https://doi.org/10.31891/2307-5740-2022-312-6(2)-8
УДК 341

Тетяна РУДА
Хмельницький національний університет
https: //orcid.org/0000-0001-6934-6796
Bulovich_2006@ukr.net

МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД ЗАСТОСУВАННЯ ПРОЦЕДУРИ СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ

Статтю присвячено дослідженню міжнародного досвіду з питань здійснення спільного транзиту. Проаналізовано процес розвитку системи транзиту в ЄС. Наведено нормативно-правову базу, що забезпечує унормування питань здійснення спільного транзиту в європейських країнах. Наведено порівняльну характеристику союзного та спільного транзиту, який застосовується в ЄС. Проаналізовано досвід імплементації спільного транзиту на прикладі Грузії, Великобританії, Сербії та Туреччини.

Ключові слова: транзит, спільний транзит, Конвенції про процедуру спільного транзиту, NCTS.

Tatyana RUDA
Khmelnytskyi National University

INTERNATIONAL EXPERIENCE OF APPLICATION OF THE COMMON TRANSIT PROCEDURE

The article is devoted to the study of international experience in the implementation of joint transit. The purpose of the article is to study the main aspects of the international experience of applying the joint transit procedure.

To achieve the goal, the following methods were used: induction and deduction, theoretical generalization, abstraction, dialectical cognition - when studying scientific sources and researching theoretical aspects of the implementation of the joint transit procedure, determining the categorical apparatus of the investigated issues; abstract-logical – for summarizing theoretical propositions, forming conclusions and proposals on the topic of research. The article analyzes the process of transit system development in the EU. The regulatory and legal framework that ensures the normalization of joint transit issues in European countries is given. The essence and features of the application of transit systems in the EU have been determined. A comparative analysis of union and joint transit, which is used in the EU, was carried out. The experience of joint transit implementation was analyzed using the examples of Georgia, Great Britain, Serbia and Turkey.

The advantages of countries joining the Convention on the common transit procedure are given, as well as the conditions for applying the common transit procedure are outlined. The peculiarities of the implementation of the joint transit procedure in each of the studied countries were analyzed. The essence, content and functionality of the electronic transit system (NCTS), which each of the countries implemented in practical activity, is revealed. The features of the exchange of customs information provided by the NCTS and the security aspects of its preservation within the system are analyzed. The specifics of joint transit and the functional burden on each of the participants in such customs legal relations have been determined. Special attention is paid to the analysis of qualitative changes in the service component of customs activity, achieved as a result of the application of NCTS.

Keywords: transit, common transit, Conventions on common transit procedure, NCTS

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями

Євроінтеграційні перетворення в Україні передбачають реформування ключових сфер функціонування держави. В першу чергу це стосується діяльності митних органів, оскільки, вони є важливим чинником у забезпеченні ефективізації зовнішньоекономічної діяльності держави та реалізують безпекову складову, що набуває особливої актуальності в умовах війни. Так, одним із нагальних питань, при цьому, є наближення вітчизняної нормативно-правової бази та практичних аспектів здійснення митної справи до європейських стандартів, що за умови вступу України до складу ЄС дасть змогу суттєво спростити перехідний період та створить передумови для використання митних спрощень вітчизняними суб'єктами ЗЕД ще до моменту вступу нашої країни в ЄС. Саме в контексті цього реформування Україна приєдналася до Конвенції про процедуру спільного транзиту 31 серпня 2022 року, яка набула чинності з 1 жовтня 2022 року й передбачає міжнародне застосування Нової комп'ютеризованої транзитної системи (NCTS).

Абсолютно зрозумілим є те, що етап реформування й вибудовування митних правовідносин в рамках здійснення процедури спільного транзиту буде непростим, враховуючи наявність колізійних правових та організаційних передумов здійснення цієї митної процедури. Саме з метою аналізу доцільності та переваг і проблемних моментів впровадження NCTS доцільно проаналізувати міжнародний досвід приєднання та використання цієї системою в різних країнах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Питання здійснення спільного транзиту на сьогодні не набуло належного відображення у вітчизняній науці, попри це, варто зазначити, що окремі аспекти набули належного відображення у працях

науковців. Зокрема, особливості правового регулювання митного режиму транзиту в контексті реформування національної митної системи розкрито у працях Гладкої Н. [1]. Значними є напрацювання Сидорович О. та Герчаківського С. [2], наукова праця яких присвячена дослідженню інформаційного забезпечення митної справи в Україні. Зокрема, актуалізовано необхідність автоматизації митних процедур з метою їх спрощення. У праці Алішаускаса В. [3], наведено основні напрями спрощення процедури транзиту між Україною та ЄС з метою удосконалення зовнішньоекономічних зв'язків. У праці Капітанець С., Брендак А. проаналізовано особливості впровадження системи спільного транзиту в Україні [4]. Поряд із цим, доцільним є вивчення питань, пов'язаних із міжнародним досвідом приєднання до Конвенції та імплементації процедури спільного транзиту в практичну площину здійснення митної справи.

Формулювання цілей статті

Мета статті полягає у дослідженні основних аспектів міжнародного досвіду застосування процедури спільного транзиту.

Виклад основного матеріалу

Розвиток системи транзиту в ЄС розпочався після завершення Другої світової війни. В першу чергу, це було обумовлено активізацією товарообігу в Європі. Стрімке зростання зовнішньої торгівлі вимагало спрощення митних процедур для учасників міжнародних відносин. Потреба в особливій транзитній системі для ЄС стала очевидною у 1968 році внаслідок впровадження Єдиного митного тарифу. У цьому ж році було запроваджено систему транзиту Співтовариства. Вона спростила переміщення товарів Співтовариства та несоюзних товарів. Було вперше застосовано позначки «Т1» для товарів, що не є товарами Співтовариства і «Т2» для союзних товарів.

Угоди 1972 року із країнами-членами ЄАВТ Швейцарією та Австрією було замінено двома Конвенціями, укладеними між ЄС та всіма країнами-членами ЄАВТ. Ці Конвенції сприяли імпорту, експорту та переміщенню товарів на територію ЄС, з неї та між ЄС і країнами-членами ЄАВТ, а також окремими країнами-членами ЄАВТ. Одна із Конвенцій запровадила процедуру спільного транзиту, а друга передбачала спрощення імпорту, експорту та транзиту шляхом впровадження Єдиного адміністративного документа (ЄАД). Так відбулась трансформація європейської транзитної системи за рахунок впровадження спільного транзиту. У європейській законодавчій базі митний транзит трактується як митна процедура, що використовується для переміщення товарів між двома пунктами митної території, через іншу митну територію або між двома чи більше різними митними територіями [5]. Використання митної процедури транзиту дозволяє тимчасово призупинити дію мит, податків та економічних заходів, які застосовуються при імпорті. Таким чином, це дозволяє здійснювати митне оформлення в пункті призначення, а не в пункті в'їзду на митну територію.

Відповідно до митного законодавства в ЄС застосовують союзний транзит (*Union transit*) в межах якого здійснюється внутрішній та зовнішній транзит, спільний транзит (*Common transit*) та інші транзитні системи (процедура МДП, процедура з використанням книжки А.Т.А., процедура з використанням Рейнського маніфесту, процедура переміщення для НАТО, процедура поштових відправлень) [6].

При цьому, основні аспекти здійснення союзного транзиту регламентуються нормами Закону про порядок митного транзиту в Союзі, викладених у Митному кодексі ЄС (Регламент (ЄС) № 952/2013) із змінами [7]. При цьому, питання застосування спільного транзиту визначаються положеннями Конвенції про процедуру спільного транзиту від 20 травня 1987 року (CCTP) (далі – Конвенція) [8].

Ще одним нормативним документом, що розкриває питання здійснення транзиту в ЄС є Посібник (інструкція) з транзиту [6]. Окрім того, у практичній діяльності досить часто застосовується й судова практика, яка ґрунтується на винесених рішеннях з питань здійснення митної справи, прийнятих Європейським судом.

З практичного погляду корисним та доцільним є аналіз міжнародного досвіду реалізації процедури спільного транзиту.

Доцільним є дослідження досвіду приєднання до Конвенції на прикладі Грузії, яка не є членом ЄС, проте, має проєвропейські орієнтири розвитку. Основним мотиваційним аспектом до приєднання до спільного транзиту у Грузії є переваги, які зможуть отримувати митниці та учасники ЗЕД. Серед переваг митниці, виділяють наступні: обмін інформацією в режимі реального часу (деклараціями, попередньою інформацією, перевірка гарантій та ін.); електронний зв'язок між митними органами; підвищення ефективності митного контролю (аналіз ризиків, гарантія, випуск); статистика. З позиції учасників ЗЕД очікуваними є наступні переваги: швидкий адміністративний процес; швидше погашення гарантій; доступ до додаткової митної інформації; швидкий випуск (зменшено кількість відкритих переміщень товарів та запитів).

Відповідно до Указу №186 Служби доходів Грузії з метою приєднання країни до процедури спільного транзиту було створено відповідну комісію та робочу групу. В межах профільних заходів проведено низку майстер-класів, семінарів, ознайомчих поїздок. У 2017 році відбулась ознайомча поїздка до Белграду (Сербія) в митну адміністрацію Сербії. Окрім того, впродовж 2 років у Грузії реалізовувався

проект «Підтримка приєднання Грузії до Конвенції про транзитну зону і запуску Нової комп'ютеризованої транзитної системи (NCTS) [9] за партнерства Фінляндії, Польщі, Литви. За підсумками реалізації зазначеного проекту отримано наступні результати: здійснено загальний огляд діючого законодавства, включно із проектом нового Митного кодексу Грузії, проаналізовано законодавчі прогалини; напрацьовано пропозиції щодо формування гарантійної системи, створено проект поправок до DCCG, напрацьовано положення для підзаконних актів, визначено транзитні бізнес-процеси, визначено вимоги до транзитної ІТ – системи; здійснено аналіз адміністративної митної структури на усіх рівнях та напрацьовані рекомендації щодо її удосконалення.

Найбільш проблемним аспектом в процесі приєднання до Конвенції було напрацювання відповідного національного програмного забезпечення та його інтеграція із діючою в країні системою ризиків та NCTS, яка вимагає опрацювання та підтвердження великого обсягу даних. Певні труднощі обумовлені тим, що декларація NCTS повинна заповнюватись економічними операторами через веб-сайт, тому імплементація системи вимагає використання веб-технології, оскільки, деякі країни пропонують можливість заповнення транзитних декларацій зареєстрованому в країні перевізнику через веб-портал, а незареєстрованому користувачеві – на сайті з простим доступом без реєстрації. Для функціонування NCTS обов'язковим є наявність системи управління гарантіями, робота над розробкою якої триває.

Що стосується досвіду Великобританії, то варто зазначити, що у практичній діяльності використовується «мінімальне спільне ядро» (MCC), розроблене ЄС, що є складовою частиною NCTS. MCC надає послуги щодо збору та обміну даними, а також надсилання повідомлень в європейську мережу, яка нараховує понад 3000 транзитних офісів у всій Європі. MCC базується виключно на повідомленнях – трейдер подає декларацію, а далі не має взаємодії з системою. З допомогою NCTS Великобританія, в середньому, опрацьовує понад 600 000 операцій на місяць. Варто зазначити, що у Великобританії NCTS не підключена до інших митних систем (наприклад, CHIEF) – тому, при здійсненні транзитних переміщень оформляється окрема митна декларація в NCTS.

Приєднання Сербії до процедури спільного транзиту спричинило суттєві зміни в роботі митних органів. Необхідність приєднання до спільного транзиту, в першу чергу, була обумовлена тим, що республіка географічно розташована на перетині торгівельних шляхів, що з'єднують Західну і Центральну Європу з Південно-Східним регіоном Європи, особливо з країнами Західних Балкан, а також з Туреччиною та країнами Західної Азії. З метою спрощення торгових операцій і особливо транзиту через країну, урядом Сербії прийнято рішення про відновлення та якісне удосконалення всіх видів транспортного сполучення. В межах цих ініціатив створено новий транспортний коридор («Коридор X»), який профінансовано Світовим банком. Його протяжність складає понад 1500 км від Австрії та Угорщини до Греції та Туреччини з метою сприяння подальшій регіональній інтеграції та розвитку торгівлі в країні.

Комп'ютерна система, яка дозволяє обмінюватися повідомленнями в режимі реального часу між країнами, відстежувати товари та здійснювати управління гарантіями, є окремою програмою, що запроваджується всіма учасниками Конвенції в обов'язковому порядку. Шлюз NCTS підключений до Систем митного управління (CMS) усіх країн, які впроваджують процедури ЄС та спільні транзитні процедури. Митниці здійснюють комунікації та обмінюються стандартними повідомленнями в електронному вигляді через систему рідними мовами. Що стосується суб'єктів ЗЕД, то вони подають інформацію в електронному вигляді через національну CMS країни, з якої вони працюють, але не підключені до NCTS.

Процедура спільного транзиту – це перша електронна митна процедура, запроваджена в Сербії, яка замінила обтяжливу паперову систему, що при якій високим був ризик шахрайства. Її запровадження вимагало значної підготовки та капіталовкладень в інформаційно-комунікаційні технології. Сербська митниця також паралельно розпочала роботу над розробкою автоматизованої системи обробки імпортно-експортних операцій. Впровадження процедури спільного транзиту через NCTS дало швидкі результати, які полягали у збільшенні кількості транзитних операцій на території Сербії. Більше того, деякі оператори, які раніше використовували книжки МДП для своїх транзитних операцій, замість цього прийняли загальну транзитну процедуру. Для посадових осіб митниць один раз на рік організовується спеціалізоване навчання з метою інформування про основні новинки та особливості транзитної процедури, а також запроваджено «транзитно-оперативну мережу», що об'єднує «регіональних транзитних координаторів», завданням якої є забезпечення уніфікованості та впровадження процедури шляхом встановлення передового досвіду, його поширення та обговорення будь-яких відповідних питань. Крім того, необхідні банківські гарантії значно нижчі, а час, необхідний для транзитної процедури, скорочено, оскільки більше немає необхідності його витрачати на кордоні в очікуванні оформлення митних документів. Це було оцінено в рамках проекту Світового банку, під час якого оцінювались всі транзитні процедури (національний транзит, книжка МДП та загальний транзит). Скорочення витрат часу, а також скасування плати за видачу документів призвели до зниження транспортних витрат.

Паралельно з процесом комп'ютеризації було впроваджено низку суттєвих суміжних процедур та вдосконалено законодавство для посилення контролю за стягненням митного боргу, надавши при цьому спрощення для операторів, які відповідають певним критеріям. Ці процедури та спрощення включають:

використання загальної гарантії, що охоплює здійснення кількох митних процедур; запровадження поняття авторизованих вантажоодержувачів та авторизованих вантажовідправників («авторизований вантажоодержувач» означає особу, уповноважену митними органами отримувати товари безпосередньо у своїх приміщеннях без необхідності пред'явлення їх в установі призначення, а «авторизований вантажовідправник» означає особу уповноважену митниці надсилати товари безпосередньо зі своїх приміщень без пред'явлення їх в установі відправлення); дозвіл на використання пломб спеціального зразка, у тому числі іноземних, що дозволяє учасникам ЗЕД контролювати рух та стан транспортних засобів і вантажів; спрощені процедури для вантажів, що перевозяться залізничним транспортом, що дають можливість учасникам ЗЕД подавати накладну СІМ (вантажний документ, який вказує, що вантаж був отриманий для відправлення залізничним транспортом і відповідає правилам, що містяться в Конвенції про міжнародні залізничні перевезення) як транзитну декларацію.

Щоб допомогти бізнес-структурам, експедиторам та транспортним агентам у впровадженні нової електронної системи, Сербська митниця організувала інформаційні сесії та створила відповідну «Довідкову службу» з будь-яких питань, пов'язаних із впровадженням системи. Крім того, малим і середнім підприємствам, які відіграють ключову роль в економіці країни, безкоштовно надається програма для підключення до системи електронного транзиту митниці, що позбавляє їх від необхідності розробляти власне програмне забезпечення для цього. Так, митні органи Сербії прагнуть надавати постійну підтримку всім учасникам митних правовідносин, щоб забезпечити ефективне впровадження системи, оскільки це сприяє стимулюванню міжнародної торгівлі країни [10].

Досліджуючи досвід Туреччини, варто зазначити, що Рішенням № 2/2012 від 19 січня 2012 р. Спільних комітетів ЄС-ЄАВТ про спільну транзитну процедуру та про спрощення формальностей у торгівлі товарами, Туреччині запропоновано приєднатися до Конвенції про процедуру спільного транзиту та Конвенція про спрощення формальностей у торгівлі товарами. Фактичне приєднання Туреччини до Конвенції відбулось 1 грудня 2012 року. Митні експерти відзначили, що система спільного транзиту дала турецькому бізнесу спрощення при перетині кордону та дозволила зменшити витрати часу на здійснення митних процедур. Застосування NCTS суттєво зменшило навантаження на пункти пропуску. Завдяки цій системі учасники ЗЕД змогли підвищити свою конкурентоспроможність та зменшити логістичні витрати [10].

В Туреччині питання спільного транзиту регламентуються статтями Митного кодексу Туреччини (статті 84-92), статтями про митні правила Туреччини (стаття 212-244), Конвенцією про процедуру спільного транзиту, Циркуляром № 2012/4 та Комюніке № 3,4,5,6 і 8. Запровадження спільного транзиту супроводжувалось імплементацією інформаційної системи NCTS, яка забезпечує більш сучасне та ефективне управління, ніж паперова система. NCTS використовується Туреччиною з 2012 року, а іншими договірними сторонами – починаючи з 2005 року. Серед основних переваг процедури спільного транзиту в Туреччині виділяють: прискорення перебігу та спрощення митних процедур; заміна паперового документообігу електронним (крім резервної процедури); чіткий механізм гарантування перевезень в межах спільного транзиту; спрощення перетину кордону з країнами, що виступають Договірними Сторонами; у випадку використання комплексної гарантії, забезпечення її швидкого повернення. Ще однією новацією, запровадженою у практичну діяльність митниць в контексті реалізації процедури спільного транзиту є використання загальної гарантії, яка охоплює декілька операцій. Орієнтовна сума комплексної гарантії повинна відповідати сумі заборгованості, яка може виникнути у зв'язку із діями в межах спільного транзиту, щодо якої надається гарантія, у період між поміщенням товарів під процедуру спільного транзиту та моментом, коли ця процедура завершена. Гарантійна митниця встановлює контрольну суму спільно з суб'єктом процедури. Суб'єкт процедури може використовувати комплексну гарантію або відмову від гарантії до контрольної суми. Гарантійний документ зберігається в установі гарантії, яка є Генеральним митним управлінням Туреччини. При використанні інтернет-з'єднання з будь-якого комп'ютера з підключенням до Інтернету транзитна декларація подається в електронному вигляді. Для подачі транзитних декларацій не обов'язково приходити до митниці.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі

Таким чином, узагальнюючи отримані результати, варто зробити висновки про те, що ЄС сформував цілісну транзитну систему, яка здатна забезпечити високу ефективність здійснення зовнішньоекономічної діяльності за рахунок врахування специфіки кожної транзитної процедури. Інтеграція у цю систему дозволяє створити передумови для забезпечення належного контролю за рухом транзитних товарів, сприятиме протидії порушення митного законодавства та шахрайству, а також дозволить створити єдиний митний інформаційний простір та спростити митні процедури. Тому, на сьогодні питання імплементації у вітчизняну митну практику положень Конвенції є надзвичайно актуальним та нагальним. В першу чергу, це дозволить вітчизняним митних органам швидше інтегруватись та адаптуватись до європейської практики здійснення процедури спільного транзиту, що безумовно сприятиме підвищенню рівня митної безпеки країни.

Література

1. Гладка Н. Правове регулювання митного режиму транзиту в контексті реформування національної митної системи. Правова позиція. 2020. № 1 (26). С. 26–29 (дата звернення: 23.02.2022)
2. Сидорович О., Герчаківський С. Інформаційне забезпечення митної справи України в контексті цифрової стратегії розвитку суспільства. Світ фінансів. 2021. Вип. 1. С. 210-225 (дата звернення: 22.02.2022).
3. Алишаускас В. Транзит без препятствий : как упростить торговлю Украины и ЕС. Європейська правда. URL : https://www.eurointegration.com.ua/rus/experts/2021/06/30/7124859/ (дата звернення: 23.02.2022)
4. Капітанець С., Брендак А. Детермінанти національного застосування Нової комп'ютеризованої транзитної системи (NCTS). Економіка та суспільство, (39). URL : https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/1431 (дата звернення: 19.11.2022)
5. Union and Common Transit. European Commission. URL : https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures-import-and-export/what-customs-transit/union-and-common-transit_en (дата звернення: 22.02.2022)
6. TRANSIT MANUAL. European Commission. URL : https://ec.europa.eu/taxation_customs/system/files/2021-06/transit_manual_june_2020_en.pdf (дата звернення: 22.02.2022)
7. Regulation (EU) No 952/2013 of the European Parliament and of the Council of 9 October 2013 laying down the Union Customs Code. EUR-Lex. URL : https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures-import-and-export/what-customs-transit/union-and-common-transit_en (дата звернення: 23.02.2022)
8. Consolidated text: Convention on a Common transit procedure. EUR-Lex. URL : https://ec-europa-eu.translate.goog/taxation_customs/business/customs-procedures-import-and-export/what-customs-transit/union-and-common-transit_en?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=uk&_x_tr_hl=uk&_x_tr_pto=sc (дата звернення: 21.02.2022)
9. Serbia's accession to the common transit procedure has become a real game changer. URL : https://mag.wcoomd.org/magazine/wco-news-88/serbia-ncts/ (дата звернення: 22.02.2022)
10. Transit Procedure and NCTS. URL : https://www.trade.gov.tr/customs-formalities/frequently-asked-questions/transit-procedure-and-ncts

References

1. Hladka, N. (2020), Pravove rehuliuvannia mytnoho rezhymu tranzytu v konteksti reformuvannia natsionalnoi mytnoi systemy [Legal regulation of the customs transit regime in the context of reforming the national customs system], *Pravova pozytsiia*, no. 1 (26), pp. 26-29 (access date February 23, 2022)
2. Sydorovych, O., Herchakivskyi, S. (2021), Informatsiine zabezpechennia mytnoi spravy Ukrainy v konteksti tsyfrovoi stratehii rozvytku suspilstva [Information support of customs affairs of Ukraine in the context of digital strategy of society development], *Svit finansiv*, iss.1, pp. 210-225 (access date February 22, 2022)
3. Alishauskas, V. (2021), Tranzit bez prepyatstvij : kak uprostit torgovlyu Ukrainy i ES [Transit without obstacles: how to simplify trade between Ukraine and the EU]. *Yevropeiska pravda*, available at: https://www.eurointegration.com.ua/rus/experts/2021/06/30/7124859/ (access date February 23, 2022)
4. Kapitanets, S.& Brendak, A. (2022), Determinanty natsionalnoho zastosuvannia Novoi kompiuteryzovanoi tranzytnoi systemy (NCTS) [Determinants of the national application of the New Computerized Transit System (NCTS)]. *Ekonomika ta suspilstvo,* no 39, available at: https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/1431 (access date November 19, 2022)
5. Union and Common Transit. European Commission, available at: https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures-import-and-export/what-customs-transit/union-and-common-transit_en (access date February 22, 2022)
6. TRANSIT MANUAL. European Commission, available at: https://ec.europa.eu/taxation_customs/system/files/2021-06/transit_manual_june_2020_en.pdf (access date February 22, 2021)
7. Regulation (EU) No 952/2013 of the European Parliament and of the Council of 9 October 2013 laying down the Union Customs Code. EUR-Lex. available at: https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures-import-and-export/what-customs-transit/union-and-common-transit_en (access date February 23, 2022)
8. Consolidated text: Convention on a Common transit procedure. EUR-Lex. available at: https://ec-europa-eu.translate.goog/taxation_customs/business/customs-procedures-import-and-export/what-customs-transit/union-and-common-transit_en?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=uk&_x_tr_hl=uk&_x_tr_pto=sc (access date February 21, 2022)
9. Serbia's accession to the common transit procedure has become a real game changer, available at : https://mag.wcoomd.org/magazine/wco-news-88/serbia-ncts/ (access date February 22, 2022)
10. Transit Procedure and NCTS. available at: https://www.trade.gov.tr/customs-formalities/frequently-asked-questions/transit-procedure-and-ncts (access date February 22, 2022)