

Міжнародне приватне право

УДК 340.142

Матвєєва Анастасія Володимирівна

*кандидатка юридичних наук, в.о. завідувачки кафедри
міжнародного приватного права та порівняльного правознавства,
старший науковий співробітник
Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого*

Matvieieva Anastasiia

*PhD in Law, Active Head of the
Private Law and Comparative Law Department,
Senior Researcher
Yaroslav Mudryi National Law University*

Іржавська Вероніка Євгенівна

*студентка факультету юстиції
Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого*

Irzhavska Veronika

*Student of the Faculty of Justice of the
Yaroslav Mudryi National Law University*

**ІНТЕГРАЦІЯ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ТА ЄС В
ТРАНСПОРТНІЙ СФЕРІ
INTEGRATION OF UKRAINIAN AND EU LEGISLATION IN THE
TRANSPORT SPHERE**

***Анотація.** В статті Аналізуються законодавчі акти країн ЄС, де містяться норми, спрямовані на проблеми у транспортній сфері. Наразі це питання є актуальним, адже важливість транспорту полягає в тому, що він забезпечує зв'язки між галузями, підприємствами, регіонами країни, закордонними державами. Без транспорту був би неможливий сам процес*

сучасного виробництва, для якого необхідні зв'язки щодо постачання сировини й продукції. Тому необхідно вдосконалювати транспортну систему зв'язків, для покращення життя й ефективності роботи.

Вказується на те, що існує досить багато проблем в транспортній сфері, які необхідно вирішувати, наприклад викиди шкідливих речовин у повітря, стан доріг, недосконалу технологію виробництва дорожнього покриття, пересування великовагових автомобілів по дорогах загального призначення, затори та інше. По-різному вирішується ця проблема в законодавствах країн ЄС. Запроваджено велику кількість нормативно-правових актів, такі як Біла книга «Дорожня карта до єдиного європейського транспортного простору», Плани сталої міської мобільності, Брюссельська хартія, Цілі сталого розвитку ООН та інше. Доводиться, що таке законодавство надає можливість різноманітними методами покращити транспортно-дорожній комплекс. Аналізуються прийняті нормативні акти й в Україні, що врегульовують наведені недоліки, з приводу покращення життя населення за допомогою розв'язання транспортних питань.

Досліджено, як на практиці врегульовуються проблеми в європейських країнах та Україні, щодо викиду шкідливих речовин в повітря, мікромобільністю, станом доріг, зменшенням кількості транспортних засобів на викопному паливі, сервісним обслуговуванням та іншими питаннями.

Проаналізувавши нормотворчі та практичні аспекти політик, щодо покращення транспортної сфери, були вироблені зазначені в статті рекомендації, щодо методів розв'язання проблем чи покращення їх стану.

Ключові слова: транспортна сфера, транспортний засіб, перевезення, дороги, мікромобільність.

Summary. *The article analyzes the legislative acts of the EU countries, which contain norms aimed at problems in the transport sector. Currently, this issue is relevant, because the importance of transport is that it provides connections between industries, enterprises, regions of the country, and foreign countries. Without transport, the very process of modern production, which requires connections regarding the supply of raw materials and products, would be impossible. Therefore, it is necessary to improve the transport system of connections to improve life and work efficiency.*

It is pointed out that there are quite a lot of problems in the transport sector that need to be solved, for example, emissions of harmful substances into the air, the condition of roads, imperfect technology of road surface production, movement of heavy vehicles on general purpose roads, traffic jams, etc. This problem is solved in different ways in the legislation of the EU countries. A large number of normative legal acts have been introduced, such as the White Paper "Road Map to the Single European Transport Space", Sustainable Urban Mobility Plans, the Brussels Charter, the UN Sustainable Development Goals and others. It is proven that such legislation provides an opportunity to improve the transport and road complex by various methods. The adopted normative acts in Ukraine, which regulate the mentioned shortcomings, regarding the improvement of the population's life with the help of solving transport issues, are analyzed.

It has been studied how problems in European countries and Ukraine are regulated in practice, regarding the emission of harmful substances into the air, micromobility, the condition of roads, the reduction of the number of fossil fuel vehicles, service and other issues.

Having analyzed the normative and practical aspects of policies regarding the improvement of the transport sector, the recommendations specified in the article were developed regarding methods of solving problems or improving their condition.

Key words: *transport sphere, vehicle, transportation, roads, micromobility.*

Постановка проблеми та її зв'язок із важливими науковими та практичними завданнями. Завдання, що стосуються розв'язання проблем економічного розвитку України, є пріоритетними для держави. Особливу увагу привертає транспортна інфраструктура, бо є фундаментальною основою для удосконалення як економічного розвитку країни, так і підвищення якості життя населення. Для цього важливим є переформатування нормативно-правової бази у транспортній галузі та її гармонізація із законодавством ЄС.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких розглядається різні аспекти даної проблеми і на які спирається автор. Проблемам розвитку транспортної галузі присвятили свої дослідження такі вчені як Трипольська Г. [13], Бондаренко І. [14], Яшкіна В. [14], Лепявко Б. [14], Першина О.С [15], Танклевська Н.С. [16], Чернявська Т.А. [16], Сидоренко І.В. [17] та інші. Науковці досліджували питання розвитку транспортного комплексу та розроблювали методи покращення ефективного функціонування цієї сфери.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Мета статті – дослідження сучасного стану правового регулювання транспортної системи України та аналіз досвіду країн ЄС у оптимізації правового регулювання транспортного сектору.

Виклад основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням отриманих наукових результатів. При дослідженні проблеми транспортно-дорожнього комплексу, для початку необхідно дати визначення терміну «транспорт». Транспорт – «це сукупність всіх видів шляхів сполучення, транспортних засобів, технічних пристроїв і споруд на шляхах сполучення, що забезпечують процес переміщення людей і вантажів різного призначення з одного місця в інше» [12]. А от на думку Сидоренко І.В., це «специфічна галузь господарства, яка не створює, як інші виробничі сектори, нових матеріальних цінностей, а також те, що важливість цього

процесу полягає в тому, що забезпечуються зв'язки між галузями, підприємствами, зарубіжними державами»[17]. Окрім цього науковець зазначає те, що без транспорту був би неможливий сам процес сучасного виробництва, для якого необхідні зв'язки щодо постачання сировини й продукції.

Щодо транспортно-дорожнього комплексу, то Сидоренко І. В. вважає, що він є важливою складовою у структурі економіки України, оскільки це поєднання всіх видів транспорту, які взаємодіють між собою для задоволення потреб суспільного господарства в вантажних та пасажирських перевезеннях. До його складу входить також сукупність шляхів сполучення, рухомий склад, засоби управління і зв'язку, різноманітне технічне обладнання, що забезпечує роботу всіх видів транспорту.

Формування та розвиток транспортно-дорожнього комплексу регіону залежить від багатьох факторів: природних, соціально-економічних та історичних. Саме тому до нього пред'являються високі вимоги, стосовно якості, регулярності та надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів, безпеки перевезення пасажирів, швидкості та якості доставлення.

На сьогодні український транспортно-дорожній комплекс має великий потенціал у розвитку, тому що країна розташована на перетині шляхів сполучення між західними європейськими та східними азійськими країнами. Тобто вона має розгалужену сітку транспортних шляхів і розвинутий новітній рухомий склад багатьох видів транспорту. Як відомо, через територію України проходять 4 з 10 Міжнародних транспортних коридорів. Згідно з дослідженнями англійського інституту «Рендел» Україна посідає перше місце за коефіцієнтом транзитності серед європейських країн. Тобто можна зробити висновок, що український транспортно-дорожній комплекс є одним з провідних у Європі за обсягами пасажирських і вантажних перевезень, перевезенням та оформленням транзитних вантажів і за наявністю магістральних газо- та нафтопроводів.

Автомобільні транспортні засоби є найбільш розповсюдженими, тому на їх частку припадає найбільша кількість негативного впливу. Основними недоліками можна визначити такі:

- поганий стан дорожнього покриття;
- викиди шкідливих речовин у атмосферу;
- відставання в розвитку транспортної інфраструктури, транспортно-логістичних технологій, мультимодальних перевезень;
- низький рівень розвитку інфраструктури, сервісного обслуговування, а також загального економічного та технічного стану транспортної галузі нашої країни;
- відсутність в національному законодавстві низки завдань, щодо мікромобільності.

Вищенаведені показники знаходяться на досить низькому рівні. Тому актуальним є завдання сталого розвитку транспорту для підвищення добробуту населення і забезпечення здорової, надійної, економічної, соціальної та екологічної основи як для сьогодення, так і для майбутніх поколінь.

Розробка сталої транспортної політики має на меті узгодження природоохоронних, соціальних і економічних цілей і вимагає вирішення широкого спектра проблем, пов'язаних з наземним транспортом.

Спершу необхідно розглянути деякі цілі сталого розвитку ООН. Важливість їх виконання закріплена Указом Президента України від 30 вересня 2019 року № 722/2019 «Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року», де вказані такі Цілі для України:

- Ціль 3: «забезпечення здорового способу життя та сприяння благополуччю для всіх у будь-якому віці» [2];
- Ціль 9: «створення стійкої інфраструктури, сприяння всеохоплюючій і сталій індустріалізації та інноваціям» [2];

- Ціль 11: «забезпечення відкритості, безпеки, життєстійкості й екологічної стійкості міст, інших населених пунктів» [2];
- Ціль 13: «вжиття невідкладних заходів щодо боротьби зі зміною клімату та її наслідками» [2].

Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року є орієнтирами для розроблення програмних документів та нормативно-правових актів. Досягнення Цілей має відстежуватися кожного року із представленням відповідних оцінок.

Окрім цього, забезпечення вільного переміщення людей у Європі є важливим як в соціальному, так і економічному аспекті інтеграції. Тому потрібно розглянути нормативно-правові акти ЄС, що стосуються функціонування транспорту.

Фундаментальним документом ЄС у сфері транспорту виступає Біла книга «Дорожня карта до єдиного європейського транспортного простору»[3], розроблена Єврокомісією. Її пріоритетами виступає конкурентна транспортна система. В Білій книзі представлено 40 ініціатив, що можуть збільшити зайнятість, і зменшити залежність від імпортованих нафтопродуктів, а також зменшити шкідливі викиди від транспортного сектору. Основні постулати книги такі:

- зменшення кількості ТЗ на викопному паливі в містах на 50 % до 2030 року та на 100 % до 2050 року;
- до 2030 року 30 % автомобільних вантажних перевезень повинні перейти на інші види (на залізничний або водний транспорт);
- до 2050 року більшість пасажирських перевезень на середні відстані (300 км і більше) повинні перейти на залізничний транспорт;
- до 2050 року необхідно наблизитися до нульового рівня смертності від автомобільного транспорту;
- перехід до повного застосування принципів «користувач платить» та «забруднювач платить» та залучення приватного сектору;

- скорочення на 60 % викидів від транспорту до 2050 року (як зазначається, необхідно, щоби пасажирів та вантажі перевозилися найефективнішими видами транспорту, а легкі персональні транспортні засоби можуть використовуватися для останніх кілометрів до точки призначення).

Окрім цього, в містах мають застосовуватись більше варіантів використання різних видів транспорту, поряд з тим для міжміських сполучень вибір варіантів менший. У містах потрібно перейти на чистіший транспорт через високу кількість викидів. Доволі великим є вибір громадського транспорту, особливо можливість застосування велосипедів.

Задля відновлення екологічного балансу та відшкодування шкоди, яку завдає транспорт навколишньому середовищу, в межах Європейського Союзу передбачено справляння плати за користування транспортною інфраструктурою.

В Білій книзі ЄС з транспорту передбачено, що плата за користування транспортною інфраструктурою повинна:

- «поширюватися на всі види транспорту й обчислюватися виходячи з єдиних принципів;
- дозволяти встановити рівновагу між витратами суспільства (зовнішні витрати плюс видатки на інфраструктуру) та прибутками суспільства, які воно отримує при стягненні плати;
- бути розроблена таким чином, щоб уникнути різкого збільшення оподаткування (включаючи транспортні витрати) в економіці в цілому (наприклад, підвищення експлуатаційних видатків можна попередити шляхом зниження чинних податків, таких, як податок на працю, або шляхом спрямування прибутку на фінансування розвитку інфраструктури)» [3].

Основний принцип даного стягнення плати за проїзд має на меті покривати не тільки витрати, що надходять від експлуатації

інфраструктури, а й ті, що спрямовані на її утримання, більше того й зовнішні видатки, тобто видатки, пов'язані із ДТП, забрудненням атмосфери, шумом, перевантаженістю доріг.

Основним принципом призначення ефективної та справедливої ціни користування транспортною інфраструктурою є принцип рівноваги між сумарними витратами та розміром оплати.

Біла книга також закликає поширити транспортну та інфраструктурну політику ЄС на найближчих сусідів для тіснішої інтеграції ринку. Продовженням Білої книги в ЄС став Пакет міської мобільності, який звертає увагу саме на проблематиці міської мобільності. До неї входить обмін досвідом та успішними практиками, цільова фінансова допомога, фінансова підтримка на дослідження та інновації. У Пакеті йдеться про те, що міська мобільність є основною ціллю відповідних суб'єктів на місцевому рівні.

Необхідно зазначити про Брюссельську хартію, що була підписана понад 60 містами країн ЄС. Вона була прийнята для сприяння розвитку велосипедної інфраструктури міст, заохочення інвестицій в неї та збільшення використання велосипедів мешканцями міст. Так, до 2020 року частка пересувань велосипедами має становити 15 % від загального числа поїздок, а кількість загиблих велосипедистів має зменшитися на 50 %.

Не можна не зазначити Стратегію мобільності з низьким рівнем викидів, що визначає способи, якими можна досягнути низьких викидів транспорту:

- підвищення ефективності транспортної системи шляхом максимального використання цифрових технологій та заохочення переходу на використання транспорту з меншими викидами;
- розширення використання відновлюваної електроенергії та відновлюваного синтетичного палива, а також усунення перешкод для електрифікації транспорту;

- прямування до транспортних засобів із нульовими викидами та вдосконалення двигуна внутрішнього згорання.

Але практика свідчить про застосування інших тенденцій. Для прикладу, у 2011 році Єврокомісія прогнозувала, що паливо на основі нафти залишиться для пасажирських та вантажних перевезень навіть після 2050 року. Хоча у Німеччині наприкінці 2016 році було заборонено випускати легкові автомобілі із двигунами внутрішнього згорання з 2030 року з метою зниження шкідливих викидів на 95 % до 2050 року. Норвегія запровадила заборону продажу автомобілів із двигунами внутрішнього згорання з 2025 року. Схожа практика діє в Нідерландах, Франції (з 2040 року), Великій Британії. Так само й інші держави ввели певні заборони, щодо імпорту транспортних засобів із двигунами внутрішнього згорання з 2030 року - Данія, Ізраїль Швейцарія та Велика Британія.

У більшості європейських міст впроваджені обмеження, щодо використання дизпалива, а також діють так звані зони низьких викидів. Такі рішення можуть прийматися з ініціативи міст через неналежну якість повітря. Площі таких зон можуть бути різними — від 8 км² у Мілані до 21 км² в Лондоні чи 88 км² у Берліні. У Німеччині наведені зони почали використовуватись з 2007 року, і стосувалися вони дозволів на в'їзд автівкам, що відповідали певним екологічним стандартам (ЄВРО-2 і далі). При цьому мешканці міст мали позитивну думку, щодо цих зон, адже 67 % людей схвалили цю ідею. Наприклад, у Парижі з 2019 році було заборонено використовувати в центрі міста автівки, вантажівки та мотоцикли на дизпаливі, час експлуатації яких старших 13 років, а в цілому в місті не допускається водити автівки на дизпаливі, старші 18 років, та на бензині — старші 21 року (за невиконання — штраф 68–135 євро залежно від типу транспортного засобу).

Цікавим є той факт, що в Осло, Лондоні, Стокгольмі, Мілані впроваджені податки на затори. Так, в Осло автівка на бензині в заторі під час години пік має заплатити 5,75 євро, на дизпаливі — 6,29 євро.

З точки зору законодавства країн ЄС та його застосування на практиці було б доречно розглянути ці питання стосовно розв'язання транспортних проблем в Україні, адже в преамбулі Конституції України закріплено положення про незворотність стратегічного курсу держави на набуття повноправного членства в Європейському Союзі та в Організації Північноатлантичного договору[1].

Для поліпшення ситуації з викидом шкідливих речовин в повітря в Україні у 2018 році була прийнята Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [4]. Її головною метою є підвищення рівня безпеки та зменшення негативного впливу транспортного сектору на довкілля, покращення якості надання транспортних послуг, а ще створення умов, які зроблять можливим поступову інтеграцію України у внутрішній ринок ЄС. Наведена стратегія визначає необхідним «використання паливно-економічних та екологічних транспортних засобів, застосування альтернативних видів палива, «зелених» видів транспорту, пріоритетність потреб охорони навколишнього природного середовища» [4]. Даний нормативно-правовий акт має на меті:

- використання альтернативних видів палива та електроенергії в розмірі 50% до 2030 року;
- збільшення частки використання електротранспорту та електромобілів, доведення частки електротранспорту у внутрішньому сполученні до 75% у 2030 році;
- оновлення транспортних засобів у містах з переважним переходом на електротранспорт.

Окрім цього, прийнята у 2017 році Енергетична стратегія України на період до 2035 року [6] зазначає, що в найближчі десятиріччя очікується

відмова від транспортних засобів із двигунами внутрішнього згорання, замість них використовуватимуться беземісійні електричні та водневі двигуни. Відповідно до цих положень, передбачається, що у 2020–2025 роках буде створено розгалужену інфраструктуру для розвитку електротранспорту. Стратегія має на меті використання електроенергії на транспорті, а також біопалива другого покоління.

А от щодо проблем неналежного стану доріг, зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод, низького рівня розвитку інфраструктури та сервісного обслуговування, то з 7 квітня 2021 року було видане розпорядження «Про затвердження плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року»[5]. Зокрема, до плану заходів було включено:

- проєкти розвитку транспортної інфраструктури як на регіональному, так і на міждержавному рівнях;
- залучення інноваційних технологій та впровадження пільг для підтримки національних виробників;
- підвищення якості надання транспортних послуг, їх екологічність та відповідність світовим стандартам, інтеграція української транспортної системи до європейської мережі тощо.

Своєю чергою, такі нормативні акти як, Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року [7] та Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року [8] визначають основною ціллю покращення безпеки дорожнього руху та зниження соціальних та економічних втрат і збитків від аварійності на дорогах. Також було прийнято Закон України «Про внесення змін до деяких законів України щодо управління безпекою автомобільних доріг» [9], де вводяться поняття аудиту безпеки автомобільних доріг – «незалежне, системне, технічне та детальне оцінювання впливу проєктних рішень на безпеку автомобільних доріг»[9].

Доречним, окрім вищенаведеного, будуть питання регулювання мікромобільності. Воно є досить новим, адже у переважній більшості європейських країн документи було впроваджено у 2018-2020 роках, у низці країн законодавство ще розробляється або ж тривають певні перехідні періоди. Основні проблеми, що виникають з початком масового використання засобів мікромобільності, пов'язані з безпекою дорожнього руху, інфраструктурою та порядком міст, місцем цих засобів та прокатних систем у міській транспортній системі та впливом на довкілля. У окремих країнах за останні роки нормативна база змінювалась кілька разів, тому можна говорити про те, що тривають пошуки кращих політик.

Мікромобільність вже є реальністю сьогодення, і напрацювання дієвих засобів її використання може надати суспільству багато переваг: гнучка мобільність, зменшення викидів у містах, особисті фінансові заощадження, зменшення навантаження на транспортну мережу, підвищення рівності тощо. Водночас, наприклад, електросамокати не забезпечують належний рівень рухливості при щоденному використанні, на відміну від поїздки на велосипеді та піших переміщень.

Щоб краще зрозуміти чи готова Україна до активного використання мікромобільності, потрібно деталізувати:

- легальний статус користувача такого транспорту, як учасника дорожнього руху;
- безпека та місця для безпечного пересування для легкого персонального транспорту.

Відповідно до міжнародної практики, користувачі електросамокатів та решти засобів легкого персонального транспорту прирівнюються до прав та обов'язків велосипедистів.

Робота над легалізацією користувачів мікромобільності в Україні почалась в грудні 2019 року, і громадсько-експертне середовище надавало свої пропозиції депутатам Верховної ради з комітету транспорту та

інфраструктури. У 2020 році було зареєстровано 2 законопроекти для врегулювання цього питання. Наразі у нас досі відсутнє законодавче закріплення цих питань, і в зв'язку з цим, користувачі не знають які у них права та обов'язки, де вони можуть рухатись, і у разі ДТП поліція не знає як класифікувати водія самоката, моноколеса, гіроскутера тощо.

Висновки та перспективи подальших досліджень у даному напрямку. Аналіз європейського досвіду, щодо транспорту, а також українських програмних документів демонструє, що в нашій країні є багато завдань для вдосконалення. Зважаючи на це, можна висвітлити рекомендації для органів влади, щодо проблем в транспортно-дорожньому комплексі.

По-перше, було б необхідним поновити раніше розроблені проекти законів та постанов для гармонізації українського законодавства з європейським, однак вони не приймаються. Зокрема, йдеться про такі акти: «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні з метою приведення їх у відповідність з актом Європейського Союзу», «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони»; «Про внесення змін до деяких законів України щодо приведення їх у відповідність із законодавством Європейського Союзу у сфері перевезення небезпечних вантажів».

По-друге, попри те, що Європейська Біла книга не є обов'язковою для впровадження, в ній наявні певні положення, що є релевантними й для України, бо вона рекомендує поступове виведення з використання автомобілів на викопному паливі до 2050 року з одночасним збільшенням кількості електротранспорту, в тому числі дорожнього. Це необхідно було б

застосувати й в Україні, особливо було б доречним заохочувати автоімпортерів та автовласників.

По-третє, в Україні у системах громадського транспорту доцільно замінити автобуси на електробуси. Необхідно залучати електромобілі для роботи в різних службах: доставлення, таксі, прокату автомобілів, що зумовило б нижчий рівень викидів та шуму, а головне зменшило затори у години пік.

Окрім вищенаведеного, необхідно зазначити, що ефективніша політика, щодо транспортних проблем, була б якщо міста брали на себе більшу відповідальність у прийнятті рішень на місцевому рівні. Спочатку потрібно належним чином підготувати нормативно-правову базу. Доцільно впровадити окремо виділені міські території з нульовим рівнем викидів забруднювальних речовин, це може бути певна зона, де найгірша якість повітря. Надалі такі б дії допомогли б краще інтегрувати електротранспорт і майбутній водневий транспорт.

Окремо необхідно виділити рекомендації, щодо покращення мікромобільності в Україні:

- надати визначення мікромобільності;
- ввести граничні параметри для попадання транспортних засобів у категорію мікромобільності за швидкістю, потужністю, масою;
- зрівняти у правах та обов'язках, щодо регулювання руху, засобів мікромобільності до користувачів велосипедів;
- розробити стратегічні документи, що могли б передбачити заходи з розвитку інфраструктури для мікромобільності, відповідне фінансування, проведення інформаційних кампаній щодо позитивних наслідків використання велосипедів та засобів мікромобільності як транспорту;

- створити правила перевезень велосипедів та засобів мікромобільності у громадському транспорті, як міському, так і міжміському засобами сполучень.

Література

1. Конституція України // Відомості Верховної Ради України (ВВР). 1996. № 30. Ст. 141. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 08.04.2023)
2. Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року : Указ Президента України від 30.09.2019 р. № 722/2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/722/2019#Text> (дата звернення: 08.04.2023)
3. Біла Книга – Транспорт «План розвитку єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи» // Видавничий центр Європейського Союзу в Люксембурзі, 2011. 28 с. (дата звернення: 08.04.2023)
4. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 08.04.2023)
5. Про затвердження плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року % Розпорядження Кабінету Міністрів України від 07.04.2021 р. № 321-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/321-2021-%D1%80#Text> (дата звернення: 08.04.2023)
6. Про схвалення Енергетичної стратегії України на період до 2035 року "Безпека, енергоефективність, конкурентоспроможність" :

- Розпорядження Кабінету Міністрів України від 18.08.2017 р. № 605-р.
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/605-2017-%D1%80#Text> (дата звернення: 08.04.2023)
7. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 р. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text> (дата звернення: 08.04.2023)
8. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.12.2020 р. № 1287. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-%D0%BF#Text> (дата звернення: 07.04.2023)
9. Про внесення змін до деяких законів України щодо управління безпекою автомобільних доріг : Закон України // Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2019. № 50. Ст. 357. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/200-20#Text> (дата звернення: 07.04.2023)
10. Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2023 роки : Постанова Кабінету Міністрів України від 21.03.2018 р. № 382. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/382-2018-%D0%BF#Text> (дата звернення: 07.04.2023)
11. Про оцінку впливу на довкілля : Закон України // Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2017. № 29. Ст. 315. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2059-19#Text> (дата звернення: 06.04.2023)
12. Авіаційна безпека : навч. посіб. для студ. спец. 7.06010105 "Автомобільні дороги та аеродроми" спеціалізації "Будівництво і

- експлуатація аеродромів" / Дмитриченко М. Ф. [та ін.] ; Нац. трансп. ун-т. К. : НТУ, 2013. 103 с. (дата звернення: 09.04.2023)
13. Трипольська Г. Рекомендації до транспортного законодавства України з урахуванням практик ЄС. Київ, 2020. 39 с. (дата звернення: 09.04.2023)
14. Бондаренко І., Яшкіна В., Лепявко Б., Біла книга мікромобільності. Київ. 39 с. (дата звернення: 09.04.2023)
15. Першина О.С. Екологічні вимоги до транспорту в Європейському Союзі. Міністерство юстиції. URL: https://minjust.gov.ua/m/str_6957 (дата звернення: 12.04.2023)
16. Танклевська Н.С., Чернявська Т. А. Сучасні проблеми розвитку транспортного сектору України. Облік і фінанси АПК: освітній портал. URL: <https://magazine.faaf.org.ua/suchasni-problemi-rozvitku-transportnogo-sektoru-ukraini.html> (дата звернення: 12.04.2023)
17. Сидоренко І. В. Транспортно-дорожній комплекс регіону як об'єкт інноваційно-інвестиційної діяльності. URL: http://ir.stu.cn.ua/bitstream/handle/123456789/10197/28_Сидоренко_ІВ.pdf (дата звернення: 12.04.2023)

References

1. Konstytutsiia Ukrainy // Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy (VVR). 1996. № 30. Ст. 141. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text> (application date 08.04.2023)
2. Pro Tsili staloho rozvytku Ukrainy na period do 2030 roku : Ukaz Prezidenta Ukrainy vid 30.09.2019 r. № 722/2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/722/2019#Text> (application date 08.04.2023)

3. Bila Knyha – Transport «Plan rozvytku yedynoho yevropeiskoho transportnoho prostoru – na shliakhu do konkurentospromozhnoi ta resursoefektyvnoi transportnoi systemy» // Vydavnychiy tsentr Yevropeiskoho Soiuzu v Liuksemburzi, 2011. 28 s. (application date 08.04.2023)
4. Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku : Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30.05.2018 r. № 430-r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (application date 08.04.2023)
5. Pro zatverdzhennia planu zakhodiv z realizatsii Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku % Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 07.04.2021 r. № 321-r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/321-2021-%D1%80#Text> (application date 08.04.2023)
6. Pro skhvalennia Enerhetychnoi stratehii Ukrainy na period do 2035 roku “Bezpeka, enerhoefektyvnist, konkurentospromozhnist” : Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 18.08.2017 r. № 605-r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/605-2017-%D1%80#Text> (application date 08.04.2023)
7. Pro skhvalennia Stratehii pidvyshchennia rivnia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini na period do 2024 roku : Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 21.10.2020 r. № 1360-r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text> (application date 08.04.2023)
8. Pro zatverdzhennia Derzhavnoi prohramy pidvyshchennia rivnia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini na period do 2023 roku : Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 21.12.2020 r. № 1287. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-%D0%BF#Text> (application date 07.04.2023)

9. Pro vnesennia zmin do deiakykh zakoniv Ukrainy shchodo upravlinnia bezpekoiu avtomobilnykh dorih : Zakon Ukrainy // Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy (VVR). 2019. № 50. St. 357. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/200-20#Text> (application date 07.04.2023)
10. Pro zatverzhennia Derzhavnoi tsilovoi ekonomichnoi prohramy rozvytku avtomobilnykh dorih zahalnoho korystuvannia derzhavnoho znachennia na 2018-2023 roky : Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 21.03.2018 r. № 382. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/382-2018-%D0%BF#Text> (application date 07.04.2023)
11. Pro otsinku vplyvu na dovkilia : Zakon Ukrainy // Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy (VVR). 2017. № 29. St. 315. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2059-19#Text> (application date 06.04.2023)
12. Aviatsiina bezpeka : navch. posib. dlia stud. spets. 7.06010105 "Avtomobilni dorohy ta aerodromy" spetsializatsii "Budivnytstvo i ekspluatatsiia aerodromiv" / Dmytrychenko M. F. [ta in.] ; Nats. transp. un-t. K. : NTU, 2013. 103 s. (application date 09.04.2023)
13. Trypolska H. Rekomendatsii do transportnoho zakonodavstva Ukrainy z urakhuvanniam praktyk YeS. Kyiv, 2020. 39 s. (application date 09.04.2023)
14. Bondarenko I., Yashkina V., Lepiavko B., Bila knyha mikromobilnosti. Kyiv. 39 s. (application date 09.04.2023)
15. Pershyna O.S. Ekolohichni vymohy do transportu v Yevropeiskomu Soiuzi. Ministerstvo yustytzii. URL: https://minjust.gov.ua/m/str_6957 (application date 12.04.2023)
16. Tanklevska N.S., Cherniavska T. A. Suchasni problemy rozvytku transportnoho sektoru Ukrainy. Oblik i finansy APK: osvittii portal. URL: <https://magazine.faaf.org.ua/suchasni-problemi-rozvitku-transportnogo-sektoru-ukraini.html> (application date 12.04.2023)

17. Sydorenko I. V. Transportno-dorozhnyi kompleks rehionu yak ob'iekt innovatsiino-investytsiinoi diialnosti. URL: http://ir.stu.cn.ua/bitstream/handle/123456789/10197/28_Sydorenko_IV.pdf (application date 12.04.2023)