

РОЗДІЛ 7. АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВО І ПРОЦЕС; ФІНАНСОВЕ ПРАВО; ІНФОРМАЦІЙНЕ ПРАВО

УД 347.822:339.543(477)(045)

DOI <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2026.93.3.1>

ЩОДО ПИТАННЯ ЗАСТОСУВАННЯ РЕЖИМУ ВНУТРІШНЬОГО ТРАНЗИТУ В МИТНОМУ ПРАВІ УКРАЇНИ: ПРОБЛЕМИ ТЕОРІЇ ТА ПРАКТИКИ

Барановська В.М.,
*кандидат юридичних наук, доцент,
професор кафедри господарського та трудового права
Міжрегіональної Академії Управління персоналом
ORCID: 0000-0001-7352-5685*

Барановська В.М. Щодо питання застосування режиму внутрішнього транзиту в митному праві України: проблеми теорії та практики.

У статті досліджено теоретико-правові та прикладні аспекти режиму внутрішнього транзиту в митному праві України. Визначено місце цього режиму в системі митних процедур, зокрема його відмінність від прохідного транзиту, тимчасового ввезення та митного складу. Наголошено на відсутності нормативно закріпленого визначення поняття «внутрішній транзит», що створює прогалини в законодавстві й ускладнює однакове правозастосування.

Проаналізовано колізії, що виникають на практиці: різні підходи митних органів до оформлення маршрутів, строки доставки, недоліки в регламентації змішаних перевезень та транспортування з об'єктів у морській економічній зоні. Акцентовано на зловживаннях режимом внутрішнього транзиту з метою уникнення сплати митних платежів, а також на типовому порушенні строків доставки.

Розглянуто розбіжності між українським підходом та європейськими стандартами, зокрема в контексті впровадження NCTS і переходу до терміна «національний транзит». У зіставленні з положеннями Конвенції МДП і процедурою спільного транзиту ЄС виокремлено ключові напрями адаптації: цифровізація контролю, впровадження смарт-пломб, розвиток інституту уповноважених економічних операторів. Запропоновано внести до МКУ офіційне визначення внутрішнього транзиту, розробити деталізовані підзаконні акти, синхронізувати термінологію та процедури з міжнародними, а також розширити систему спрощень для надійних операторів.

Зроблені у статті висновки мають практичне значення для розробників митної політики, правозастосовців та учасників зовнішньоекономічної діяльності. Запропоновані заходи дозволять підвищити прозорість митного контролю, знизити корупційні ризики, а також забезпечити узгодженість національної транзитної системи з правом Європейського Союзу, що є критично важливим в умовах інтеграційних процесів.

Запропонований аналіз може слугувати підґрунтям для подальших досліджень у сфері митного права, зокрема щодо уніфікації внутрішніх процедур з європейськими митними стандартами. Актуальність теми зумовлена активною участю України у міжнародних торговельних відносинах та поступовим приєднанням до митних систем ЄС. Врахування виявлених проблем і впровадження рекомендованих змін сприятиме не лише ефективнішому контролю за переміщенням товарів, а й створенню більш передбачуваного, прозорого і сприятливого середовища для розвитку легального бізнесу в умовах воєнного та поствоєнного періоду.

Ключові слова: внутрішній транзит, митний режим, митний контроль, митне право, NCTS, спільний транзит, TIR, каботаж, митна процедура, термінологічна невизначеність, електронне декларування, смарт-пломби, адаптація законодавства, міжнародні митні стандарти.

Baranovskaya V.M. On the application of the internal transit regime in Ukrainian customs law: theoretical and practical issues.

The article examines the theoretical, legal and practical aspects of the internal transit regime in Ukrainian customs law. It defines the place of this regime in the system of customs procedures, in particular its difference from transit, temporary importation and customs warehousing. The absence of a legally established definition of the concept of 'internal transit' is emphasised, which creates gaps in legislation and complicates the uniform application of the law.

The article analyses conflicts that arise in practice: different approaches of customs authorities to the registration of routes, delivery times, shortcomings in the regulation of mixed transport and transportation from facilities in the maritime economic zone. Emphasis is placed on abuses of the internal transit regime to avoid paying customs duties, as well as on typical violations of delivery times.

Discrepancies between the Ukrainian approach and European standards are considered, particularly in the context of the introduction of NCTS and the transition to the term 'national transit'. In comparison with the provisions of the TIR Convention and the EU common transit procedure, key areas for adaptation are identified: digitisation of control, introduction of smart seals, development of the institution of authorised economic operators. It is proposed to introduce an official definition of internal transit into the Customs Code, develop detailed subordinate legislation, synchronise terminology and procedures with international ones, and expand the system of simplifications for reliable operators.

The conclusions made in the article are of practical importance for customs policy developers, law enforcement officials, and participants in foreign economic activity. The proposed measures will increase the transparency of customs control, reduce corruption risks, and ensure the consistency of the national transit system with European Union law, which is critically important in the context of integration processes.

The proposed analysis can serve as a basis for further research in the field of customs law, in particular regarding the unification of internal procedures with European customs standards. The relevance of the topic is due to Ukraine's active participation in international trade relations and its gradual accession to the EU customs systems. Taking into account the identified problems and implementing the recommended changes will not only contribute to more effective control over the movement of goods, but also to the creation of a more predictable, transparent and favourable environment for the development of legal business in the context of the war and post-war period.

Key words: internal transit, customs procedure, customs control, customs law, NCTS, common transit, TIR, cabotage, customs procedure, terminological uncertainty, electronic declaration, smart seals, adaptation of legislation, international customs standards.

Постановка проблеми. Режим внутрішнього транзиту в митному праві України є важливою складовою митного регулювання, що забезпечує контроль за переміщенням товарів у межах митної території без їх випуску у вільний обіг. Однак, попри закріплення транзиту як митного режиму у Митному кодексі України, внутрішній транзит не має чіткого нормативного визначення, що спричиняє термінологічну невизначеність і правозастосовчі труднощі. Відсутність системної регламентації нестандартних логістичних сценаріїв, колізії між національними нормами та міжнародними підходами, а також недосконалість технічних механізмів контролю створюють бар'єри для ефективного використання цього режиму. Проблемним залишається і питання узгодження внутрішньої митної процедури з європейськими стандартами у сфері транзиту, що особливо актуально в умовах інтеграції України до спільного митного простору ЄС. Звідси, виникає необхідність комплексного переосмислення правового регулювання внутрішнього транзиту задля усунення прогалин, підвищення прозорості процедур і сприяння зовнішньоекономічній діяльності.

Метою дослідження є комплексний аналіз правової природи та особливостей застосування режиму внутрішнього транзиту в митному праві України, виявлення основних теоретичних і практичних проблем його нормативного регулювання та правозастосування, а також розроблення пропозицій щодо вдосконалення законодавчої бази з урахуванням міжнародних стандартів і європейського досвіду.

Стан опрацювання проблематики. Питання митного транзиту в цілому, а також його окремих аспектів, висвітлювалися у працях українських науковців, які досліджували питання правового регулювання митних процедур, транзитної політики та митної безпеки. Однак спеціальна увага внутрішньому транзиту як окремому елементу митного режиму транзиту приділялася не

достатньо. У науковій літературі ця категорія здебільшого розглядається побіжно, як одна з форм реалізації загального транзиту, без належної деталізації проблем термінології, правового статусу та специфіки практичного застосування. З огляду на запровадження в Україні Нової комп'ютеризованої транзитної системи та активну гармонізацію митного законодавства з європейськими нормами, проблема потребує оновленого комплексного аналізу в контексті сучасних правових і технічних реалій.

Виклад основного матеріалу. Митний кодекс України (МКУ) [7] відносить транзит до переліку митних режимів і визначає його як переміщення товарів та/або транспортних засобів комерційного призначення під митним контролем між двома митними органами без сплати митних платежів на час такого переміщення. Згідно зі ст. 91 МКУ, переміщення у режимі транзиту митною територією України може здійснюватися або як прохідний транзит (транзитний проїзд через територію України з пункту ввезення до пункту вивезення), або як внутрішній транзит (каботаж). Внутрішнім транзитом вважається переміщення товарів під митним контролем в межах митної території України за такими маршрутами: від пункту пропуску на державному кордоні (пункту ввезення) до внутрішнього митного органу; від внутрішнього митного органу до пункту пропуску на кордоні (пункту вивезення); між двома внутрішніми митними органами; а також від/до об'єктів у виключній морській економічній зоні України до митного органу на суходолі. Інакше кажучи, внутрішній транзит охоплює будь-яке переміщення товарів під митним контролем в середині країни: від кордону вглиб території або навпаки, а також між різними регіональними митницями.

Характерною ознакою транзиту (в тому числі внутрішнього) є те, що товари перебувають під митним контролем протягом усього маршруту і не випускаються у вільний обіг на території країни до завершення процедури. Внутрішній транзит відрізняється від інших митних режимів (як тимчасове ввезення чи митний склад) тим, що товари фактично не використовуються в господарському обороті під час транзиту і не змінюють свого митного статусу - вони залишаються невипущеними у вільний обіг до закінчення переміщення та відповідного оформлення. Після доставки вантажу до митниці призначення і проведення необхідних контролюючих дій митний орган завершує процедуру транзиту (в порядку, визначеному ст.96 МКУ) шляхом внесення відміток про доставку в інформаційну систему.

Законодавчо внутрішній транзит розглядається як окрема форма митного режиму транзиту, але Митний кодекс прямо не наводить його дефініції у вигляді самостійного терміна чи окремого режиму зі своїм порядковим номером, як це зроблено для інших режимів (імпорт, реекспорт, митний склад тощо). Норми глави 17 МКУ визнають існування внутрішнього транзиту (каботажу) у межах режиму транзиту, однак спеціального нормативного визначення цього поняття бракує. Така невизначеність поняття породжує термінологічну неповноту: у законодавстві відсутнє офіційне тлумачення, що змушує покладатися на доктринальне трактування та відомчі роз'яснення. В науковій літературі звертається увага, що відсутність чіткого нормативного визначення внутрішнього транзиту створює прогалину в праві, унаслідок чого можливе різне розуміння та застосування цього режиму на практиці. Як наслідок, зафіксовано непоодинокі випадки неоднакової адміністративної практики митниць і виникнення ризиків для суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності.

Формально внутрішній транзит не виділений як окремий митний режим, а є складовою загального режиму транзиту, тому його оформлення здійснюється за загальними правилами, встановленими для транзиту. Відповідно до МКУ, переміщення товарів у транзитному режимі вимагає подання транзитної митної декларації (за формою єдиного адміністративного документа) із зазначенням маршруту та строку доставки (ст. 93 МКУ). Практично це реалізується через електронне декларування: в Україні застосовується єдина Транзитна декларація для всіх видів транзиту, як прохідного, так і внутрішнього. Регламентує порядок декларування та контролю Наказ Міністерства фінансів України № 631 від 30.05.2012 [8], що встановлює процедуру подання транзитної декларації для переміщення між пунктами ввезення/вивезення і внутрішніми митницями. На товари, поміщені у транзит, обов'язково накладаються митні засоби ідентифікації (пломби), а для гарантування сплати митних платежів на випадок порушення умов транзиту вимагається фінансова гарантія (ст. 92 МКУ). Закон допускає використання різних форм гарантій: індивідуальної, генеральної або поруки, та звільняє від гарантування окремі категорії надійних підприємств, зокрема уповноважених економічних операторів (УЕО), які користуються митними спрощеннями. Отже, законодавство передбачає баланс між митним контролем і сприянням сумлінним суб'єк-

там, останні можуть отримати пільги (звільнення від гарантій, прискорене оформлення), якщо відповідають встановленим критеріям надійності.

Попри визначені базові правила, практична реалізація режиму внутрішнього транзиту стикається з численними проблемами. Узагальнюючи, основні проблемні аспекти можна окреслити так:

1. Термінологічна невизначеність. Як зазначалося, відсутність чіткого визначення поняття «внутрішній транзит» у МКУ призводить до неоднакового трактування цього режиму різними посадовими особами митниці та учасниками ЗЕД. У правозастосовній практиці це проявляється в різних вимогах щодо оформлення документів або маршрутизації транзитних перевезень в залежності від регіону. Невизначеність у правовому полі створює ризики для бізнесу та ускладнює прогнозованість процедур, що так важлива в такому бізнесі.

2. Неповна регламентація особливих випадків. Чинна нормативна база щодо транзиту має фрагментарний характер. Загальні положення глави 17 МКУ не деталізовані окремими підзаконними актами, які б роз'яснювали порядок здійснення внутрішнього транзиту у специфічних логістичних сценаріях (зміна виду транспорту в дорозі, перевантаження на інший транспортний засіб, транзит з об'єктів у морській економічній зоні, комбіновані маршрути тощо). Відсутність таких детальних інструкцій призводить до адміністративних колізій між митницями, зайвого навантаження на бізнес та затримок під час митного оформлення. Наприклад, не до кінця врегульовано, як діяти у випадку, коли частина маршруту транзиту пролягає за межами митної території України (ситуація, прямо передбачена підпунктом «в» ч. 2 ст. 91 МКУ) – відсутність інструкцій може спричинити різні підходи щодо необхідності перевантаження чи додаткового декларування при виїзді та повторному в'їзді товарів.

3. Колізії при інтеграції з міжнародними процедурами. Перехід України на Нову комп'ютеризовану транзитну систему (далі – NCTS) у рамках приєднання до Конвенції про спільний транзит [5] виявив розбіжності у термінології та процедурах. Зокрема, в NCTS для внутрішніх переміщень використовується поняття «національний транзит» (з кодом процедури 80), тобто офіційна термінологія NCTS не оперує категорією «внутрішній транзит» у тому вигляді, як це вписано в МКУ. Така різниця в термінах вимагала й вимагає узгодження: необхідно чітко співвіднести українські законодавчі поняття з європейськими стандартами, щоб уникнути розриву між національною та міжнародною практикою. Поки тривав перехідний період, бізнес зіштовхувався з технічними та процедурними труднощами: напряду оформлені в NCTS внутрішні транзитні перевезення іноді не узгоджувалися з вимогами національних інструкцій, що потребувало додаткових роз'яснень від Держмитслужби.

4. Порушення умов транзиту та зловживання. Практика застосування режиму транзиту, особливо внутрішнього, виявила типові проблеми на рівні виконання умов перевезення. Серед них: затримки у доставці товарів до митниці призначення (перевищення встановлених строків транзиту), відхилення від заявленого маршруту без погодження з митницею, а також маніпулятивне використання транзиту для ухилення від митного оформлення. Останнє може проявлятися у випадках, коли недобросовісні ділки заявляють імпорتنі вантажі в режим транзиту нібито для перевезення до іншої митниці чи на експорт, але фактично залишають їх на внутрішньому ринку, уникаючи сплати податків. Такі дії є порушенням митних правил і підпадають під відповідальність. Статтею 470 МКУ встановлено адміністративну відповідальність за недоставку товарів до митного органу призначення у встановлений строк – це правопорушення охоплює і внутрішній транзит як частину режиму транзиту.

Для оцінки національної системи внутрішнього транзиту варто зіставити її з міжнародними стандартами митного транзиту, що склалися у глобальній та європейській практиці. До найбільш відомих належать Конвенція МДП (TIR) [6] та система спільного транзиту ЄС (NCTS), про яку вже зазначалося [2].

Митна конвенція про міжнародні дорожні перевезення запровадила всесвітню систему транзиту, що суттєво спрощує перевезення вантажів між різними країнами. Україна приєдналася до цієї Конвенції і застосовує систему TIR для міжнародного транзиту автомобільними шляхами. Суть процедури TIR полягає в тому, що вантажівка з пломбами та книжкою МДП (TIR Carnet) може безперешкодно перетинати кордони учасників Конвенції без оформлення окремого національного транзиту в кожній країні і без сплати митних платежів на проміжних кордонах. Тобто міжнародний транзит здійснюється з мінімумом формальностей: транспортний засіб і вантаж

перевіряються та пломбуються митницею країни відправлення, після чого до країни призначення зазвичай немає потреби відкривати контейнер чи сплачувати мито на транзитних кордонах [4].

Конвенція МДП встановлює низку умов, за яких вантаж слідує транзитом без митного огляду в проміжних пунктах: транспортний засіб має відповідати технічним вимогам герметичності, вантаж повинен бути опломбований митницею відправлення, маршрут транзиту узгоджується і не відхиляється без дозволу, а відповідальність за можливі митні платежі гарантується міжнародною системою гарантій (асоціаціями перевізників). Система TIR на сьогодні охоплює 71 країну світу і є фактично єдиною глобально діючою системою митного транзиту подібного масштабу. Її переваги – це спрощення процедур і уніфікований документ (книжка МДП) – визнаються як перевізниками, так і митницями різних країн. Проте варто зазначити, що система TIR в основному стосується міжнародного транзиту (перевезення між різними митними територіями). Застосування ж режиму внутрішнього транзиту залишається прерогативою національного законодавства кожної окремої країни, TIR не регулює детально перевезення всередині однієї митної території (хоча деякі держави можуть дозволяти використання книжки МДП і для внутрішніх перевезень, це радше виключення, ніж правило).

Іншим важливим орієнтиром є європейська система транзитних перевезень, що базується на Конвенції про процедуру спільного транзиту. Ця Конвенція об'єднує держави Європейського Союзу та низку інших країн (ЄАВТ, Туреччину, Великобританію тощо) в єдину транзитну зону. Правила спільного транзиту значною мірою відповідають нормам Митного кодексу ЄС (UCC) щодо транзитних процедур [3]. Головна особливість – це застосування електронної Нової комп'ютеризованої транзитної системи для обміну даними про транзитні переміщення. У межах цієї системи кожна транзитна операція супроводжується електронною декларацією (типу T1 або T2) і гарантією, яка покриває потенційні митні платежі на весь маршрут. Приєднання України до Конвенції про спільний транзит (офіційно оформлене Законом № 2555-IX від 30.08.2022 [9]) стало ключовим кроком до інтеграції національної транзитної системи з європейською.

Практична вигода від такого «митного безвізу» очевидна: тепер українські та європейські компанії можуть перевозити вантажі між ЄС та Україною за єдиною транзитною декларацією (формою T1), без необхідності оформлення окремого внутрішнього транзиту на кордоні при ввезенні або вивезенні. Гарантування сплати митних платежів при цьому забезпечує відправник або інший відповідальний учасник процедури, і ця гарантія діє на всьому шляху слідування. Така уніфікація процедур значно прискорює логістику та зменшує адміністративне навантаження на бізнес.

За даними ЄС, у середньому за добу система NCTS використовується близько 50 тисяч разів, що демонструє її ефективність; показово, що спільний транзит поступово витісняє застосування книжок МДП (TIR) у європейських перевезеннях завдяки швидкості та зручності електронного обміну даними [1].

На основі вищенаведеного аналізу можна запропонувати кілька напрямів вдосконалення режиму внутрішнього транзиту в Україні – як у нормативно-правовій сфері, так і у практичній реалізації митних процедур:

1. Введення чіткого визначення в законодавстві. Першочерговим кроком має стати офіційне закріплення дефініції «внутрішнього митного транзиту» у Митному кодексі чи іншому нормативному акті. Це усуне термінологічну прогалину і забезпечить єдине тлумачення поняття. Науковці прямо вказують на необхідність розроблення нормативного визначення внутрішнього транзиту та уніфікації термінології як національного пріоритету. Відповідна зміна дозволить синхронізувати понятійний апарат з європейським та полегшити роботу як митникам, так і суб'єктам ЗЕД, виключивши двозначності.

2. Розробка спеціалізованих підзаконних актів або інструкцій. Міністерству фінансів та Держмитслужбі доцільно розробити деталізовані інструкції щодо здійснення внутрішнього транзиту в окремих ситуаціях. Наприклад, слід врегулювати порядок дій при зміні транспортного засобу під час транзиту (з чітким зазначенням, чи вважається це новою транзитною операцією, чи продовженням старої), процедури транзиту з тимчасовим вивезенням за межі України і зворотним ввезенням, особливості контролю при транспортуванні з морських платформ і установок тощо.

3. Модернізація засобів контролю та гарантування. Технічне вдосконалення митної інфраструктури є необхідною передумовою ефективного контролю за транзитними перевезеннями. Слід ширше застосовувати сучасні технології: електронні гарантії (онлайн-реєстрація фінансових забезпечень в системі, що вже запроваджується з NCTS фазою 5), смарт-пломби з GPS-модулями для відстеження руху вантажів у реальному часі, системи моніторингу дотримання маршруту тощо. Вже прийнято нормативні акти, які дозволяють електронну реєстрацію гарантій для цілей спільного транзиту, що зменшує паперову тяганину і прискорює випуск вантажів. Запровадження інтелектуальних електронних пломб з можливістю дистанційного контролю стану вантажу мінімізує ризик несанкціонованого розкриття або втрати митного забезпечення під час внутрішнього транзиту. Ці заходи сприятимуть як підвищенню безпеки перевезень, так і спрощенню процедур (наприклад, зникне потреба у фізичних перевірках на проміжних етапах, якщо система підтверджує цілісність пломб).

4. Розширення програми АЕО та транзитних спрощень. Як згадано, законодавство звільняє від забезпечення гарантії надійних операторів зі статусом УЕО. Варто і надалі стимулювати підприємства до авторизації як УЕО та надавати їм митні спрощення у транзиті. Зокрема, існують такі корисні інструменти, як дозвіл на здійснення транзиту без заїзду на термінал (оформлення за місцезнаходженням) та загальна фінансова гарантія з можливістю використання її для багаторазових перевезень або навіть зі зменшенням суми покриття. У ЄС такі спрощення доступні не лише АЕО, а й іншим надійним компаніям, що відповідають визначеним критеріям. Україна зробила крок у цьому напрямі, запровадивши окремі транзитні спрощення для компаній без статусу АЕО, але які виконують базові вимоги до надійності.

Подальший розвиток цієї програми дорівнює наданню якомога ширшому колу сумлінних перевізників права користуватися спеціальними спрощеннями (наприклад, можливістю оформлення транзиту на власному складі, чи зменшеною гарантією), та допоможе розвантажити митні пости і прискорити перевезення. Врешті, ті суб'єкти, що часто здійснюють транзитні операції, будуть зацікавлені набути статусу АЕО, оскільки це відкриє їм доступ одразу до комплексу пільг (в тому числі транзитних).

Висновки. Отже, внутрішній митний транзит є складним, але керованим інструментом митної політики. За умов належного нормативного забезпечення та ефективної реалізації він може стати дієвим механізмом сприяння торгівлі, не поступаючись при цьому контролю. Удосконалення законодавства та практики в цій сфері сприятиме прозорості товаропотоків, зменшенню корупційних ризиків і зближенню митної системи України з європейськими стандартами. В кінцевому підсумку, це зміцнить митну безпеку держави і одночасно полегшить ведення зовнішньоекономічної діяльності, що є особливо важливим в контексті євроінтеграційного курсу України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. «Митний безвіз» - про що насправді мова? QD Professional. 2022. URL: <https://qdpro.com.ua/uk/news/mitniy-bezviz-pro-shcho-naspravdi-mova>.
2. New Computerised Transit System (NCTS). European Commission. URL: https://taxation-customs.ec.europa.eu/online-services/online-services-and-databases-customs/new-computerised-transit-system-ncts_en.
3. The Union Customs Code (UCC) – Introduction. European Commission. URL: https://taxation-customs.ec.europa.eu/union-customs-code-ucc-introduction_en.
4. Боюк О. TIR у системі міжнародних автомобільних перевезень. Lardi Today. 2018. URL: <https://logist.today/kategorii-uk/2018-02-09/tir-v-sisteme-mezhdunarodnyh-avtomobilnyh-perevozok-2>.
5. Конвенція про процедуру спільного транзиту від 20.05.1987. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_001-87#Text.
6. Митна Конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП 1975 року) (включаючи Пояснювальні записки та коментарі до них) від 14.11.1975. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_012#Text.
7. Митний кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text>.
8. Про затвердження Порядку виконання митних формальностей при здійсненні митного оформлення товарів із застосуванням митної декларації за формою єдиного адміністратив-

ного документа: Наказ Міністерства фінансів України від 30.05.2012 № 631. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1360-12#Text>.

9. Про приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту: Закон України від 30.08.2022 № 2555-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2555-20#Text>'.

Дата першого надходження рукопису до видання: 15.01.2026
Дата прийняття до друку рукопису після рецензування: 20.02.2026
Дата публікації: 5.03.2026

© Барановська В.М., 2026

Стаття поширюється на умовах ліцензії CC BY 4.0