

ГЕНЕЗИС УНІФІКАЦІЇ НОРМ ПРАВА ЄС ДО НАЦІОНАЛЬНОГО ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

GENESIS OF UNIFICATION OF EU LAW INTO NATIONAL LEGISLATION OF UKRAINE IN SPHERE OF INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT SECURITY

Олег Столярський¹

*Львівський національний університет імені Івана Франка
(вул. Університетська, 1, м. Львів, Україна, 79000)*

Oleh Stolyarskiy

*Ivan Franko National University of Lviv
(1, Universytetska St., Lviv, Ukraine, 79000)*

Отримано: 06.01.2024. Затверджено: 10.03.2024

АНОТАЦІЯ

У статті досліджуються проблемні питання генезису уніфікації норм Європейського Союзу до національного законодавства України у сфері забезпечення безпеки міжнародних автомобільних перевезень. Проаналізовано основні норми в цій сфері, виявлено окремі нормативно-правові акти України, в яких відображено наслідки уніфікації норм Європейського Союзу в сфері забезпечення безпеки міжнародних автомобільних перевезень. Зроблено наголос на те, що з метою зниження перевантаження транспортної інфраструктури й пов'язаних з нею негативних соціально-економічних наслідків, а також загального підвищення ефективності й конкурентоспроможності транспортного сектору європейська транспортна політика передбачає вирішення таких наступних основних завдань як: зміну співвідношення між різними видами транспорту; розви-

¹ кандидат юридичних наук, доцент; orcid 0009-0007-5874-3869; e-mail: oleg.stolyarskiy@gmail.com

ток взаємодії між різними видами транспорту, інтермодальних перевезень; усунення природних перешкод, що негативно позначаються на розвитку перевезень за рахунок розвитку магістральної транспортної мережі й удосконалення керування рухом на ній; фінансування розвитку транспортної інфраструктури; реалізація комплексу заходів з підвищення безпеки автомобільного транспорту (у першу чергу безпеки дорожнього руху); створення ефективних механізмів платності користування транспортною інфраструктурою, що забезпечують компенсацію повних витрат суспільства; удосконалення систем міського транспорту й підвищення стабільності їхнього функціонування; проведення заходів, спрямованих на пом'якшення можливих негативних наслідків розширення Європейського Союзу; підвищення ролі Європейського Союзу у формуванні нових та вдосконалення діючих механізмів забезпечення міжнародної автомобільної безпеки зокрема та транспортної політики загалом.

Ключові слова: генезис; уніфікація; норми права; Європейський Союз; національне законодавство України; автомобільні перевезення; безпека.

ABSTRACT

The article examines the problematic issues of the genesis of the unification of European Union Law into the national legislation of Ukraine in the field of ensuring the safety of international road transport. The main norms in this area were analyzed, and separate normative legal acts of Ukraine were identified, which reflect the consequences of the unification of the norms of the European Union in the sphere of ensuring the safety of international road transport. It is emphasized that in order to reduce the overloading of the transport infrastructure and the negative socio-economic consequences associated with it, as well as the general improvement of the efficiency and competitiveness of the transport sector, the European transport policy provides for the solution of the following main tasks: changing the ratio between different types of transport; development of interaction between different types of transport, intermodal transportation; elimination of natural obstacles that negatively affect the development of transportation due to the development of the main transport network and improvement of traffic management on it; financing the development of transport infrastructure; implementation of a set of measures to increase the safety of road transport (first of all, road safety); creation of effective payment mechanisms for the use of transport infrastructure, which provide compensation for the full costs of society; improvement of urban transport systems and increasing the stability of their functioning; carrying out measures aimed at mitigating the possible negative consequences of the expansion of the European Union; increasing the role of the European Union in the formation of new and improvement of existing mechanisms for ensuring international automobile safety in particular and transport policy in general.

Key words: genesis; unification; EU Law; national legislation of Ukraine; road transport; security.

I. ВСТУП

Забезпечення безпеки автомобільних перевезень є одночасно актуальним та складним питанням в будь-який період розвитку транспортних зв'язків як в межах національної території держави, так і за кордоном. Ураховуючи тенденцію смертей, згідно з якою кількість загиблих і травмованих жертв дорожньо-транспортних пригод

(ДТП) щороку зростає, то очевидно та необхідною є актуальність у дослідженні основних засобів забезпечення безпеки автомобільних перевезень, особливо в контексті генезису уніфікації норм права ЄС до національного законодавства України у зазначеній сфері. Нормативно-правова база з безпеки дорожнього руху в Україні досить розвинена, рівень безпеки дорожнього руху нижчий ніж у європейських країнах. Проте українське законодавство в значній мірі не відповідає європейським вимогам щодо створення бази даних ДТП, пасків безпеки для дітей, допустимого рівня алкоголю в крові водія тощо.

Щодо рівня наукової розробки теми досліджуваної статті, то серед вітчизняних вчених лише окремі науковці досліджували подібну сферу відносин. Наприклад, О. Ковальова досліджувала проблеми зближення законодавства Європейського Союзу з правовими системами держав-кандидатів на вступ до ЄС¹, М. Гнатовський визначав концепцію «європейського правового простору» в контексті проблем європейської інтеграції², М. Баймуратов і С. Максименко досліджували стратегію інтеграції України до Європейського Союзу³, В. Забігайло аналізував шлях України до Європейського Союзу в контексті виконання зобов'язань за Угодою про партнерство і співробітництво в сфері політико-правової реформи та гармонізації права⁴, а О. Сурілова досліджувала спільну транспортну політику Європейського Союзу та розвиток транспортної системи України⁵. Однак слід наголосити і відзначити те, що проблемні питання генезису уніфікації норм права Європейського Союзу до національного законодавства України в сфері забезпечення безпеки міжнародних автомобільних перевезень досліджуються в Україні вперше.

¹ Ковальова О. (2003). Зближення законодавства Європейського Союзу з правовими системами держав-кандидатів на вступ до ЄС. *Право України*. № 9. С. 138–142.

² Гнатовський М. (2003). Концепція «європейського правового простору» в контексті проблем європейської інтеграції. *Право України*. № 1. С. 133–135.

³ Баймуратов М. О., Максименко С. В. (2001). Стратегія інтеграції України до Європейського Союзу: політико-правовий аналіз. *Право України*. № 10. С. 101.

⁴ Забігайло В. (2000). Шлях України до Європейського Союзу: виконання зобов'язань за Угодою про партнерство і співробітництво в сфері політико-правової реформи та гармонізації права. К.: UEPLAC. с. 7.

⁵ Сурілова О. О. (2020). Спільна транспортна політика Європейського Союзу та розвиток транспортної системи України. *Наукові праці Національного університету «Одеська юридична академія»*. Т. 26. С. 122–133.

II. МЕТА І МЕТОДОЛОГІЯ

Мета статті полягає у встановленні особливостей проблемних питань генезису уніфікації норм права Європейського Союзу до національного законодавства України у сфері забезпечення безпеки міжнародних автомобільних перевезень.

Методологія написання статті полягає у використанні різних як загальних, так і спеціальних наукових методів дослідження. Зокрема таких, як: дедукції, індукції, аналізу, синтезу, логічного, юридичного, порівняння, історичного і т.п.

III. ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Варто зауважити, що генезис уніфікації норм Європейського Союзу до національного законодавства України в сфері забезпечення безпеки міжнародних автомобільних перевезень передбачає дослідження етапів становлення, формування та розвитку в цій сфері.

Особливістю діяльності ЄС в досліджуваній сфері є те, що на кожному етапі прийняття окремих директив вироблялася одночасно відповідна практика, про яку буде вестися мова нижче.

Першою була Директива Ради 91/671/ЄЕС від 16 грудня 1991 р. щодо обов'язкового використання пасків безпеки та систем, які стримують дітей у транспортних засобах¹. Вона встановлювала положення щодо апроксимації законодавства країн-членів відносно обов'язкового використання пасків безпеки у транспортних засобах категорії M1, M2 (крім задніх сидінь, транспортних засобів з максимально дозволеною вагою, що перевищує 3,5 т, а також транспортних засобів зі спеціально обладнаними стоячими місцями) та категорії NI (крім задніх сидінь), призначених для експлуатації на дорогах, мають, як мінімум, чотири колеса та максимальну швидкість, що перевищує 25 км/год.

Директива Комісії 2001/92/ЄС від 30 жовтня 2001 р.² стосовно зміни вимог відповідно науково-технічного прогресу, викладених

¹ Council Directive 91/671/EEC of 16 December 1991 on the approximation of the laws of the Member States relating to compulsory use of safety belts in vehicles of less than 3,5 tonnes. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31991L0671&qid=1716557663298>

² Commission Directive 2001/92/EC of 30 October 2001 adapting to technical progress Council Directive 92/22/EEC on safety glazing and glazing materials on motor vehicles and their trailers and Council Directive 70/156/EEC relating to the type-approval of motor vehicles and their

в Директиві Ради 92/22/ЄЕС від 31 березня 1992 р., щодо безпеки плівок і захисних плівок на транспортних засобах та їх причепах, встановлює мінімальні стандарти до рівня безпеки матеріалів для плівок та для захисних плівок, встановлених на вітровому склі та інших поверхнях транспортних засобів та їх причепах, крім скла освітлювальних й освітлювально-сигнальних пристроїв і приладової дошки. Установлюються вимоги до тестування захисних плівок.

Директива Ради 92/6/ЄЕС від 10 лютого 1992 р.¹ встановлює нормативи та стандарти під час встановлення і використання засобів контролю швидкості для визначених категорій (М3 і N3) транспортних засобів в ЄС. Держави-члени повинні вжити заходів для забезпечення того, щоб автомобілі категорії М3 використовувалися на дорогах лише тоді, якщо на них встановлені обмежувачі швидкості, для яких максимальна швидкість дорівнює 100 км/год, а автомобілі категорії N3 — якщо на них встановлені обмежувачі швидкості, для яких максимальна швидкість дорівнює 90 км/год.

Директива Ради 92/24/ЄЕС від 31 березня 1992 р.² встановлює вимоги та умови застосування до пристроїв обмеження швидкості або подібних бортових (вбудованих) систем обмеження швидкості для певних вантажних та пасажирських транспортних засобів. Під пристроєм обмеження швидкості мається на увазі прилад, який контролює подачу палива у двигун транспортного засобу. Такий прилад не повинен заважати нормальній експлуатації транспортного засобу.

Рішення Ради 93/704/ЄЕС від 30 листопада 1993 р. про створення бази даних ДТП³ визначає, що держави-члени повинні запровадити статистику щодо дорожніх пригод, що призводять до смерті або пошкодження, які трапляються на їх територіях. У межах цієї Директиви

trailers (Text with EEA relevance). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32001L0092&qid=1716558741984>

¹ Council Directive 92/6/EEC of 10 February 1992 on the installation and use of speed limitation devices for certain categories of motor vehicles in the Community. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31992L0006&qid=1716557451604>

² Council Directive 92/24/EEC of 31 March 1992 relating to speed limitation devices or similar speed limitation on-board systems of certain categories of motor vehicles. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31992L0024&qid=1716557598150>

³ Council Decision of 30 November 1993 on the creation of a Community database on road accidents (93/704/EC). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A01993D0704-20031120>

пригода, що призводить до смерті або пошкодження, означатиме будь-яку колізію між користувачами дороги, включаючи щонайменше один транспортний засіб у русі по суспільній дорозі, звичайно відкритій для руху і такій, що спричиняє смерть та/або пошкодження одному чи більше користувачу дороги. Держави-члени повинні надавати дані щодо пригод, які призводять до смерті або пошкоджень, за даний рік зібраними у комп'ютерних файлах на найвищому існуючому рівні централізації статистичному офісу Європейської Співдружності (далі — SOEC) у вигляді «статистичних блоків». У рамках цього рішення «статистичний блок» означатиме пригоду, що призводить до смерті або пошкодження. Будь-яка така інформація, яка захищається національним законодавством, щодо конфіденційності статистики, також має бути передана SOEC, який буде поводитися з нею відповідно до Розпорядження (EURATOM, ЄЕС) № 1588/90. Діючи відповідно до процедури викладеної у статті 5, Комісія повинна визначити, яка інформація не повинна включатися у файли, що передаються. Наскільки це можливо, дані мають передаватися на читабельних носіях, тип та формат яких повинні бути запропоновані Комісією.

Якщо держава-член вносить зміни до статистичних даних після передачі до SOEC, вона повинна надіслати SOEC точну копію переробленого файлу. Якщо держава-член хоче змінити форму або склад своїх даних файлів, вона повинна спершу поінформувати Комісію. Якщо держава-член вносить зміни до файлів, що вже передані в SOEC, розвинуті версії файлів з цього питання також повинні бути переведені до SOEC. Комісія має відповідати за розповсюдження отриманих даних. Діючи відповідно до процедури, викладеної у статті 5, вона повинна визначитись щодо процедури доступу до статистичних даних про пригоди, які призводять до смерті або пошкодження, що централізуються Комісією щодо будь-яких публікацій та будь-якої іншої інформації, яка б сприяла сталій роботі бази даних Комісії. Комісія та держави-члени повинні вивчати будь-які методологічні чи технічні проблеми, що виникають у зв'язку із запровадженням та передачею статистичних даних з тим щоб знайти рішення, які б поступово робили дані країн-членів настільки стислими і зрівняними наскільки це можливо. Щодо бази для такого вивчення, Комісія має подати на розгляд Раді, якщо виникне потреба, відповідні пропозиції Комісії щодо AL, водіїв моторних транспортних засобів стосується максимально дозволеного

рівня алкоголю у крові. Комісія рекомендує 2 рівні AL на території Співтовариства. Вони застосовуватимуться залежно від критеріїв для водіїв і транспортних засобів. Звичайний (стандартний) AL для всіх автотранспортних засобів, який повинен бути прийнятий всіма країнами-членами, є таким, що не перевищує 0,5 мг/мл. Зараз більшість країн-членів вже прийняли такий ліміт. Крім того, другий AL — 0,2 мг/мл — рекомендовано для певних категорій водіїв і транспортних засобів, зокрема: недосвідчені водії, особливо власники тимчасових водійських посвідчень, ті, які навчаються водінню, та воді-новачки, які мають водійське посвідчення менше ніж 2 роки; мотоциклісти; водії великих транспортних засобів, тобто вантажівок більше ніж 3,5 т і будь-яких пасажирських засобів, які мають більше ніж 8 пасажирських сидінь; водії транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі з огляду на заходи встановлені у Директиві 94/55/ЄС щодо дорожнього перевезення небезпечних вантажів¹. Термін «водійське посвідчення», застосований у цій рекомендації, відноситься до визначень, встановлених у Директиві 91/439/ЄЕС щодо водійських посвідчень². Рекомендація передбачає, що всі держави-члени повинні прийняти систему випадкового виявлення шляхом аналізу повітря, що виділяється, для того щоб відвернути водіїв від пияцтва. Більше того, кожен водій має відчувати статистично реальну можливість, що його перевірять щонайменше раз на три роки. Комісія передбачає, що держави-члени будуть працювати в напрямку прийняття Директиви щодо вимірювальних інструментів, з тим щоб гармонізувати точність аналізу дихання. Рекомендується тісне співробітництво між країнами-членами та Комісією, зокрема: обмін інформацією щодо передового досвіду, який стосується стратегій моніторингу та покарання, програм перенавчання та отримання даних про ДТП; підтримка досліджень та розробок, особливо в сфері технічних засобів, запобігання можливості особам у стані інтоксикації і особам, що лікуються від алкогольної залежності, сидіти за кермом; проведення публічних кампаній на європейському рівні, щоб примусити водіїв не вживати алкоголь;

¹ Council Directive 94/55/EC of 21 November 1994 on the approximation of the laws of the Member States with regard to the transport of dangerous goods by road. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31994L0055&qid=1716557333928>

² Council Directive 91/439/EEC of 29 July 1991 on driving licences. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31991L0439&qid=1716557899594>

отримання даних про всі дорожні пригоди, пов'язані з алкоголем, та координування їх використання у рамках програми «Турбота», щоб перевірити ефективність політики і провести зв'язок з діяльністю в рамках програми наступних дій Співтовариства щодо суспільного здоров'я. За оцінками, за рік щонайменше 10 тис. водіїв, пасажирів, пішоходів і мотоциклів потрапляють в дорожні пригоди із смертельними наслідками на території ЄС у результаті зниження можливостей водіїв через вживання алкоголю. Дослідження підтверджують, що рівень алкоголю від 0,5 мг/мл значно підвищує ризик. Встановлення єдиної норми для Співтовариства звичайно стане поштовхом до більш ясного розуміння цього питання. Ця рекомендація формує частину пропонованої програми дій відносно суспільного здоров'я (2001–2006 рр.), яка виділяє алкоголь як сферу, що потребує особливих дій в частині безпеки дорожнього руху.

Далі, в досліджуваній сфері було прийнято такі документи:

- Директива 2014/45/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 3 квітня 2014 р.¹ про періодичні тестування на придатність до експлуатації для моторних транспортних засобів та їх причепів і припиняє дію Директиви 2009/40/ЄС;
- Директива 2014/47/ЄС Європейського Парламенту і Ради про технічну придорожню перевірку придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів, що пересуваються в Союзі і визнання Директиви 2000/30/ЄС такою, що втратила чинність від 3 квітня 2014 р.²

Нами зазначено фактично основні директиви, які Україна взяла на себе зобов'язання імплементувати, а також вони пов'язані з метою виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії

¹ Directive 2014/45/EU of the European Parliament and of the Council of 3 April 2014 on periodic roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers and repealing Directive 2009/40/EC Text with EEA relevance. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32014L0045&qid=1716558447034>

² Directive 2014/47/EU of the European Parliament and of the Council of 3 April 2014 on the technical roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles circulating in the Union and repealing Directive 2000/30/EC Text with EEA relevance. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32014L0047&qid=1716558313124>

і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 № 1106¹.

Таким чином, в результаті уніфікації норм права ЄС в досліджуваній сфері безпеки дорожнього руху було ухвалено (подекуди навіть змінено і скасовано) такі закони України та підзаконні нормативно-правові акти:

- закони України «Про міліцію» від 22.04.1999 № 3135-XII; «Про дорожній рух» від 30.06.1993 № 3353-XP; «Про пожежну безпеку» від 17.12.1993 № 3745-XII; «Про транспорт» від 10.11.1994 № 232/94-ВР; «Про приєднання України до Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів» від 02.03.2000 № 1511-111; «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06.04.2000 № 1644-III та інші;
- постанови Кабінету Міністрів України від 05.04.1994 № 227 «Положення про службу безпеки дорожнього руху міністерств, інших центральних органів, державної виконавчої влади, підприємств, їх об'єднань, установ і організацій»; від 30.03.1994 № 198 «Єдині правила ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правила користування ними та охорони»; від 29.01.2003 № 141 «Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту»; від 16.02.1998 № 174 «Про Державну комісію з питань техногенно-екологічної безпеки та надзвичайних ситуацій»; від 08.09.2004 № 1190 «Положення про Головну державну інспекцію на автомобільному транспорті»; від 30.03.2000 № 586 «Положення про Державний департамент автомобільного транспорту України»; від 18.01.2001 № 30 «Правила проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами»; від 10.10.2001 № 1306 «Правила дорожнього руху»; від 30.06.2005 № 538 «Порядок обліку дорожньо-транспортних пригод»; від 08.08.2012 № 771 «Про схвалення Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року» та інші;

¹ Постанова Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 № 1106 «Про виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1106-2017-%D0%BF#Text>

- розпорядження Кабінету Міністрів України від 29.01.2003 № 56-р «Про схвалення Державної програми забезпечення безпеки руху на автомобільних дорогах, вулицях міст, інших населених забезпечення безпеки переїздах на 2003–2007 роки»; від 30.10.2008 № 1384-р «Про схвалення Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на 2009–2012 роки»; від 14.06.2017 № 481-р «Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року»; від 21.10.2020 № 1360-р «Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року» та інших;
- низка наказів Міністерства транспорту України, зокрема: від 23.02.1994 № 80 «Про затвердження Положення про Комісію з безпеки дорожнього руху підприємств, установ, організацій України»; від 20.04.2000 № 175 «Про затвердження Положення про Комісію з питань безпеки транспорту Міністерства транспорту України»; від 17.01.2002 № 18 «Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв автотранспортних засобів»; від 17.09.2001 № 620 «Про затвердження Інструкції про порядок інформаційно-аналітичного забезпечення в Міністерстві транспорту України з питань надзвичайних подій в транспортно-дорожньому комплексі та взаємодії з іншими центральними органами виконавчої влади»; від 30.01.2001 № 48 «Оперативна інформація про стан аварійності на транспорт-но-дорожньому комплексі України»; від 06.11.2002 № 776 «Про затвердження Порядку оперативного реагування на надзвичайних подій на транспорті»; від 25.11.2002 № 845 «Про оперативну інформацію про наглядову діяльність в Міністерстві транспорту України», а також спільний з МВС і Держжитлокомунгоспу наказ від 31.12.1993 № 859/550/86 «Про затвердження Положення про спеціалізовані служби організації дорожнього руху»;
- накази Держстандарту України від 28.12.1994 № 333 «ДСТУ 2935-94 Безпека дорожнього руху. Терміни та визначення»; від 31.07.1997 № 441 «ДСТУ 3587-97 Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги, вулиці, та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану».

Аналіз зазначених законодавчих актів в окресленій сфері правового регулювання дає можливість стверджувати, що їх послідовне прийняття відбулося в результаті уніфікації норм права Європейського Союзу до національного законодавства України у сфері забезпечення безпеки міжнародних автомобільних перевезень. Особливості генезису цього процесу проявляється у виокремленні та дослідженні окремих етапів становлення, формування та розвитку в цій сфері.

IV. ВИСНОВКИ

У процесі становлення, формування та розвитку уніфікації норм права Європейського Союзу до національного законодавства України в сфері забезпечення безпеки міжнародних автомобільних перевезень виявлено, що з метою забезпечення безпеки в цій сфері а також загального підвищення ефективності й конкурентоспроможності транспортного сектору європейська транспортна політика передбачає вирішення таких наступних основних завдань як: зміну співвідношення між різними видами транспорту; розвиток взаємодії між різними видами транспорту, інтермодальних перевезень; усунення природних перешкод, що негативно позначаються на розвитку перевезень за рахунок розвитку магістральної транспортної мережі й удосконалення керування рухом на ній; фінансування розвитку транспортної інфраструктури; реалізація комплексу заходів з підвищення безпеки автомобільного транспорту (у першу чергу — безпеки дорожнього руху); створення ефективних механізмів платності користування транспортною інфраструктурою, що забезпечують компенсацію повних витрат суспільства; удосконалення систем міського транспорту й підвищення стабільності їхнього функціонування; проведення заходів, спрямованих на пом'якшення можливих негативних наслідків розширення Європейського Союзу; підвищення ролі Європейського Союзу у формуванні нових та вдосконалення діючих механізмів забезпечення міжнародної автомобільної безпеки зокрема та транспортної політики загалом.

ВИКОРИСТАНІ ДЖЕРЕЛА

1. Баймуратов М. О., Максименко С. В. (2001). Стратегія інтеграції України до Європейського Союзу: політико-правовий аналіз. *Право України*. № 10. С. 101.

2. Гнатовський М. (2003). Концепція «європейського правового простору» в контексті проблем європейської інтеграції. *Право України*. № 1. С. 133–135.
3. Забігайло В. (2000). Шлях України до Європейського Союзу: виконання зобов'язань за Угодою про партнерство і співробітництво в сфері політико-правової реформи та гармонізації права. К.: UEPLAC. с. 7.
4. Ковальова О. (2003). Зближення законодавства Європейського Союзу з правовими системами держав-кандидатів на вступ до ЄС. *Право України*. № 9. С. 138–142.
5. Про виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: постанова Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 № 1106. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1106-2017-%D0%BF#Text>
6. Сурілова О. О. (2020). Спільна транспортна політика Європейського Союзу та розвиток транспортної системи України. *Наукові праці Національного університету «Одеська юридична академія»*. Т. 26. С. 122–133.
7. Commission Directive 2001/92/EC of 30 October 2001 adapting to technical progress Council Directive 92/22/EEC on safety glazing and glazing materials on motor vehicles and their trailers and Council Directive 70/156/EEC relating to the type-approval of motor vehicles and their trailers (Text with EEA relevance). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32001L0092&qid=1716558741984>
8. Council Directive 91/439/EEC of 29 July 1991 on driving licences. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31991L0439&qid=1716557899594>
9. Council Directive 91/671/EEC of 16 December 1991 on the approximation of the laws of the Member States relating to compulsory use of safety belts in vehicles of less than 3,5 tonnes. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31991L0671&qid=1716557663298>
10. Council Directive 92/24/EEC of 31 March 1992 relating to speed limitation devices or similar speed limitation on-board systems of certain categories of motor vehicles. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31992L0024&qid=1716557598150>
11. Council Directive 94/55/EC of 21 November 1994 on the approximation of the laws of the Member States with regard to the transport of dangerous goods by road. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31994L0055&qid=1716557333928>
12. Council Directive 92/6/EEC of 10 February 1992 on the installation and use of speed limitation devices for certain categories of motor vehicles in the Community. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31992L0006&qid=1716557451604>
13. Council Decision of 30 November 1993 on the creation of a Community database on road accidents (93/704/EC). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A01993D0704-20031120>
14. Directive 2014/45/EU of the European Parliament and of the Council of 3 April 2014 on periodic roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers and repealing Directive 2009/40/EC Text with EEA relevance. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32014L0045&qid=1716558447034>
15. Directive 2014/47/EU of the European Parliament and of the Council of 3 April 2014 on the technical roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles circulating in the Union and repealing Directive 2000/30/EC Text with EEA relevance. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32014L0047&qid=1716558313124>

REFERENCES

1. Baymuratov M. O., Maksimenko S. V. (2001). Stratehiya intehtratsiyyi Ukrayiny do Yevropeyskoho Soyuzu: polityko-pravovyy analiz [Strategy of Ukraine's integration into the European Union: political and legal analysis]. *Ukrainian law*. No. 10. pp. 101. [In Ukrainian]
2. Commission Directive 2001/92/EC of 30 October 2001 adapting to technical progress Council Directive 92/22/EEC on safety glazing and glazing materials on motor vehicles and their trailers and Council Directive 70/156/EEC relating to the type-approval of motor vehicles and their trailers (Text with EEA relevance). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32001L0092&qid=1716558741984>
3. Council Directive 91/439/EEC of 29 July 1991 on driving licences. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31991L0439&qid=1716557899594>
4. Council Directive 91/671/EEC of 16 December 1991 on the approximation of the laws of the Member States relating to compulsory use of safety belts in vehicles of less than 3,5 tonnes. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31991L0671&qid=1716557663298>
5. Council Directive 92/24/EEC of 31 March 1992 relating to speed limitation devices or similar speed limitation on-board systems of certain categories of motor vehicles. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31992L0024&qid=1716557598150>
6. Council Directive 94/55/EC of 21 November 1994 on the approximation of the laws of the Member States with regard to the transport of dangerous goods by road. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31994L0055&qid=1716557333928>
7. Council Directive 92/6/EEC of 10 February 1992 on the installation and use of speed limitation devices for certain categories of motor vehicles in the Community. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31992L0006&qid=1716557451604>
8. Council Decision of 30 November 1993 on the creation of a Community database on road accidents (93/704/EC). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A01993D0704-20031120>
9. Directive 2014/45/EU of the European Parliament and of the Council of 3 April 2014 on periodic roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers and repealing Directive 2009/40/EC Text with EEA relevance. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32014L0045&qid=1716558447034>
10. Directive 2014/47/EU of the European Parliament and of the Council of 3 April 2014 on the technical roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles circulating in the Union and repealing Directive 2000/30/EC Text with EEA relevance. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32014L0047&qid=1716558313124>
11. Hnatovsky M. (2003). Kontseptsiya «yevropeyskoho pravovoho prostoru» v konteksti problem yevropeyskoyi intehtratsiyyi [The concept of «European legal space» in the context of problems of European integration]. *Ukrainian law*. No. 1. pp. 133–135. [In Ukrainian]
12. Kovalova O. (2003). Zblyzhennya zakonodavstva Yevropeys'koho Soyuzu z pravovymy systemamy derzhav-kandydativ na vstup do ES [Convergence of the legislation of the European Union with the legal systems of the candidate states for joining the EU]. *Ukrainian law*. No. 9. pp. 138–142. [In Ukrainian]
13. On the implementation of the Association Agreement between Ukraine, on the one hand, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their member states, on the other hand: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated October 25, 2017. No. 1106. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1106-2017-%D0%BF#Text> [In Ukrainian]

14. Surilova O. O. (2020). Spilna transportna polityka Yevropeys'koho Soyuzu ta rozvytok transportnoyi systemy Ukrainy [Common transport policy of the European Union and the development of the transport system of Ukraine]. *Scientific works of the National University «Odesa Law Academy»*. Vol. 26. pp. 122–133. [In Ukrainian]
15. Zabigaylo V. (2000). Shlyakh Ukrainy do Yevropeyskoho Soyuzu: vykonannya zobov'язan za Uhodoyu pro partnerstvo i spivrobitnytstvo v sferi polityko-pravovoyi reformy ta harmonizatsiyi prava [Ukraine's path to the European Union: fulfillment of obligations under the Partnership and Cooperation Agreement in the field of political and legal reform and harmonization of law]. Kyiv: UEPLAC. [In Ukrainian]