


**LEGAL REGULATION OF ECONOMIC  
RELATIONS IN SPECIFIC AREAS  
AND SECTORS OF THE ECONOMY**

<https://doi.org/10.15407/econlaw.2021.04.039>

УДК УДК 346.7

Е.М. ДЕРКАЧ, д-р юрид. наук, доц.,  
доцент кафедри конституційного, міжнародного і кримінального права  
Донецький національний університет імені Василя Стуса, м. Вінниця, Україна  
 [orcid.org/0000-0002-6673-589X](https://orcid.org/0000-0002-6673-589X)

**ПРАВОВІ ПИТАННЯ ЗАПРОВАДЖЕННЯ ІНСТИТУТУ  
АВТОРИЗОВАНОГО ЕКОНОМІЧНОГО ОПЕРАТОРА**

**Ключові слова:** авторизований економічний оператор, транспортна організація, суб'єкт господарювання, підтвердження відповідності, транзит вантажів.

*Висвітлено правові питання запровадження інституту авторизованого економічного оператора, окреслено напрями розвитку вітчизняного законодавства. Зазначено, що тривалі проблеми у ланцюзі поставок стали головним викликом глобальній економіці, вплинули на вектор розвитку національної економіки України, зумовили зміни у розвитку торговельних зв'язків України з метою реалізації її транзитного потенціалу. З ухваленням Закону України від 02.10.2019 № 141-IX «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо деяких питань функціонування авторизованих економічних операторів» запроваджено інститут авторизованого економічного оператора. Підкреслено, що впровадження інституту авторизованого економічного оператора в рамках виконання Україною зобов'язань відповідно до Угоди про асоціацію з Європейським Союзом обумовлює оновлення чинного законодавства, зокрема доповнення відповідними нормами Господарського кодексу України, транспортних кодексів та законів у частині розширення учасників перевезення, узгодження вимог, що ставляться до авторизованих економічних операторів та перевізників, транспортних експедиторів тощо.*

**Постановка проблеми.** Відновлення світової економіки після обмежень внаслідок пандемії, спричиненої COVID-19, зумовило підвищення попиту на товари. Згідно з даними Міжнародного Валютного Фонду, тривалі проблеми у ланцюзі поставок стали головним викликом глобальної економіки. Закриття заводів у Китайській Народній Республіці на початку 2020 р., скорочення робочої сили, перебої в логістичних мережах призвели до значного збільшення витрат на вантажні перевезення та термінів доставки [1]. Зазначені глобальні виклики вплинули на вектор розвитку національної економіки України, зумовили зміни у розвитку торговельних зв'язків України з метою реалізації її транзитного потенціалу.

Національною економічною стратегією на період до 2030 року, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 03.03.2021 № 179, передбачено: посилення торговельно-економічних зв'язків з країнами світу, зокрема безбар'єрний рух капіталу на території України; вільну і чесну конкуренцію; рівний доступ для бізнесу; еконо-

Цитування: Деркач Е.М. Правові питання запровадження інституту авторизованого економічного оператора. *Економіка та право*. 2021, № 4. С. 39–45. <https://doi.org/10.15407/econlaw.2021.04.039>

мічну свободу («підприємець — основа економіки») [2]. У результаті проведення комплексного аудиту національної економіки з'ясовано, що географічне положення України є суттєвою стратегічною перевагою, що загалом може стати основою для стрімкого економічного зростання держави, проте зазначений потенціал не вдалося реалізувати. Україна має значні ресурси — розвинений промисловий сектор, енергетичну та транспортну інфраструктуру, проте через брак стимулів до модернізації та виваженої державної політики значна частина транспортної інфраструктури перебуває у критичному стані, а експорт країни на 54 % складається з товарів з низькою доданою вартістю [2].

Розвиток транспорту та інфраструктури безпосередньо впливають на розвиток економіки (ВВП країни, видобувної промисловості, експортно-орієнтованого агросектору, переробної промисловості сприятиме мобільності населення та міжрегіональній інтеграції). Згідно з експертною оцінкою ступінь зносу авіаційної інфраструктури в аеропортах становить 95 % для 17 аеропортів. У 2019 р. Україна зайняла 103 місце в рейтингу за Індексом авіаційної інфраструктури серед 141 країни світу. За якістю портової інфраструктури Україна має 3,9 балів з 7 можливих (середній показник в ЄС — 4,8). Українська мережа залізниць є однією з найрозвиненіших серед європейських країн, займає провідне місце за обсягами перевезень і відіграє важливу транзитну роль на Євразійському континенті. Водночас активи залізниці здебільшого є критично зношеними (станом на кінець першого півріччя 2020 р. із 26,7 тис. км колії 6,4 тис. км вимагають капітального ремонту, ще 2,7 тис. км — реконструкції). Критичною є також проблема зносу рухомого складу (понад 90 %). Незадовільний стан дорожньої інфраструктури стримує розвиток автомобільного транспорту (орієнтовно 90 % доріг мають зношений стан). Україна зайняла 119 місце в Індексі дорожньої інфраструктури серед 141 країни, поряд з Ефіопією та Киргизстаном) [2]. Проблемами функціонування і розвитку портової галузі є зниження рівня прибутковості морських портів у зв'язку зі значним зносом основних засобів (понад 70 %); зменшення обсягу транзитних вантажопотоків у зв'язку з недостатньо розвинутою інфраструктурою морських пор-

тів (недостатньою глибиною і довжиною причалів тощо), довгостроковістю здійснення процедури оформлення транзитних документів та ін. За оцінкою Всесвітнього економічного форуму щодо якості послуг у морських портах, 2018 р. Україна отримала 3,8 бали із 7 можливих (77 місце із 140 країн) [3].

Отже, проведення послідовної державної політики, спрямованої на європейський та євроатлантичний курс, побудова відносин з новими азійськими та близькосхідними центрами тяжіння, створення сприятливого бізнес-клімату, розвиток підприємництва та підтримка експорту, залучення інвестицій та розвиток ринків капіталу, розвиток внутрішнього споживання та інші механізми дадуть змогу посилити позицію країни як регіонального суб'єкта і стануть чинниками зростання економіки [2].

З ухваленням Закону України від 02.10.2019 № 141-IX «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо деяких питань функціонування авторизованих економічних операторів» запроваджено інститут авторизованого економічного оператора (далі АЕО) та внесені відповідні зміни до Митного кодексу України від 13.03.2012 № 4495-VI. Запровадження інституту АЕО є одним із зобов'язань України відповідно до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії та їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі Угода про асоціацію з ЄС). У Главі 5 «Митні питання та сприяння торгівлі» підкреслено важливість митних питань і питань сприяння торгівлі в розвитку двостороннього торговельного середовища та передбачено посилення співробітництва у цій сфері (ст. 75), застосування пропорціональних, прозорих, передбачуваних, недискримінаційних, об'єктивних процедур, які застосовуються уніфіковано та ефективно, а також *inter alia*, забезпечать уникнення непотрібних або дискримінаційних навантажень на економічних операторів, запобігання шахрайству і надання подальшого сприяння економічним операторам, які мають високий рівень відповідності законодавству (ст. 76b); більшу ефективність, прозорість і спрощення митних процедур та практик на кордоні (ст. 76d); застосування міжнародних документів, що використовуються у митній справі і торгівлі, зокрема у тих, що розроблені Всесвітньою

митною організацією (Рамкові стандарти забезпечення безпеки і спрощення процедур міжнародної торгівлі 2005 р.; Конвенцією про тимчасове ввезення (Стамбульська конвенція) 1990 р.; Міжнародною конвенцією про Гармонізовану систему опису і кодування товарів 1983 р.; Світовою організацією торгівлі (Угода про застосування Статті VII ГАТТ 1994 р.); ООН (Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП 1975 р.; Міжнародною конвенцією про узгодження умов проведення контролю вантажу на кордонах 1982 р.; керівними принципами ЄС (Митні прототиби) (ст. 76h).

За офіційними статистичними даними, понад 80 % усіх митних оформлень у ЄС здійснюється підприємствами із авторизацією АЕО. Програми АЕО вже реалізовано у 84 країнах світу, ще 19 країн активно впроваджують програму АЕО, крім того, у світі вже укладено 74 угоди про взаємне визнання АЕО [4]. Реалізація програм АЕО у світі відображається в Компендіумі, що видається Всесвітньою Митною Організацією [5].

Отже, розвиток ринкових відносин зумовлює розширення кола суб'єктів господарювання у сфері транспорту, правовий статус яких потребує належної правової регламентації та відповідного дослідження.

#### **Аналіз останніх досліджень і публікацій.**

Проблемам правового статусу суб'єктів господарювання у сфері транспорту присвячено наукові роботи, зокрема комплексне дослідження О.В. Клепікової, присвячене питанням правової організації транспортної системи України. У науковій літературі зазначається, що суб'єктами відносин із перевезення вантажів є суб'єкти господарювання, які організують вантажні перевезення або здійснюють їх безпосередньо. Розглядаючи категорію «суб'єкти транспортної діяльності» як системоутворювальну, дослідниця зазначала, що для суб'єктів транспортної діяльності спільними є вид транспорту, вид транспортної діяльності, наявність спеціальної галузевої компетенції, а також загальна галузева мета функціонування транспортної системи [6, с. 201—202]. У науковій літературі розрізняють прямих (сторони договору перевезення вантажу) і непрямих учасників процесу перевезення вантажів (наприклад, експедитори, залізничні станції тощо) [7, с. 488].

Зазначається, що основним суб'єктом господарської діяльності у сфері транспорту є *транспортна організація* як узагальнювальна категорія, що охоплює коло суб'єктів транспортної діяльності та тлумачиться як суб'єкт господарювання — господарська організація, яка здійснює організацію та/або надання транспортних послуг, виконання транспортних робіт, реалізуючи свою господарську компетенцію, має відокремлене майно, несе відповідальність за своїми зобов'язаннями в межах цього майна, крім випадків, передбачених законодавством [8, с. 390]. Проте регламентації правового статусу цього суб'єкта в чинному законодавстві немає, у Главі 32 Господарського кодексу України від 16.01.2003 № 436-IV (далі ГК України) згадується лише про перевізників та експедиторів як суб'єктів господарювання, які надають транспортні послуги (ч. 2 ст. ст. 306, 316). Особливості правового статусу суб'єктів транспортної діяльності встановлюються законом залежно від їхнього виду, організаційної форми, обсягу та характеру компетенції, галузі транспорту.

Водночас питанням правового статусу авторизованого економічного оператора, який може отримати транспортна організація, у юридичній науці не приділено достатньої уваги, що вказує на актуальність обраної теми дослідження.

З огляду на викладене, **мета** статті — обґрунтування пропозицій щодо удосконалення правової регламентації статусу авторизованого економічного оператора як учасника господарської діяльності у сфері транспорту.

**Виклад основного матеріалу.** До основних суб'єктів відносин щодо перевезення вантажів відповідно до ст. 306 ГК України належать вантажовідправник, вантажоодержувач та перевізник. Відповідно до Закону України від 10.11.1994 № 232/94-ВР «Про транспорт» перевезення вантажів, надання інших транспортних послуг, експлуатація і ремонт шляхів сполучення здійснюються залізницями, пароплавствами, портами (пристанями), автомобільними, авіаційними, дорожніми підприємствами та організаціями, якщо це передбачено їхніми статутами (ч. 1 ст. 6).

Відповідно до ст. 12 Митного кодексу України набути статус АЕО може підприємство-резидент, що виконує будь-яку роль у міжнародній системі постачання товарів (зокрема

виробник, експортер, імпортер, митний представник, перевізник, експедитор, утримувач складу) та авторизувався відповідно до вимог Глави 2 Митного кодексу України. Водночас суб'єкт господарювання може обрати один тип авторизації: АЕО-С (надає право на застосування спеціальних спрощень, зокрема загальну фінансову гарантію; самостійне накладення пломб спеціального типу; процедуру спрощеного декларування; процедуру митного оформлення за місцезнаходженням (ст. 13 Митного кодексу України); АЕО-Б (зادля підтвердження безпеки та надійності, з наданням завчасного повідомлення у разі проведення огляду, можливістю самостійного накладення пломб спеціального типу) або набути авторизацію обох типів. Отримання авторизації АЕО надає підприємству певні переваги, серед яких: виконання митних формальностей щодо товарів, транспортних засобів комерційного призначення в першочерговому порядку; використання спеціально визначеної (за наявності) смуги руху в пункті пропуску через державний кордон України для переміщення автомобільних транспортних засобів комерційного призначення; використання національного логотипа АЕО тощо (ч. 2, 4 ст. 13 Митного кодексу України).

Для набуття статусу АЕО підприємство має підтвердити ведення бухгалтерського обліку, транспортної та комерційної документації відповідно до чинного законодавства України; стійкий фінансовий стан; дотримання вимог митного та податкового законодавства України, відсутність фактів притягнення до кримінальної відповідальності, зокрема контрабанди, кримінальних правопорушень у сфері господарської діяльності, у сфері службової діяльності та професійної діяльності, пов'язаної із наданням публічних послуг; дотримання стандартів безпеки та надійності (для АЕО-Б); професійність працівника, відповідального за митні питання (для АЕО-С) (ст. 14 Митного кодексу України).

Процедура авторизації АЕО передбачає багатоступеневу оцінку відповідності, що охоплює такі етапи: 1) підготовку та самооцінку, що передбачає заповнення заяви про надання статусу АЕО й анкети самооцінки в електронній формі та звернення до митних органів; 2) розгляд заяви митницею, що завершується ухваленням митницею рішення про прове-

дення оцінки відповідності або відмову у проведенні такої оцінки; 3) проведення митними органами оцінки відповідності підприємства критеріям АЕО, що завершується ухваленням рішення митницею про надання статусу АЕО або відмову у ньому (строк проведення оцінки відповідності, за загальним правилом, становить 120 днів з дня ухвалення рішення про її проведення); 4) проведення моніторингу відповідності підприємства критеріям АЕО митними органами за місцезнаходженням АЕО, що здійснюються після надання підприємству авторизації АЕО з метою систематичного контролю (ст. 15, 16 Митного кодексу України). Порядок авторизації економічних операторів передбачено постановою Кабінету Міністрів України від 29.07.2020 № 665 «Про деякі питання функціонування авторизованих економічних операторів», якою затверджено форму заяви підприємства про надання авторизації АЕО; форму анкети самооцінки підприємства; Порядок проведення митними органами оцінки (повторної оцінки) відповідності підприємства критеріям авторизованого економічного оператора; Порядок підтвердження кваліфікації працівника підприємства, відповідального за митні питання; нормативні значення розрахункових показників (коефіцієнтів) платоспроможності (фінансової стійкості) та ліквідності підприємства за даними річної (проміжної) фінансової звітності; форму звіту про результати оцінки (повторної оцінки) дотримання підприємством умов відповідності критерію авторизованого економічного оператора; форму висновку про відповідність (невідповідність) підприємства критеріям авторизованого економічного оператора тощо. Процедуру проведення моніторингу відповідності авторизованих підприємств критеріям АЕО регламентовано постановою Кабінету Міністрів України від 07.07.2021 № 689 «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 29 липня 2020 р. № 665», якою затверджено План здійснення заходів з моніторингу відповідності підприємства критеріям авторизованого економічного оператора, Порядок планування та проведення митними органами моніторингу відповідності підприємства критеріям авторизованого економічного оператора. Форму, опис та правила використання національного логотипа АЕО, а також форму сертифіката

АЕО затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 03.02.2021 № 70.

За даними Державної митної служби України, в Єдиному державному реєстрі авторизованих економічних операторів статус АЕО оператора зареєстровано лише для одного суб'єкта господарювання — Публічне акціонерне товариство «Джей Ті Інтернешнл Україна», яке набуло статус АЕО-С (про набуття права на застосування спеціальних спрощень) 18.03.2021 [9, 10].

Національною економічною стратегією України передбачено розроблення правової бази, яка дасть змогу надавати всі дані про операції з імпорту, експорту та транзиту в електронному форматі різним органам влади та агентствам за допомогою механізму «Єдине вікно для міжнародної торгівлі»; приведення законодавства України у відповідність із законодавством ЄС у митній сфері, зокрема в частині визначення уповноваженого економічного оператора, запровадження інституту авторизованого економічного оператора, що передбачає надання суб'єктам господарювання спеціального статусу авторизованого економічного оператора для спрощеного проходження митних процедур та забезпечення дотримання законодавства у митній сфері [2].

Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р, серед проблем, що потребують розв'язання, передбачено впровадження Рамкових стандартів безпеки та полегшення всесвітньої торгівлі (*SAFE*) Всесвітньої митної організації, зокрема в частині запровадження інституту уповноваженого економічного оператора [11].

Законом України від 02.10.2019 «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо деяких питань функціонування авторизованих економічних операторів» встановлено, що тимчасово, до набрання чинності Конвенцією про процедуру спільного транзиту, основні засади організації та здійснення режиму спільного транзиту товарів територією України, порядок і умови переміщення таких товарів підприємствами митною територією України у режимі спільного транзиту, здійснення митних формальностей, застосування спеціальних транзитних спрощень встановлюються окремим законом.

Суб'єктами транспортної діяльності є суб'єкти господарювання, які організовують перевезення вантажів або безпосередньо здійснюють їх. Відповідно до ч. 1 ст. 55 ГК України суб'єктами господарювання є учасники господарських відносин, які здійснюють господарську діяльність, реалізуючи господарську компетенцію (сукупність господарських прав та обов'язків), мають відокремлене майно і несуть відповідальність за своїми зобов'язаннями у межах цього майна, крім випадків, передбачених законодавством.

У Законі України від 20.10.1999 №1172-XIV «Про транзит вантажів» серед учасників транзиту вказано вантажовласників та суб'єктів підприємницької діяльності, які у встановленому порядку надають (виконують) транзитні послуги (роботи) (перевізники, порти, станції, експедитори, морські агенти, декларанти та інші) (ст. 1), не передбачено зміни в частині доповнення таких учасників авторизованими економічними операторами.

Якщо звернутися до Закону України від 01.07.2004 № 1955-IV «Про транспортно-експедиторську діяльність», то серед учасників транспортно-експедиторської діяльності зазначено клієнтів, перевізників, експедиторів, транспортних агентів, порти, залізничні станції, об'єднання та спеціалізовані підприємства залізничного, авіаційного, автомобільного, річкового та морського транспорту, митних брокерів (ст. 1).

Враховуючи те, що статус АЕО можуть отримати перевізники, експедитори, коло учасників транспортної діяльності потребує доповнення авторизованими економічними операторами та врахування на рівні відповідного законодавства (Господарського кодексу України, Законів України від 01.07.2004 № 1955-IV «Про транспортно-експедиторську діяльність», від 20.10.1999 № 1172-XIV «Про транзит вантажів», транспортних кодексів та ін. законів).

Окрім цього, чинним законодавством передбачено особливі умови здійснення господарської діяльності транспортними організаціями, зокрема отримання дозвільних документів (ліцензій, сертифікатів тощо), з метою підтвердження відповідності встановленим кваліфікаційним, організаційним, технологічним вимогам; страхування; застосування процедур публічних закупівель тощо. Відповідно до чинного Закону України від 02.03.2015

№ 222-VIII «Про ліцензування видів господарської діяльності» до ліцензованих видів господарської діяльності у сфері транспорту віднесено *перевезення пасажирів, небезпечних вантажів і небезпечних відходів* річковим, морським, автомобільним, залізничним та повітряним транспортом, а також *міжнародні перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом* (п. 24 ч. 1 ст. 7) (курсив мій — Е.Д.). Повітряним кодексом України від 19.05.2011 № 3393-VI обов'язковою умовою здійснення *перевезення вантажів* повітряним транспортом передбачено ліцензування. Отже, запровадження багатоступеневої системи підтвердження відповідності критеріям АЕО потребує узгодження з законодавчими вимогами до перевізників щодо ліцензування, технічного регулювання.

**Висновки.** Отримання статусу АЕО є добровільним підтвердженням відповідності якості, високого професійного рівня авторизованого суб'єкта господарювання та його надійного

функціонування у міжнародній системі поставок, а також формою ефективної співпраці органів держави та суб'єктів господарювання. Упровадження інституту АЕО в рамках виконання Україною зобов'язань відповідно до Угоди про асоціацію з ЄС обумовлює оновлення чинного законодавства, зокрема доповнення відповідними нормами Господарського кодексу України, транспортних кодексів та законів (Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність») у частині розширення учасників перевезення АЕО, узгодження вимог, що ставляться до АЕО та перевізників, транспортних експедиторів тощо, укладення міжнародних договорів про взаємне визнання авторизації АЕО.

Досліджувані проблеми запровадження інституту авторизованого економічного оператора та регламентації правового статусу залишаються відкритими для наукової дискусії та можуть бути предметом для подальших наукових досліджень.

#### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Kamali P., Wang A. Longer Delivery Times Reflect Supply Chain Disruptions. *International Monetary Fund Blog*. 2021. URL: <https://blogs.imf.org/2021/10/25/longer-delivery-times-reflect-supply-chain-disruptions/> (дата звернення: 10.10.2021).
2. Про затвердження Національної економічної стратегії на період до 2030 року: постанова Кабінету Міністрів України від 03.03.2021 № 179. *Офіційний вісник України*. 2021. № 22. Ст. 1015.
3. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 548-р. *Офіційний вісник України*. 2013. № 61. Ст. 2194.
4. Авторизовані економічні оператори (АЕО): світ і Україна. АЕО в інфографіках. *Сайт Державної митної служби України*. URL: <https://customs.gov.ua/aeo-infographics> (дата звернення: 10.10.2021).
5. Compendium of Authorized Economic Operator Programmes. World Customs Organization, 2020. 285 p. URL: <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safepackage/aeo-compendium.pdf> (дата звернення: 10.10.2021).
6. Клепікова О.В. Правова організація транспортної системи України. Київ: Ліра-К, 2019. 444 с.
7. Науково-практичний коментар Господарського кодексу України. 2-е вид., перероб. і доп. За заг. ред. Г.Л. Знаменського, В.С. Щербини. Київ: Юрінком Інтер, 2008. 720 с.
8. Деркач Е.М. Правове регулювання господарської діяльності в сфері транспорту: теоретичні та прикладні проблеми: дис. ... докт. юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2021. 499 с.
9. Видано перший сертифікат АЕО в Україні. *Сайт Державної митної служби України*. URL: <https://customs.gov.ua/news/aeo-59/post/vidano-pershii-sertifikat-aeo-v-ukrayini-421> (дата звернення: 10.10.2021).
10. Єдиний державний реєстр авторизованих економічних операторів. *Сайт Державної митної служби України*. URL: [https://customs.gov.ua/deiaki-pitannia-funktsionuvannia-avtorizovanikh-ekonomichnikh-operatoriv#nav\\_tabs\\_content\\_1616154593575\\_4](https://customs.gov.ua/deiaki-pitannia-funktsionuvannia-avtorizovanikh-ekonomichnikh-operatoriv#nav_tabs_content_1616154593575_4) (дата звернення: 10.10.2021).
11. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р. *Офіційний вісник України*. 2018. № 52. Ст. 1848.

Надійшла 24.10.2021

#### REFERENCES

1. Kamali P., Wang A. Longer Delivery Times Reflect Supply Chain Disruptions. *International Monetary Fund Blog*. 2021. URL: <https://blogs.imf.org/2021/10/25/longer-delivery-times-reflect-supply-chain-disruptions/>
2. Pro zatverdzhennia Natsionalnoi ekonomichnoi stratehii na period do 2030 roku: postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 03.03.2021 No. 179. *Ofitsiinii visnyk Ukrainy*. 2021. No. 22. Art. 1015 [in Ukrainian].

3. Pro zatverdzhennia Stratehii rozvytku morskyykh portiv Ukrainy na period do 2038 roku: rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 11.07.2013 No. 548-r. *Ofitsiyni visnyk Ukrainy*. 2013. No. 61. Art. 2194 [in Ukrainian].
4. Avtoryzovani ekonomichni operatory (AEO): svit i Ukraina. AEO v infografikakh. *Sait Derzhavnoi mytnoi sluzhby Ukrainy*. URL: <https://customs.gov.ua/aeo-infographics> [in Ukrainian].
5. Compendium of Authorized Economic Operator Programmes. World Customs Organization, 2020. 285 p. URL: <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/aeo-compendium.pdf>
6. Klepikova O.V. Pravova orhanizatsiia transportnoi systemy Ukrainy. Kyiv: Lira-K, 2019. 444 p. [in Ukrainian].
7. Naukovo-praktychnyi komentar Hospodarskoho kodeksu Ukrainy. 2-e vyd., pererob. i dop. Za zah. red. H.L. Znamenskoho, V.S. Shcherbyny. Kyiv: Yurinkom Inter, 2008. 720 p. [in Ukrainian].
8. Derkach E.M. Pravove rehuliuвання hospodarskoi diialnosti v sferi transportu: teoretychni ta prykladni problemy: dys. ... dokt. yuryd. nauk: 12.00.04. Kyiv, 2021. 499 p. [in Ukrainian].
9. Vidano pershyi sertyfikat AEO v Ukraini. *Sait Derzhavnoi mytnoi sluzhby Ukrainy*. URL: <https://customs.gov.ua/news/aeo-59/post/vidano-pershii-sertifikat-aeo-v-ukrayini-421> [in Ukrainian].
10. Yedynyi derzhavnyi reiestr avtoryzovanykh ekonomichnykh operatoriv. *Sait Derzhavnoi mytnoi sluzhby Ukrainy*. URL: [https://customs.gov.ua/deiaki-pitannia-funktsionuvannia-avtorizovanykh-ekonomichnykh-operatoriv#nav\\_tabs\\_content\\_1616154593575\\_4](https://customs.gov.ua/deiaki-pitannia-funktsionuvannia-avtorizovanykh-ekonomichnykh-operatoriv#nav_tabs_content_1616154593575_4) [in Ukrainian].
11. Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku: rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30.05.2018 No. 430-r. *Ofitsiyni visnyk Ukrainy*. 2018. No. 52. Art. 1848.

Received 24.10.2021

*E.M. Derkach*

Vasyl' Stus Donetsk National University, Vinnytsia, Ukraine  
[orcid.org/0000-0002-6673-589X](https://orcid.org/0000-0002-6673-589X)

#### LEGAL ISSUES OF IMPLEMENTING THE INSTITUTE OF AUTHORIZED ECONOMIC OPERATOR

The article highlights current legal issues on implementing the institution of an authorized economic operator (AEO). The directions for developing the domestic economic and transport legislation are outlined. According to the International Monetary Fund data, supply chain disruptions have become a major challenge for the global economy since the start of the pandemic caused by COVID-19. Shutdowns of factories in China in early 2020, lockdowns in several countries across the world, labour shortages, as well as demand for tradable goods, disruptions to logistics networks have resulted in big increases in freight costs and delivery times. It is noted that the ongoing problems in the supply chain have caused some changes in the development of trade relations of Ukraine with other countries due to its transit state status. The institute of authorized economic operator was established in Ukraine according to the Law of Ukraine «On the amendments to the Customs Code of Ukraine on certain issues of functioning of authorized economic operators» adopted in October 2, 2019. It is emphasized that implementing the institution of the authorized economic operator corresponds to Ukraine's obligations under the Association Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and Ukraine, of the other part. It is noted that more than 80 % of all customs clearance in the EU is carried out by companies with AEO authorization. A resident business entity as a participant of the international supply chain (including manufacturer, exporter, importer, customs representative, carrier, freight forwarder, warehouse keeper) may be authorized economic operators due to multi-stage conformity assessment system. In addition, the current legislation should be updated, relevant provisions of the Economic Code of Ukraine, transport codes and laws in order to provide legal basis for authorized economic operators' activities as the participants of freight transportation, as well as unifying the legal requirements for the AEO and carriers, freight forwarders, etc.

**Keywords:** authorized economic operator, transport organization, business entity, confirmation of quality, transit of goods.