

УДК 346.7

DOI <https://doi.org/10.32782/klj/2022.1.11>**Деркач Е. М.,**доктор юридичних наук, доцент,  
професор кафедри конституційного, міжнародного і кримінального права  
Донецького національного університету імені Василя Стуса

## ПРАВОВІ ПИТАННЯ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

**Анотація.** У статті висвітлено найбільш важливі проблеми, пов'язані із здійсненням міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом, та обґрунтування шляхів щодо їхнього подолання. Підкреслюється багаторівневе правове регулювання міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом як трансграничної діяльності: 1) національний рівень (законодавство України, зокрема Закон України «Про автомобільний транспорт», та законодавство країни, територією якої здійснюється перевезення вантажу,); 2) міжнародному рівні (дво- та багатосторонні міжнародні договори, зокрема Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (1956); Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (1970); Європейська Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (1957) та ін.).

Стверджується, що автомобільний транспорт забезпечує значну частину торгівлі товарами між Україною та ЄС та є важливою умовою для ефективного функціонування Поглибленої і всеохопної зони вільної торгівлі між Україною та ЄС. Співпраця України із країнами ЄС у секторі автомобільних перевезень, окрім 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), регулюється низкою дво- та багатосторонніх договорів.

Зроблено висновок, що лібералізація міжнародних автомобільних перевезень вантажів потребує вирішення за допомогою комплексу заходів, зокрема: підписання спеціальної угоди з ЄС відповідно до ст. 136 Угоди про асоціацію (спеціальна угода замінить чинну систему щорічних двосторонніх переговорів із країнами ЄС щодо квот дозволів для здійснення міжнародних вантажних автомобільних перевезень); гармонізація законодавства України у сфері автомобільного транспорту із законодавством ЄС в частині вимог, що ставляться до автомобільних перевізників; підвищення прозорості розподілу та обліку дозволів на міжнародні вантажні автомобільні перевезення шляхом цифровізації.

**Ключові слова:** лібералізація, міжнародне перевезення вантажу, транзитне перевезення, автомобільний транспорт, квота дозволів, обмеження, міжнародні договори.

### **Derkach Ye. M. Legal issues of liberalizing the international carriage of goods by road**

**Abstract.** The article highlights the most challenging issues related to the international carriage of goods by road, as well as provides the ways to overcome them. It is emphasized the multilevel legal framework for the international road haulage as a cross-border activity: 1) at the national level (Ukrainian legislation, in particular the Law of Ukraine «On Road Transport»; the legislation of the country in which the goods have being transported); 2) at the international level (bilateral and multilateral international agreements, in particular the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR, 1956); the European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport (AETR, 1970); The European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR, 1957) etc).

It is argued that road transport provides a significant share of trade in goods between Ukraine and the EU and is an important condition for the effective functioning of the Deep and Comprehensive Free Trade Area between Ukraine and the EU. Besides the Association Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and Ukraine, of the other part, there is a number of bilateral and multilateral agreements in order to provide Ukraine's cooperation with EU countries regarding the road transport sector.

It is concluded that a set of measures should be provided in order to liberalize international carriage of goods by road, in particular: 1) to sign a special agreement with the EU in accordance with Art. 136 of the EU – Ukraine Association Agreement (the special agreement may replace the current system of annual bilateral negotiations with EU countries on permit quotas for international road haulage); 2) to harmonize the Ukrainian road transport legislation with the EU legislation in terms of requirements for road carriers; 3) to digitalize the system of distributing and accounting permits for international road haulage in order to provide its transparency.

**Key words:** liberalization, international carriage of goods, transit transportation, road transport, quota of permits, restrictions, international treaties.

В умовах воєнного стану порушуються ланцюги постачань, здійснення комерційних перевезень вантажів ускладнено як в національному, так і в міжнародному сполученні, перевезення вантажів морським та авіаційним транспортом тимчасово не здійснюються, а залізничним транспортом – обмежено, що обумовлює пріоритетне застосування автомобільного транспорту для здійснення перевезень вантажів, безперервного забезпечення потреб населення та національної економіки товарами, а також актуалізує питання щодо усунення бар'єрів та лібералізації міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом.

Незважаючи на орієнтацію українських компаній на європейський ринок, висока конкуренція та наявні бар'єри перешкоджають доступу перевізників з України на ринок ЄС. 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 [1].

ЄС є ключовим зовнішнім ринком для вітчизняного автомобільного транспорту – частка ЄС у загальному експорті цього сектору становить близько 80%, проте Україна не повністю використовує потенціал для цих послуг [2]. Основними напрямками за обсягами експорту послуг автомобільних вантажних перевезень є Польща, Німеччина, Угорщина, Румунія, Італія та Чехія, а імпорту – Польща, Німеччина, Нідерланди, Словаччина та Угорщина. Враховуючи важливу роль автомобільного транспорту для забезпечення торгівлі товарами між Україною з ЄС, розв'язання питання подальшої лібералізації автомобільних вантажних перевезень є одним з пріоритетів для України у торговельних відносинах з ЄС [2].

Незважаючи на послідовну лібералізацію торгівлі послугами, у сфері автомобільних перевезень існує найбільша кількість обмежень для доступу на ринок ЄС у порівнянні з іншими видами транспорту, що негативно впливає на обсяги експорту української продукції та реалізацію транзитного потенціалу України. До несприятливих факторів належать: нестача дозволів на здійснення міжна-

родних автомобільних вантажних перевезень в основних транзитних країнах ЄС; недостатня кількість дозволених днів для перебування українських водіїв на території країн ЄС у рамках безвізового режиму; корупційні ризики через дефіцит дозволів тощо [2]. За результатами опитування вітчизняних представників бізнесу найбільш очікуваними змінами для розвитку автомобільного транспорту в Україні є збільшення квот дозволів для міжнародних вантажних перевезень [3].

**Мета** цієї статті – висвітлення окремих теоретико-прикладних проблем, пов'язаних із здійсненням міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом, та обґрунтування шляхів щодо їхнього подолання.

Дослідженню сучасних проблем правового регулювання перевезення вантажів автомобільним транспортом присвячено роботи Є. В. Довженко [4], О. В. Клепикової [5], Р. М. Ляшука [6], Л. Я. Свистун [7] та інших дослідників, наукові здобутки які покладено в основу цього дослідження.

Перевезення вантажів автомобільним транспортом регулюється на декількох рівнях. На національному рівні – законодавством України та законодавством країни, територією якої здійснюється перевезення. Зокрема, у Законі України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 р. № 2344-III (в ред. Закону України 23.02.2006 р. № 3492-IV) передбачено вимоги до автомобільних перевізників у внутрішньому та міжнародному сполученні. Зокрема, резиденти та нерезиденти України при здійсненні міжнародних перевезень вантажів повинні мати: дозволи іноземних країн, територією яких здійснюватиметься перевезення (іноземні перевізники здійснюють автомобільні перевезення вантажів територією України зі наявності дозволу України); дозвіл щодо узгодження умов та режимів перевезення в разі перевищення вагових або габаритних обмежень чи документ про внесення плати за проїзд великогабових (великогабаритних) транспортних засобів; свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу та сертифікат відповідності транспортного засобу щодо безпеки руху та екологічної безпеки вимогам країн, територією яких буде здійснюватися перевезення (для іноземних перевізників – сертифікат відповідності

транспортного засобу вимогам законодавства України); документи на вантаж; контрольні пристрої для транспортних засобів – тахографі (ч. ч. 3, 5 ст. 53; ст. 55; ст. 57 Закону) [8].

На міжнародному рівні до автомобільних перевезень вантажів застосовується Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (Женева, 1956 р.), до якої Україна приєдналася із застереженнями Законом України від 01.08.2006 р. № 57-V, Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР) (Женева, 1970 р.) (Україна приєдналася відповідно до Закону України від 07.09.2005 р. № 2819-IV), Європейська Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) (Женева, 1957 р.) (Україна приєдналася Законом України від 02.03.2000 р. № 1511-III) тощо.

Міжнародні перевезення вантажів автомобільним транспортом передбачають перетин принаймні одного державного кордону (з території України на територію іноземної держави; з території іноземної держави на територію України; транзитом через територію України) (ст. 1 Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення; ст. 1 Закону України «Про автомобільний транспорт»; ст. 1 Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06.04.2000 р. № 1644-III).

У доктринальних джерелах зазначається, що міжнародне перевезення вантажів має такі відмінні риси, як наявність іноземного елемента, перетин державного кордону, таке перевезення вантажів найчастіше регулюється міжнародними джерелами права. Міжнародне транспортування вантажів є трансграничною діяльністю, що регулюється міжнародними актами та правовими нормами юрисдикцій декількох країн [9].

Автомобільний транспорт забезпечує значну частину торгівлі товарами між Україною та ЄС та є важливою умовою для ефективного функціонування Поглибленої і всеохопної зони вільної торгівлі між Україною та ЄС (ПВЗВТ) [2].

Відповідно до ст. 368 Угоди про асоціацію «співробітництво спрямовується на покращення руху пасажирів та вантажів, зростання плинності транспортних потоків між Україною, ЄС і третіми країнами регіону за рахунок усу-

нення адміністративних, технічних, прикордонних та інших перешкод, покращення транспортної мережі та модернізації інфраструктури, зокрема на головних транспортних осях, які з'єднують Сторони. Це співробітництво включає заходи, спрямовані на спрощення перетину кордонів» [10]. Співробітництво включає спільну діяльність на регіональному (в рамках різних регіональних транспортних домовленостей, зокрема Транспортної панелі Східного партнерства, транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА), Бакинського процесу та інших транспортних ініціатив) та міжнародному рівнях (зокрема, міжнародні транспортні організації та міжнародні угоди і конвенції, ратифіковані Сторонами) [10].

Ст. 136 Угоди про асоціацію передбачає можливість укладання спеціальної угоди в галузі автомобільного транспорту, що має врегулювати міжнародні автоперевезення на рівні ЄС і замінити щорічні двосторонні переговори із країнами-членами ЄС щодо квот дозволів на перевезення з метою подальшої лібералізації торгівлі та поглиблення співробітництва у сфері автомобільного транспорту [10].

Цікавим прикладом в досліджуваному контексті є укладення секторальної угоди ЄС з країнами Західних Балкан, які не є членами ЄС (Албанія, Боснія і Герцеговина, Косово, Північна Македонія, Чорногорія та Сербія) – Договору про Європейське транспортне співтовариство (Transport Community Treaty) у сфері автомобільного, залізничного, внутрішнього водного та морського транспорту у 2017 р. (діє з 2019 р.) з метою створення транспортної спільноти, що базуватиметься на поступовій інтеграції транспортних ринків країн Західних Балкан до транспортного ринку ЄС шляхом гармонізації відповідного законодавства, зокрема стосовно загальних ринкових правил, технічних стандартів, безпеки, управління дорожнім рухом, конкуренції та державної допомоги [11].

Оскільки країни ЄС є основним ринком для українських перевізників, що здійснюють міжнародні перевезення вантажів, подальший вектор розвитку законодавства має бути у напрямі забезпечення більшої екологічності та безпечності руху автомобільного транспорту, цифровізації інфраструктури. Зокрема, у 2020 році Європейським Парламентом було прийнято

Пакет мобільності – набір законодавчих актів ЄС, які встановлюють нові правила здійснення автомобільних вантажних перевезень на території ЄС, що стосуються здійснення транспортної діяльності та доступу до міжнародних ринків, режиму праці та відпочинку водія, дорожнього контролю тощо [12].

Співпраця України із країнами ЄС у секторі автомобільних перевезень, окрім Угоди про асоціацію, регулюється низкою договорів на двосторонній та багатосторонній основі. Загалом Україна має двосторонні угоди про міжнародні автомобільні перевезення із 45 країнами, включно із 24 з 27 країн ЄС (крім Ірландії, Мальти та Люксембургу) [13].

Для в'їзду, транзитного проїзду територією іноземних держав українські перевізники повинні мати дозвіл на здійснення міжнародних перевезень автомобільним транспортом, що видаються уповноваженими органами та поділяються на двосторонні та багатосторонні, а також на транзитні та універсальні. 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). Відповідно до п. 1.3. Порядку оформлення і видачі дозволів на поїздки по територіях іноземних держав при виконанні перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, їх обміну та обліку «перевезення вантажів автомобільним транспортом територією іноземних держав або транзитом через їхні території здійснюється ... згідно з вимогами міжнародних договорів України та на підставі належним чином оформлених дозволів, якщо інше не передбачено міжнародними договорами України» [14]. Квота дозволів для України на наступний рік визначається компетентними органами іноземних держав згідно з міжнародними договорами України; узгодження квоти дозволів з урахуванням потреби автомобільних перевізників здійснює Міністерство інфраструктури України (п.п. 1.4, 2.1, 2.2) [14]. Дозволи ЄКТМ розподіляють на

конкурсних засадах з урахуванням рівня безпеки руху й екологічної безпеки транспортних засобів. Україна є членом міжурядової транспортної організації ЄКТМ, у зв'язку з цим перевезення вантажів автомобільним транспортом територією іноземних держав-членів ЄКТМ (зокрема, перевезення автомобільними транспортними засобами між пунктами завантаження і розвантаження, розташованих в двох різних державах-членах ЄКТМ, здійснення перевезень вантажів в/з третіх країн, якщо всі три країни є членами ЄКТМ, а також проїзд порожніх автомобільних транспортних засобів територією держав-членів ЄКТМ) здійснюється на підставі дозволів ЄКТМ, які оформлюються та видаються Державною інспекцією України з безпеки на наземному транспорті автомобільним перевізникам, які на кожен автомобільний транспортний засіб мають повний комплект сертифікатів відповідності автомобільного транспортного засобу щодо безпеки руху та екологічної безпеки вимогам країн, територією яких буде здійснюватися перевезення (п. п. 1.3, 3.1, 3.3, 4.1 Порядку проведення конкурсу та видачі дозвільних документів ЄКТМ) [15].

Україна має 100 автомобільних пунктів пропуску на кордонах з сусідніми країнами, 51 з цих пунктів мають статус міжнародних (8 з них розташовані на кордоні з Польщею, 2 – на кордоні зі Словаччиною, 5 – на кордоні з Угорщиною, 3 – на кордоні з Румунією тощо) [16]. В умовах воєнного стану низкою країн запроваджується тимчасовий бездозвільний режим для українських перевізників для здійснення двосторонніх та транзитних перевезень територією цих країн, зокрема Латвійської Республіки, Словацької Республіки, Республіки Болгарії, Угорщини [17].

Міністерство інфраструктури України шляхом переговорів з міністерствами інших держав на засіданнях змішаних комісій щорічно обговорює актуальну для бізнесу проблему щодо лібералізації двосторонніх та транзитних перевезень, збільшення квоти дозволів на міжнародні автомобільні перевезення вантажів для українських перевізників, зокрема з Польщею, Молдовою, Грузією, Турцією, Болгарією, Венгриєю, Румунією, Боснією та Герцеговиною, Норвегією та Швецією, Словенією, Узбекистаном та ін. країнами, а також щодо повної

відмови від встановлення обмежень (квот) на перевезення та використання дозволів. Особливо гострою залишається проблема нестачі дозволів для українських перевізників на автомобільні перевезення вантажів саме з Польщі, зокрема у 2018 р. українські вантажні перевізники мали 200 тис. польських дозволів, у 2019 р. – 160 тис. та ще 15 тис. додаткових, у 2020 р. – 160 тис. дозволів та лише 4 711 додаткових дозволів; у 2021 р. вперше польським урядом не надано українським перевізникам додаткових дозволів, а всі наявні дозволи Республіки Польща вичепані в жовтні 2021 р., що негативно впливає на перевезення до основних споживачів української продукції в Європі. За оцінками Асоціації міжнародних автомобільних перевізників (АсМАП), мінімальна квота, яку потребує український бізнес від Польщі, становить 230 тис. дозволів [18]. Для України Польща є транзитним коридором до більш ніж 12 країн ЄС, таких як Німеччина, Нідерланди, Бельгія, Швейцарія, Данія, Іспанія, Португалія тощо, тому недостатня кількість дозволів призводить до затримки або скорочення постачання української продукції до ЄС та негативно впливає на двосторонню торгівлю товарами та послугами з ЄС, підвищення собівартості української продукції, збільшення часу простою вантажівок, псування продукції, що перевозиться, застосування штрафних санкцій внаслідок порушення договірних обов'язань перевізниками, а також зростання трудової міграції внаслідок реєстрації українськими перевізниками організацій в країнах ЄС (зокрема, при перевезеннях між країнами ЄС відсутні обмеження для компаній-резидентів ЄС) [19]. Крім цього, актуальним є впровадження цифрового обміну дозволами на перевезення. В рамках пілотного проєкту з 2020 році започатковано е-бронювання дозволів на міжнародні перевезення вантажів через транспортний портал е-послуг [20]. Наразі дозволи на міжнародні перевезення вантажів видаються у пунктах видачі дозволів, частину з яких знищено внаслідок воєнних дій.

У діалозі з ЄС Міністерство інфраструктури України за підтримки бізнесу обговорює питання лібералізації міжнародних транзитних перевезень вантажів автомобільним транспортом із скасуванням квот на дозволи, а також скасу-

вання системи дозволів на міжнародні вантажні перевезення для «Євро-5» та «Євро-6» [21; 22].

У досліджуваному контексті важливо зазначити, що у 2021 році відбулася лібералізація взаємного доступу для міжнародних вантажних автомобільних перевезень між Україною та Великобританією, зокрема, сторони внесли зміни до двосторонньої Угоди про міжнародні автотранспортні перевезення між Україною та Великобританією, які набули чинності з 18.03.2021 р., і передбачають бездозвільну систему щодо міжнародних автомобільних перевезень для українських та британських автоперевізників щодо міжнародних автомобільних перевезень транспортними засобами категорій «Євро-5» та вище [23].

Отже, міжнародне перевезення вантажів автомобільним транспортом як трансгранична діяльність передбачає перетин автомобільними транспортними засобами принаймні одного державного кордону та регламентується на декількох рівнях: 1) національному рівні (законодавством України та законодавством країни, територією якої здійснюється перевезення вантажу); 2) міжнародному рівні (дво- та багатосторонніми міжнародними договорами). Питання щодо лібералізації міжнародних автомобільних перевезень вантажів на території ЄС для українських перевізників, зокрема транзитних перевезень, потребує вирішення за допомогою комплексу заходів, зокрема: підписання спеціальної угоди з ЄС щодо лібералізації таких перевезень в рамках ПВЗВТ відповідно до ст. 136 Угоди про асоціацію (спеціальна угода замінить чинну систему щорічних двосторонніх переговорів із країнами ЄС щодо квот дозволів для здійснення міжнародних вантажних автомобільних перевезень); гармонізація законодавства України у сфері автомобільного транспорту із законодавством ЄС в частині вимог, що ставляться до автомобільних перевізників; підвищення прозорості розподілу та обліку дозволів на міжнародні вантажні автомобільні перевезення шляхом цифровізації. Реалізація вказаних заходів сприятиме підвищенню вітчизняного експорту послуг автомобільного вантажного транспорту та виконання міжнародних зобов'язань України, а також підґрунтям для інтеграції з Європейським транспортним співтовариством; забезпеченню «безшовної мультимодальної мобіль-

ності» як одного із стратегічних пріоритетів розвитку транспортної галузі України, передбачених Національною економічною стратегією на період до 2030 року, затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 03.03.2021 р.

№ 179. Досліджувані проблеми лібералізації міжнародних автомобільних перевезень вантажів залишаються відкритими для наукової дискусії та можуть бути предметом для подальших наукових досліджень.

### СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ:

1. Статистичні дані по галузі автомобільного транспорту. *Офіційний портал Міністерства інфраструктури України*. URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html>
2. Таран С., Яворський П., Павлицька 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>
3. 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/>
4. Довженко Є. В. Концептуальні засади кодифікації національного законодавства про автомобільний транспорт. *Юридичний вісник*. 2014. № 1 (30). С. 16–20.
5. Клепікова О. В. Теоретичні проблеми правової організації транспортної системи України: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2019. 502 с.
6. Ляшук Р. М. Правові основи здійснення автомобільних перевезень. *Вісник Нац. акад. державної прикордонної служби України. Юридичні науки*. 2017. Вип. 2. URL: [www.irbis-nbuv.gov.ua/.../cgiirbis\\_64.exe?](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/.../cgiirbis_64.exe?)
7. Свистун Л. Я. Договори перевезення вантажів автомобільним транспортом: автореф. дис. ... к.ю.н. 12.00.03. Інститут держави і права імені В.М. Корецького Національної академії наук України. Київ. 2005. 16 с.
8. Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт»: Закон України від 23 лютого 2006 р. № 3492-IV. *Офіційний вісник України*. 2006. № 13. Ст. 858.
9. 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>
10. Association Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and Ukraine, of the other part of 29 May 2014. *Official Journal of the European Union*, L 161. URL: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L:2014:161:TOC>
11. 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](https://ec.europa.eu/transport/themes/international/enlargement/western-balkans/transport-community_en)
12. Інформація щодо пакету мобільності Європейського Союзу. *Сайт Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України*. URL: <http://www.asmap.org.ua/index1.php?id=66686>
13. Двостороннє співробітництво: нормативно-правова база, міжнародні угоди. Офіційний портал Міністерства інфраструктури України URL: <https://mtu.gov.ua/content/dvostoronne-spivrobitnictvo-1.html>
14. Про впорядкування системи оформлення, видачі, використання та обліку дозволів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом: наказ Міністерства транспорту України від 20.08.2004 р. № 757. *Офіційний вісник України*. 2004. № 35. Ст. 2354.
15. Про внесення змін до наказу Міністерства транспорту України від 20 серпня 2004 року № 757: наказ Міністерства інфраструктури України від 19 квітня 2013 р. № 239. *Офіційний вісник України*. 2013. № 38. Ст. 1353.
16. Перелік пунктів пропуску. *Офіційний веб-сайт Державної прикордонної служби України*. URL: <https://dpsu.gov.ua/ua/perelik-punktiv-propusku>
17. 4 держави ЄС скасували вимоги щодо дозволів для перевезень з України. *Європейська правда*. 26.03.2022. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/news/2022/03/26/7136700/>
18. Дозволи на міжнародні вантажні перевезення: як Україні домогтися збільшення квот? *Медійна платформа іномовлення України УКРІНФОРМ*. 10.06.2021. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3262354-dozvolina-miznarodni-vantazni-perevezenna-ak-ukraini-domogtisa-zbilsennakvot.html>
19. Довгань В. Проблеми вантажних перевезень в Україні. URL: <https://urm.media/viktor-dovgan-problemi-vantaznih-perevezen-v-ukra%20d1%2097ni/>
20. Украинские перевозчики осуществили 975 тысяч е-бронирований разрешений в рамках пилотного проекта. *Центр транспортных стратегий*. 13.05.2021. URL: [https://cfts.org.ua/news/2021/05/13/ukrainskie\\_perevozchiki\\_osuschestvili\\_975\\_tys\\_e\\_bronirovaniy\\_razresheniy\\_v\\_ramkakh\\_pilotnogo\\_proekta\\_krikliyi\\_64774](https://cfts.org.ua/news/2021/05/13/ukrainskie_perevozchiki_osuschestvili_975_tys_e_bronirovaniy_razresheniy_v_ramkakh_pilotnogo_proekta_krikliyi_64774)

21. Україна отримала додаткові дозволи на автоперевезення в напрямку Польщі. *European Business Association*. 16.02.2022. URL: <https://eba.com.ua/ukrayina-otrymala-dodatkovyi-dozvoly-na-avtoperevezennya-v-napryamku-polshhi/>

22. Украинские перевозчики рассчитывают на либерализацию транзитных перевозок с ЕС. *Центр транспортних стратегій*. 06.07.2021. URL: [https://cfts.org.ua/news/2021/07/05/ukrainskie\\_perevozchiki\\_nadeyutsya\\_na\\_liberalizatsiyu\\_tranzitnykh\\_perevozok\\_s\\_es\\_65616](https://cfts.org.ua/news/2021/07/05/ukrainskie_perevozchiki_nadeyutsya_na_liberalizatsiyu_tranzitnykh_perevozok_s_es_65616)

23. Про ратифікацію Протоколу між Урядом України і Урядом Сполученого Королівства Великої Британії та Північної Ірландії про внесення змін до Угоди між Урядом України і Урядом Сполученого Королівства Великої Британії та Північної Ірландії про міжнародні автотранспортні перевезення: Закон України від 16 грудня 2020 р. *Офіційний вісник України*. 2021. № 3. Ст. 133.