіки, логістичні ланцюги в межах країни розірвано, що обумовило внесення



відповідних змін до законодавства України. Згідно з Постановою Кабінету Міністрів України «Деякі питання здійснення митного контролю та митного оформлення товарів, зокрема транспортних засобів, в умовах воєнного стану» від 20.03.2022 р. № 330 суб'єкти господарювання, які ввозять товари на митну територію України, надається право обирати спрощений або стандартний спосіб їх митного оформлення та митного контролю. Спрощений спосіб передбачає, що митний контроль і митне оформлення, які ввозяться на митну територію України через пункти пропуску через державний кордон України, відкриті для морського, автомобільного та залізничного сполучення, здійснюються без справляння митних платежів, зокрема податку на додану вартість, акцизного податку, ввізного мита, шляхом подання декларантом митному органу попередньої митної декларації без проведення митного огляду без застосування фітосанітарного контролю, заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності (крім державного експортного контролю) безпосередньо у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний та митний кордон України. При стандартному способі митний контроль і митне оформлення товарів здійснюються в повному обсязі відповідно до вимог Митного кодексу України, а оподаткування ввезених товарів здійснюється на загальних підставах, встановлених Податковим кодексом України (п. 1) [18].

Постановою Кабінету Міністрів України «Про перелік товарів критичного імпорту» від 24.02.2022 р. № 153 передбачено, що оплата товарів (продукції, послуг, витрат), пов'язаних із перевезенням пасажирів, вантажів (зокрема, розрахунки за паливе, оплату аеропортових та портових зборів, наземного обслуговування повітряних та морських суден, оплату доріг, морське фрахтування, ремонт транспорту та інші, пов'язані з цією діяльністю продукцію, послуги та витрати); послуги із зберігання товару на складах за кордоном та пов'язані з цим інші супутні витрати, пов'язані із перевезенням пасажирів, вантажів [19].

Висновки. Проведене дослідження дозволило окреслити пріоритетні напрями лібералізації транспортних послуг при здійсненні міжнародних перевезень вантажів: підписання спеціальної угоди щодо лібералізації таких перевезень в рамках ПВЗВТ відповідно до ст. 136 Угоди про асоціацію; гармонізація законодавства України у сфері транспорту із законодавством ЄС в частині вимог, що ставляться до перевізників вантажів, зокрема ліцензування перевізників вантажів автомобільним та залізничним транспортом; врахування досвіду участі країн Західних Балкан у Європейському транспортному співтоваристві з метою інтеграції України до вказаного співтовариства; подальша лібералізація міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом в умовах воєнного стану шляхом скасування дозволів на перевезення. Реалізація вказаних заходів сприятиме лібералізації торгівлі послугами та товарами та виконанню міжнародних зобов'язань України. Досліджувані проблеми лібералізації міжнародних перевезень вантажів не є вичерпними, тому запропоновані варіанти їх вирішення залишаються відкритими для наукової дискусії та можуть бути основою для подальших наукових досліджень відповідних питань.

Список використаних джерел:

1. Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future. *European Commission*. 2020. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789%20>
2. 10 мировых транспортных трендов 2021 года. *Центр транспортных стратегий*. 2022. 14 января. URL: https://cfts.org.ua/articles/10_mirovykh_transportnykh_trendov_2021_goda_1873/128493
3. Про затвердження плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 07.04.2021 р. № 321-р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-planu-zahodiv-z-realizaciyi-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku-321-070421>
4. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. *Офіційний вісник України*. 2018. № 52. Ст. 1848.



5. Бізнес оцінив стан і визначив пріоритети розвитку транспортної інфраструктури, – опитування ЕВА. *European Business Association*. 03.12.2021. URL: <https://eba.com.ua/biznes-otsinyv-stan-i-vyznachyv-priorytety-rozvytku-transportnoyi-infrastruktury-opytuvannya-eva/>
6. Matvieiev P., Klepikova O., Kornuta L., Abbaszade M., Kuznetsov S. Public and private economic and legal interests in the field of international transport in the latest edition of Incoterms. *Amazonia Investiga*. 2021. № 10 (46). P. 217–224. URL: <https://doi.org/10.34069/AI/2021.46.10.22>
7. Устименко В.А., Джабраїлов Р.А., Малолітнева В.К., Гудіма Т.С. Концептуальні аспекти формування правової моделі сталого розвитку України. *Економіка та право*. 2021. № 4. С. 3–17.
8. Путівник з реформ 2030. Бачення бізнесу на наступну декаду. *Європейська Бізнес Асоціація*. URL: <https://eba.com.ua/wp-content/uploads/2021/02/eba-strategy2030.pdf>
9. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони від 27 червня 2014 року. *Офіційний вісник України*. 2014. № 75. Том 1. Ст. 2125.
10. Joint statement following the 22nd EU-Ukraine Summit. 6 October 2020. *European Union Website*. URL: https://eeas.europa.eu/delegations/ukraine/86458/joint-statement-following-22nd-eu-ukraine-summit-6-october-2020_en
11. Factual presentation Deep and Comprehensive Free Trade Area Concluded as a Part of the Association Agreement Between the European Union and Ukraine (goods and services). *World Trade Organization*. 13 April 2017. URL: <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=q:/WT/REG/353-1.pdf&Open=True>
12. Таран С., Яворський П., Павицька Ю., Омельченко І. Бучко М. Аналіз торгівлі послугами між Україною та ЄС в рамках ПВЗВТ. 2021. *Центр аналітики міжнародної торгівлі Trade+ Київської школи економіки*. URL: <https://kse.ua/wp-content/uploads/2021/11/Final-DCFTA-services-2021-11-11.pdf>
13. Статистичні дані по галузі автомобільного транспорту. *Офіційний портал Міністерства інфраструктури України*. URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html>
14. Rail transport, Fact Sheets on the European Union. *European Parliament*. URL: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/130/rail-transport>
15. Treaty establishing the Transport Community. *Official Journal of the European Union L 278/3*. 27.10.2017. p. 3–53. URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/international/enlargement/western-balkans/transport-community_en
16. Протокол про внесення змін до Марракеської угоди про заснування Світової організації торгівлі. *Відомості Верховної Ради*. 2019. № 49. Ст.328.
17. Денис Шмигаль: Україна може отримати «митний безвіз» вже у 2022 році. *Урядовий портал*. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/denis-shmigal-ukrayina-mozhe-otrimati-mitnij-bezviz-vzhe-u-2022-roci>
18. Деякі питання здійснення митного контролю та митного оформлення товарів, зокрема транспортних засобів, в умовах воєнного стану: Постанова Кабінету Міністрів України від 20.03.2022 р. № 330. *Урядовий кур'єр*. 2022. 21 березня.
19. Про перелік товарів критичного імпорту: Постанова Кабінету Міністрів України від 24.02.2022 р. № 153. *Урядовий кур'єр*. 2022. 25 лютого.

