DOI: 10.31359/2079-6242-2022-45-68
УДК 343.346.2

***В. С. Батиргареєва*,** доктор юридичних наук, професор, директор НДІ ВПЗ ім. академіка В. В. Сташиса НАПрН України, головний науковий співробітник Державної наукової установи «Інститут інформації, безпеки і права» НАПрН України
ORCID: 0000-0003-3879-2237

УБЕЗПЕЧЕННЯ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ: ДО МЕТОДОЛОГІЇ СТВОРЕННЯ СУЧАСНОЇ ПРАВОВОЇ ПЛАТФОРМИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

Постановка проблеми. У кримінологічній науці традиційним є підхід, при якому розв'язанню проблеми, що належить до кола проблем саме кримінологічних, передує презентація її актуальності, котра обов'язково підкріплюється відповідними статистичними показниками. Стан безпеки дорожнього руху, без сумніву, є предметом кримінологічного вивчення, адже левову частку нещасних випадків з учасниками цього руху складають правопорушення, ім'я яким злочинність, або принаймні фонові її явища (йдеться про адміністративні делікти, які завжди створюють ґрунт для більш тяжких правопорушень).

Не є виключенням і наше дослідження проблеми безпеки на автошляхах як такої та у подальшому розробки заходів убезпечення учасників дорожнього руху з огляду на стандарти безпеки у цій царині, що існують в європейській правовій родині, до якої найближчим часом приєднається Україна. Подібний хід міркувань є частиною методологічного каркасу розв'язання конкретного завдання, що стоїть перед нами.

Отже, звернемося до цифр – індикаторів актуальності проблеми убезпечення учасників дорожнього руху. У повідомленні дайджесту Всесвітньої організації охорони здоров'я (далі – ВООЗ) від 20 липня 2022 р. зазначено, що в результаті дорожньо-транспортних пригод щорічно обривається життя приблизно 1,3 млн людей[1]. У той самий час у Доповіді про стан безпеки дорожнього руху у світі, підготовленій ВООЗ у 2018 році, наведено ще більш вражаючі цифри: кількість загиблих внаслідок ДТП посітйно зростає, сягнувши у 2016 р. відмітки в 1,35 млн осіб[2]. На додаток до цього ще від 20 до 50 млн людей отримують несмертельні травми, причому багато хто стає інвалідами через ці травми[3]. Уявляється, що більш точні цифри надати неможливо, оскільки в тих чи інших країнах існують різні підходи до фіксації відомостей про дорожньо-транспортні пригоди, вживаються певні «комбінації», аби знизити відповідні показники для офіційної звітності, що подається до ВООЗ, застосовуються різні методики для підрахунків втрат тощо. Як раніше ми зазначали, подібна практика ускладнює завдання ВООЗ під час складання періодичних звітів про дотримання дорожньо-транспортної безпеки чи то у певному регіоні, чи то у світі в цілому[4].

Водночас не можна не помітити, що показники смертності відносно чисельності населення світу в останні роки стабілізувалися. Певний прогрес в цьому аспекті було досягнуто за рахунок вдосконалення транспортного законодавства, стандартів, в яких встановлюються вимоги до засобів і порядку перевірки технічного стану, обслуговування і ремонту колісних транспортних засобів та покращення якості надання домедичної допомоги

[1] 'Road traffic injuries' (WHO) <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries/> (дата звернення 20.04.2023)

[2] *Global World Status Report on Road Safety 2018* (World Health Organization; 2018) XI.

[3] 'Road traffic injuries' (WHO) <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries/> (дата звернення 20.04.2023)

[4] Батиргареєва В. С. 'Методологія кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні' (2022) 44 Питання боротьби зі злочинністю 22.

постраждалим унаслідок ДТП. Отже, з огляду на те, що «гарне» правове регулювання у певній мірі здатне зупинити лавину дорожнього травматизму, у тому числі й такого, що завершується смертю потерпілого, логічно виникають певні запитання. Принаймні два з них уявляються вельми актуальними. По-перше, яким має бути це законодавство та в який спосіб слід вдосконалювати його? По-друге, що в цілому має виступати орієнтиром для констатації «гарного» стану законодавства? Ці запитання є нагальними й для України, адже у рейтингу дорожнього травматизму, за даними Європейського регіонального бюро ВООЗ, наша країна посідає дев'яту сходинку за показниками смертності від травм, отриманих внаслідок ДТП, на 100 тис. осіб в Європейському регіоні ВООЗ та належить до країн, що не мають відомостей реєстрації смертності, які задовольняли б критеріям повноти відповідної інофрмації[1]. Нас випереджають за рівнем смертності на автошляхах лише такі країни, як Таджикистан, Казахстан, Вірменія, Боснія і Герцеговина, Киргизстан Грузія, РФ та Туркменістан[2].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Над проблемою формування правової платформи для побудови в Україні сучасної системи управління безпекою дорожнього руху та скорочення смертності й травматизму на автошляхах працюють одночасно й законодавчий корпус, й різні владні та громадські інституції, й вчені. Серед фахівців-теоретиків особливо слід виділити здобуток науковців, що проводять поглиблене дослідження аналізованої проблематики під керівництвом професора В. В. Голіни (склад творчого колективу: Б. М. Головкін, Ю. Б. Данильченко, М. Г. Колодяжний, О. В. Новіков, А. В. Калініна, С. С. Шрамко, І. О. Христич, С. В. Панова). Цей потужний колектив третій рік поспіль виконує дослідження за фундаментальною темою «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту України», метою якого є розробка концептуальних засад і перспективних напрямів стратегії запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні, удосконалення чинної системи державного управління з убезпечення дорожнього руху в країні з огляду на стандарти, що містяться в законодавстві ЄС, та особливості воєнного стану[3].

У ракурсі наміченої для вивчення проблематики особливо слід відмітити публікації М. Г. Колодяжного[4] та С. С. Шрамко[5]. Отримані цими науковцями результати, по-перше, розкривають сутність й стан державної політики і державного управління безпекою дорожнього руху та експлуатацією транспорту в Україні у теперішній час; по-друге, дають уявлення про логіку й завдання формування відповідного правового забезпечення для покращення в Україні ситуації із дорожнім рухом, ураховуючи, у тому числі, світовий досвід нормативно-правової регламентації зазначеної сфери суспільного життя. І хоча методологія удосконалення чинного законодавства України в плані послідовності необхідних «технологічних» дій виявляється достатньо простою – виявлення прогалин у чинному законодавстві та розробка потрібного нормативно-правового документа, – проте ситуація, в якій матиме все це відбуватися, сьогодні ускладнюється принаймні трьома обставинами, а саме: збройною агресією рф проти України, котра перервала течію процесів нормотворення мирного часу, людським фактором – корумпованою ментальністю учасників транспортної сфери та недостатністю матеріальних засобів через оборонний характер економіки, зумовлений війною.

Разом із тим аналізована сфера належить до пріоритетних площин, в яких у першу чергу має здійснюватися процес приведення законодавства України у відповідність до *acquis communautaire* ЄС. Тому методологія створення сучасної правової платформи в Україні у сфері убезпечення транспортної сфери не можлива без рефлексії на активно розпочаті євроінтеграційні процеси, що визна-

[1] *Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Европейском регионе ВОЗ 2019.* (Европейское региональное бюро ВОЗ, 2020) 118.

[2] –

[3] 'Звіт про наукову діяльність у 2022 році' (НДІ ВПЗ імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України, 2022) 62.

[4] Колодяжний М. Г. 'Нормативно-правові засади безпеки дорожнього руху у зарубіжних країнах' (2022) 43 Питання боротьби зі злочинністю 102–112; – 'Щодо системи міжнародно-правового регулювання безпеки дорожнього руху'. *Актуальні проблеми кримінального права, процесу, криміналістики та оперативно-розшукової діяльності:* тези V Всеукр. наук.-практ. конф. (Хмельницький, 25 лют. 2022 р.) 669–672; – 'Правопорушення у сфері дорожнього руху: карати чи профілактувати?' *Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану:* матеріали Всеукр. наук.-практ. онлайн-конф. (Кривий Ріг, 27 трав. 2022 р.) 66–69.

[5] Шрамко С. С. 'Впровадження в Україні державної політики щодо зниження тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод' (2022) 2(18) Вісник Асоціації кримінального права 172–185.

ються наразі головною магістраллю й курсом державної політики нашої країни. З огляду на цей факт і викладені вище міркування слід ще раз звернути уваги на об'ємність завдань, що стоять перед Україною у цьому зв'язку, і необхідність енергійного вживання заходів для створення в нашій країні транспортної системи, у тому числі автомобільної, такої якості, що була б близька до ідеалу сучасних уявлень про безпеку у даній сфері.

Метою статті є: по-перше, визначення у методології створення правової платформи із забезпечення транспортної безпеки на автошляхах місця й ролі документів ЄС, імплементація яких впливатиме на безпеку учасників дорожнього руху та зниження рівня автотранспортної злочинності; по-друге, виділення певних етапів запровадження положень ключових директив і регламентів ЄС, що стосуються безпеки дорожнього руху; по-третє, оцінка ступеня готовності українського суспільства до сприйняття європейських стандартів транспортної безпеки.

Виклад основного матеріалу. Глобалізація та інтернаціоналізація суспільного життя, якою пронизана історія Новітнього часу, призводять до утворення наднаціональних політико-економічних структур. Однією із таких структур є Євросоюз, основною метою якого стає системний захист внутрішнього ринку, реалізація спільних секторальних і горизонтальних політик, синергізм економічного та соціального розвитку[1]. У парадигмі такого розуміння економічної складової визначальною галуззю європейської економіки слід визнати транспортну галузь, оскільки транспорт, як зазначається у спеціальній літературі, завжди відігравав у ЄС особливу роль у формуванні вільного руху товарів, капіталу, робочої сили, а відтак, потребував чіткої визначеності в плані стандартизації, безпеки, модернізації технічних потужностей, конкурентоспроможності тощо[2]. З огляду на те, що понад 40% зовнішньоторгового обігу України[3] (який, звісно ж, не уявляється без транспортної логістики) припадає на країни ЄС, необхідність у створенні чіткого механізму правового регулювання відносин у транспортній сфері є надзвичайною.

Отже, аксіома майбутнього нашої держави – євроінтеграційний курс. Цією аксіомою визначаються й особливості методології створення (або принаймні вдосконалення) національної правової платформи у транспортній сфері та диктується логіка відповідних дій. Визначимо ті фактори й події, що виступають своєрідними віхами, орієнтуючись на які уявляється можливим максимально гармонізувати українське законодавство з європейським.

Першу віху на шляху гармонізації національної та європейської законодавчих систем позначимо як *зовнішня нормативна віха*. Такою віхою є конкретні документи, які стали результатом втілення державної волі і здійснення визначених кроків у напряму встановлення європейського діалогу, який Україною ведеться вже майже тридцять років. Свого часу першим етапом цього діалогу стало підписання Угоди про партнерство і співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їхніми державами-членами. Цей документ був підписаний 16 червня 1994 р. та ратифікований Законом України «Про ратифікацію Угоди про партнерство і співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами» від 10 листопада 1994 р.[4] Важливо підкреслити, що у векторі розвитку економічного співробітництва сторони зазначеної Угоди наголосили на розвитку та зміцненні партнерства у галузі транспорту, яке має на меті реконструкцію і модернізацію транспортних систем і мереж доріг в Україні, а також поглиблення і забезпечення, в разі потреби, сумісності транспортних систем в контексті створення більш глобальної транспортної системи (ст. 64)[5]. Причому транспортна галузь країн-членів ЄС задовольняє більш високим стандартам стосовно безпеки експлуатації транспорту й відповідно охорони довкілля, аніж в Україні.

[1] Чужиков В. І. (ред) *Європейська інтеграційна політика: навчальний посібник* (ДВНЗ «Київ. нац. екон. ун-т ім. В. Гетьмана», 2010) 452

[2] –

[3] *Примітка*. Дані наводяться за 2019 р. Див.: 'Довідка «Зовнішня торгівля України товарами та послугами у 2019 році»' (Міністерство економіки України) <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=30d3074d-6882-4aac-bc4f-f4af8a30b221 &title=DovidkazovnishniaTorgivliaUkrainiTovaramiTaPoslugamiU2019-Rotsi.> (дата звернення: 15.03.2023)

[4] Про ратифікацію Угоди про партнерство і співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами: Закон України від 10 листопада 1994 р. №237/94-ВР. *Відомості Верховної Ради України.* 1994. №46. Ст. 415.

[5] Про ратифікацію Угоди про партнерство і співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами: Закон України від 10 листопада 1994 р. №237/94-ВР. *Відомості Верховної Ради України.* 1994. №46. Ст. 415.

Тому кейс співробітництва включав не лише, власне, модернізацію автомобільних доріг та управління автомобільним транспортом, а й підготовку законодавчої та організаційної бази для розробки й імплементації відповідної політики, щоб закріпити ці стандарти та запровадити їх неухильну реалізацію у практичній площині.

На теперешній час документальним підсумком європейського діалогу нашої країни із західними партнерами є Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода про асоціацію), що підписувалася у два етапи: 1) політичну частину та Заключний акт Позачергового Саміту Україна – ЄС підписано 21 березня 2014 р.; 2) економічну частину – 27 червня 2014 р. у ході засідання Ради ЄС. Синхронна ратифікація Угоди Верховною Радою України та Європейським Парламентом відбулася 16 вересня 2014 р. Цікаво відзначити, що Угода про асоціацію за своїм обсягом і тематичним охопленням є найбільшим міжнародно-правовим документом за всю історію України та найбільшим міжнародним договором із третьою країною, коли-небудь укладеним Європейським Союзом[1]. Цей документ дав старт системним політико-правовим, інституційним і соціально-економічним реформам в Україні в інтеграційній парадигмі принципово нового формату відносин між Україною та ЄС.

До глави 7 «Транспорт» зазначеної Угоди про асоціацію маються два Додатки XXXII та XXXIII, в яких перелічені директиви і регламенти ЄС у транспортній сфері, положення яких необхідно імплементувати в українське законодавство. Серед таких документів, зокрема, й ті, що безпосередньо стосуються безпеки учасників дорожнього руху. Наразі йдеться про такі документи, як-от: Директива Ради № 92/6/ЄЕС від 10 лютого 1992 р. щодо встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості для певних категорій механічних транспортних засобів у Співтоваристві (далі – Директива Ради № 92/6/ЄЕС); Директива 2014/45/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 3 квітня 2014 р. щодо періодичних перевірок придатності до експлуатації колісних транспортних засобів та їхніх причепів (замість Директиви № 2009/40/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 6 травня 2009 р. про перевірки з придатності до експлуатації автомобілів та автопричепів, що втратила чинність) (далі – Директива 2014/45/ЄС); Директива Ради № 91/439/ЄЕС від 29 липня 1991 р. про посвідчення водія (введення категорій посвідчень водія, умови видачі посвідчень водія, вимоги для тестів на отримання посвідчення водія) (далі – Директива № 91/439/ЄЕС); Директива № 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 р. про перевезення небезпечних вантажів наземним транспортом (далі – Директива № 2008/68/ЄС); Регламент (ЄЕС) № 3821/85 від 20 грудня 1985 р. про реєструвальні пристрої на автомобільному транспорті; Директива № 2002/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 11 березня 2002 р. про організацію робочого часу осіб, які здійснюють мобільну автотранспортну діяльність (далі – Директива № 2002/15/ЄС); Директива № 2003/59/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 15 липня 2003 р. про початкову кваліфікацію і періодичну підготовку водіїв деяких видів автомобільного транспорту для перевезення вантажів або пасажирів, що вносить зміни до Регламенту Ради (ЄЕС) № 3820/85 і Директиви Ради № 91/439/ЄЕС та припиняє дію Директиви Ради № 76/914/ЄЕС (далі – Директива № 2003/59/ЄС); Директива Ради 96/53/ЄС від 25 липня 1996 р. про встановлення для деяких дорожніх транспортних засобів, що перебувають в обігу в межах Співтовариства, максимальних дозволених розмірів для внутрішнього та міжнародного дорожнього руху та максимальної дозволеної маси для міжнародного дорожнього руху (далі – Директива № 96/53/ЄС) та ін. Разом із тим має опосередковане значення до розглядуваного питання й Доповнення XVII-2 «Правила, що застосовуються до фінансових послуг» до Додатку XVII «Нормативно-правове наближення», в якому міститься Директива № 2009/103/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 16 вересня 2009 р. щодо страхування від цивільної відповідальності по відношенню до використання автотранспортних засобів та забезпечення виконання зобов'язань щодо страхування такої відповідальності (кодифікована версія)[2].

[1] Угода про асоціацію. URL: https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/yevropejska-integraciya/ugoda-pro-asociacyu (дата звернення: 15.03.2023)

[2] Додаток XVII – Нормативно-правове наближення. UTL: https://eu-ua.kmu.gov.ua/tekst-uhody-pro-asotsiatsiiu/dodatky-iv-rozdil/normatyvno-pravove-nablyzhennia. (дата звернення: 15.03.2023)

За словами одного з представників Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України (Мінінфраструктури), всього Україна має імплементувати 44 директиви та 13 регламентів ЄС у сфері транспорту та надання послуг поштового зв'язку і 13 директив та три регламенти у сфері морського та внутрішнього водного транспорту[1]. Тому логічним продовженням ратифікації Угоди про асоціацію став, власне, процес її імплементації відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України «Про імплементацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони» від 17 вересня 2014 року № 847-р. Цим распорядженням було затверджено План заходів з імплементації зазначеної Угоди на 2014–2017 роки (далі – План заходів)[2], що з огляду на євроінтеграційний курс держави доцільно визнати другою умовною віхою у методології створення в Україні правової платформи для убезпечення учасників дорожнього руху. Цей етап імплементації позначимо як *внутрішня нормативна віха*. Саме такою документальною віхою є зазначене розпорядження, котрим, повторимося, затверджено відповідний План заходів.

Чільне місце у цьому Плані заходів відводиться, у тому числі, й питанням транспортної системи. У главі 7 цього Плану («Транспорт») з метою адаптації українського законодавства в аналізованій сфері до стандартів ЄС було передбачено, по-перше, виконання вже раніше намічених планів імплементації директив і регламентів (наприклад, вищезазначених директив №№ 2008/68/ЄС, 92/6/ЄЕС, 2002/15/ЄС, 2003/59/ЄС та ін.); по-друге, розробку планів імплементації щодо тих європейських документів, підготовча робота з імплементації яких ще не проводилася. Водночас життя не стоїть на місці, тому окремо наголошено на оновленні додатків XXXII та XXXIII до розділу V Угоди про асоціацію, в якому передбачається й глава 7 «Транспорт». Внаслідок цього завданнями гармонізації українського законодавства до законодавства ЄС стала, зокрема, й імплементація положень Регламенту Європейського Парламенту та Ради (ЄС) № 165/2014 від 4 лютого 2014 р. про тахографи на дорожньому транспорті, скасування Регламенту Ради (ЄЕС) № 3821/85 про реєструвальне обладнання на дорожньому транспорті та внесення змін до Регламенту Європейського Парламенту та Ради (ЄС) № 561/2006 від 15 березня 2006 р. про гармонізацію деякого соціального законодавства, пов'язаного з дорожнім транспортом; Директиви Європейського Парламенту та Ради 2014/47/ЄС від 3 квітня 2014 р. про технічну придорожню перевірку придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів, що пересуваються в Союзі і визнання Директиви 2000/30/ЕС такою, що втратила чинність (далі – Директива 2014/47/ЄС), та ін.).

У жовтні 2017 р. постановою Кабінету Міністрів України «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» затверджується наступний План заходів з виконання Угоди про асоціацію[3]. У ньому так само зачіпаються питання вдосконалення українського законодавства з убезпечення транспортної сфери. Цей План примітний тим, що в ньому зазначаються не лише документи, які треба імплементувати, а й конкретні кроки (завдання та заходи) на цьому шляху. Так, з метою імплементації положень Директиви Ради № 92/6/ЄЕС передбачено, зокрема, вжити конкретних кроків для забезпечення встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості на транспортних засобах у сфері міжнародних вантажних перевезень; внести зміни до законодавства України щодо встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості на транспортних засобах, що використовуються для міжнародних пасажирських перевезень; розробити регуляторну базу щодо встановлення та використання пристроїв обмеження

[1] 'Мінінфраструктури має імплементувати 57 директив та 16 регламентів ЄС – Криклій' (UKRINFORM) <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3038573-mininfrastrukturi-mae-implementuvati-57-direktiv-ta-16-reglamentiv-es-kriklij.html.> (дата звернення: 15.03.2023)

[2] План заходів з імплементації Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, на 2014–2017 роки: затв. розпорядженням Кабінету Міністрів України від 17 вересня 2014 р. № 847-р. *Офіційний вісник України.* 2014. № 77. Ст. 2197.

[3] План заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: затв. постановою Кабінету Міністрів України «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» від 25 жовтня 2017 р. № 1106. *Офіційний вісник України.* 2018. № 24. Ст. 852.

швидкості руху автомобільних транспортних засобів, що використовуються для міжнародних пасажирських перевезень; внести зміни до законодавства України та розробити регуляторну базу щодо встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості на транспортних засобах, що зареєстровані після 1 січня 2008 р. та використовуються для національних перевезень. У свою чергу, щоб розробити регуляторну базу щодо встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості руху автомобільних транспортних засобів, що використовуються для міжнародних пасажирських перевезень, ставиться завдання: 1) розроблення, видання та реєстрації в Мін'юсті нормативно-правового акта, який урегульовує організацію робіт щодо встановлення, налаштування, технічного обслуговування та ремонту пристроїв обмеження швидкості руху автомобільних транспортних засобів; 2) розроблення проекту акта Кабінету Міністрів України щодо технічних вимог до обмежувачів швидкості руху автомобільних транспортних засобів відповідно до Правил Єдиної економічної комісії ООН; 3) опрацювання проекту акта з експертами ЄС; 4) подання проекту акта Кабінету Міністрів України на розгляд Кабінету Міністрів України[1].

Крім зазначеної Директиви, у цьому Плані йдеться про імплементацію низки інших документів, що мають безпосереднє значення для убезпечення учасників дорожнього руху, як-от: Регламент № 561/2006; Директива № 2002/15/ЄС; Директива 2003/59/ЄС; Директива 2008/68/ЄС; Директива 2014/45/ЄС; Директива 2014/47/ЄС; Регламент (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 р. про встановлення спільних правил стосовно умов, яких потрібно дотримуватись для заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень і про припинення дії Директиви Ради 96/26/ЄС; Директива 2006/126/ЄС від 20 грудня 2006 р. про посвідчення водія (оновлена Директива № 91/439/ЄЕС); Директива 2007/46/ЄС, що встановлює правові основи для схвалення моторних транспортних засобів та їх причепів, а також систем, компонентів і окремих технічних вузлів, призначених для таких транспортних засобів (Рамкова Директива) від 5 вересня 2007 р.; Директива 2008/96/ЄС з управління безпекою автошляхів від 19 листопада 2008 р.; Директива Європейського Парламенту та Ради ЄС 2010/40/ЄС від 7 липня 2010 р. про загальні рамки для розміщення ITS (Intelligent Transport Systems) у сфері дорожнього транспорту та взаємодії з іншими видами транспорту[2]; та ін. Цікаво зазначити, що в цьому ж Плані передбачено й розробку та затвердження національної транспортної стратегії України[3], яка згодом була прийнята. У Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року йдеться, зокрема, про приведення нормативно-правових актів у сфері безпеки у відповідність з регламентами та директивами ЄС стосовно врахування вимог щодо безпечної експлуатації інфраструктури та рухомого складу.

Із моменту документального оформлення, так би мовити, дорожньої карти подальших дій щодо імплементації положень європейського законодавства ми наближуємося до наступної віхи. Отже, третя віха у методології створення сучасної правової платформи в умовах євроінтеграції – *змістовна* за своїм характером віха. Нею охоплюється, по-перше, положення тих документів ЄС, що вже імплементовані, а також ті, що слід ще імплементувати, та, по-друге, власне, результат гармонізації національного законодавства з європейським, який свідчать не лише про імплементацію європейських стандартів у вітчизняних нормативних положеннях, а й про досягнення такого рівня безпеки на автошляхах України, котрий можна позначити як конкретне втілення концепції «Vision Zero»[4].

Але спочатку визначимося з типами європейських нормативних актів, що виступають правовими інструментами ЄС, у тому числі, у транспортній сфері. Насамперед мова йде про регламенти і директиви. Під регламентом розуміють нормативно-правові акти Європейського Союзу, що підлягають негайному виконанню як закон в усіх державах-учасницях одночасно[5]. Тобто

[1] –

[2] *Примітка*. Інколи зустрічається й така назва цього документа: Директива 2010/40/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 7 липня 2010 року щодо рамок для запровадження «розумних» транспортних систем у сфері автомобільного транспорту та для взаємодії з іншими видами транспорту. Напрклад, див.: Зайчук В. О. (ред) *Реферативний огляд європейського права* Вип 19 (Київ, 2010) 12.

[3] Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року: схвал. розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. *Офіційний вісник України.* 2018. № 52. Ст. 1848.

[4] *Примітка.* Докладніще про концепцію «Vision Zero» див.: Колодяжний М. Г. *Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія*. (Право, 2022) 300

[5] Fretten C., Miller V. *The European Union: a guide to terminology procedures and sources.* (UK: House Of Commons Library, International Affairs and Defence Section) 8.

ці документи мають загальне застосування, є обов'язковими у повному обсязі та повинні прямо застосовуватися в усіх державах-членах[1]. У свою чергу, директива є таким типом законодавчого акта ЄС, який (на відміну від інструментів прямої дії) запроваджується через національне законодавство та зобов'язує державу-члена у певний термін вжити заходів, спрямованих на досягнення визначених у ній цілей[2]. Тобто обов'язковим є лише результат, якого необхідно досягти кожній країні, у той час як національним органам залишається вибір форми та засобів[3].

Гармонізуючи національне законодавство з європейським, ще раз підкреслимо, що слід мати на увазі той фвкт, що порівняно з Україною до транспортної галузі у країнах ЄС висуваються більш високі вимоги й стосовно безпеки експлуатації транспорту, й стосовно збереження навколишнього середовища. Тому недаремно у Плані заходів з виконання Угоди про асоціацію 2017 р. чільне місце відводиться документам ЄС, в яких підіймається питання щодо збереження навколишнього середовища.

Що стосується процедури запровадження (імплементації) положень європейського законодавства до національної площини, то, як правило, розробляється дорожня карта з підтримки імплементації відповідної директиви або регламенту. Такі своєрідні покрокові інструкції із реалізації обсягу завдань, яких потрібно вжити, аби гармонізувати національне законодавство з європейськими вимогами, містять інформацію про мету, сферу застосування положень відповідної директиви або регламенту, відповідність останніх стратегічним документам, планові заходи з реалізації певних документів, інформацію про установи та зацікавлені у процесі імплементації сторони, фінансові, економічні та технічні питання, які необхідно враховувати під час запровадження положень ЄС до законодавства України, а так само процедури регулювання на контролю за реалізацією відповідної державної політики у сфері транспортної безпеки як такої, пріоритети та часові межі, що відводяться на процедуру наближення українського законодавства до європейського, та ін. Так, наприклад, у Дорожній карті з підтримки імплементації Директиви Ради 92/6/ЄЕС від 10 лютого 1992 р. щодо встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості для певних категорій механічних засобів у Співтоваристві чітко визначається, що ця Директива є ефективним інструментом підвищення безпеки дорожнього руху в ЄС, оскільки перевищення швидкості транспортних засобів є головним чинником, що обумовлює кількість та тяжкість дорожньо-транспортних пригод. Недивлячись на те, що заходи з управління швидкісними режимами на дорозі є дуже різноманітними (обмеження швидкості знаками, штучні нерівності на дорозі, великі та залежні від величини порушення штрафи, фото- та відеофіксація порушень, спеціальне навчання водіїв та інших учасників дорожнього руху тощо), проте свою ефективність довели й вбудовані у конструкцію транспортних засобів пристрої обмеження швидкості (механічні чи електронні), які виготовлено, установлено і налаштовано у такий спосіб, що вони обмежують швидкість незалежно від волі водія. На цій підставі метою запровадження перерахованих положень визнано підвищення рівня безпеки дорожнього руху за рахунок обладнання обмежувачами комерційних транспортних засобів та встановлення єдиних вимог до граничних значень обмеження швидкості[4]. Це є важливим нововведенням, оскільки, як проказали раніше проведені дослідження, у 34% ДТП, наслідками яких стало травмування та/або загибель людей, основною причиною є перевищення безпечної швидкості[5].

Розкриття сутності змістовної віхи методології правового забезпечення безпеки дорожнього руху в парадигмі євроінтеграційних процесів було б неповним без констатації того, що на теперішній час вже вдалося зробити. Зазначимо, що в українському законодавстві загалом активно почалася імплементація положень законодавства ЄС (на кінець

[1] Шкарлет С. М. та ін. *Чотирьохрівневе забезпечення соціально-економічного розвитку в умовах євроінтеграційних процесів (держава, регіон, галузь, підприємництво): монографія* (Нац. технол. ун-т, 2016) 67

Директива. Глосарій термінів Європейського Союзу. URL: http://europa.dovidka.com.ua/d.html. (дата звернення: 15.03.2023)

[2] Директива. Глосарій термінів Європейського Союзу. URL: http://europa.dovidka.com.ua/d.html. (дата звернення: 15.03.2023)

[3] Шкарлет С. М. та ін. 67.

[4] Дорожня карта з підтримки імплементації Директиви Ради 92/6/ЄЕС від 10 лютого 1992 року щодо встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості для певних категорій механічних засобів у Співтоваристві. URL: https://mtu.gov.ua/files/Dir%2092%206.doc. (дата звернення: 15.03.2023)

[5] Batyrgareieva V., Kalinina A., Poltava K. 'Victimological risks for road users as an element of public health' (November 2021) LXXIV, 11 (2) Wiadomości Lekarskie 2924.

2022 р. Україна виконала 72% взятих на себе зобов'язань)[1]. Проте транспортна сфера належить до тих сфер, в яких Україна суттєво відстає від графіку виконання своїх зобов'язань, адже загальний прогрес в цій царині, яка включає 544 заходи у рамках 124 завдань[2], на кінець 2022 р. складає 53%[3].

Серед здобутків, що мали місце у 2022 р., слід зазначити про таке. З метою імплементації Директиви Ради 96/53/ЄС постановою Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і 27 червня 2007 р. № 879» від 9 лютого 2022 р. № 105[4] внесено зміни до Правил дорожнього руху та Порядку габаритно-вагового контролю і справляння плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування. Крім того, 19 жовтня 2022 р. Верховною Радою України прийнято за основу проєкт Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні з метою приведення їх у відповідність з актами Європейського Союзу» (реєстр. 4560 від 30 грудня 2020 р.)[5]. У лютому 2023 р. прийнято Закон України «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів»[6].

Говорячи про ступінь готовності нашого суспільства до запровадежння стандартів транспортної безпеки, слід мати на увазі два фактора. Перший з них – наполеглевість, з якою державні інституції працюють над виконання взятих на себе зобов'язань, що випливають з Угоди про асоціацію, другий – позиція громадського сектору, стурбованість якого станом на автошляхах найчастіше відбивається в закликах до посилення відповідальності за дорожньо-транспортні правопорушення. Так, проведене раніше НДІ ВПЗ дослідження показало, що 33% респондентів вважають, що зниженню аварійності на автошляхах сприятиме саме введення кримінальної відповідальності за більш значну кількість порушень Правил дороднього руху, збільшення розміру штрафів для їх порушників та дотримання принципу невідворотності покарання.

Наприкінці відмітимо, що всі віхи, що нами виділені у методології створення правової платформи з огляду на велике бажання українського народу приєднатися до європейської родини високорозвинутих країн, спрямовані на досягнення в автомобільній трасспортній сфері такого стану безпеки, що цілком відповідатиме магістральній лінії концепції «Vision Zero». Однак, звісно ж, ця концепція є несумісною з правопорушеннями, тим більше кримінально караного характеру.

Висновки. Розглянувши питання методології створення сучасної правової платформи, необхідної для покращення в Україні стану правопорядку на автошляхах та відповідно убезпечення учасників дорожнього руху, зазначимо, що у цьому процесі задіяні й інститути держави, й інститути громадянського суспільства, й вчені-теоретики. При цьому правове регулювання у транспортній сфері є неможливим без рефлексії на євроінтеграційний курс, який проголошено магістральною лінією державної політики нашої країни.

Приведення правової площини України у відповідність до *acquis communautaire* ЄС, у тому числі в аналізованій сфері життєдіяльності суспільства, потребує дотримання чіткої логіки визначення того, які положення європейського законодавства треба імплементувати і яким має бути механізм гармонізації відповідних положень.

---

[1] Звіт про виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом за 2022 рік. UTL: https://eu-ua.kmu.gov.ua/sites/default/files/inline/files/zvit_pro_vykonannya_ugody_pro_asociaciyu_za_2022_ rik.pdf. (дата звернення: 15.03.2023)

[2] Звіт про виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом. 2015–2020. UTL: https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/zviti-pro-vikonannya/aa-implementation-report-2015–2020-ukr-final.pdf. (дата звернення: 15.03.2023)

[3] Звіт про виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом за 2022 рік. UTL: (дата звернення: 15.03.2023)https://eu-ua.kmu.gov.ua/sites/default/files/inline/files/zvit_pro_vykonannya_ugody_pro_asociaciyu_za_2022_rik.pdf.

[4] Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і 27 червня 2007 р. № 879: постанова Кабінету Міністрів України. *Офіційний вісник України.* 2022. № 16. Ст. 860.

[5] Проект Закону 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. URL: https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=70777. (дата звернення: 15.03.2023)

[6] Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів: Закон України від 24 лютого 2023 р. № 2956-IX. *Офіційний вісник Укпвїем.* 2023. № 33. Ст. 1755.

На цьому шляху можна виділити певні віхи розпочатого європейського діалогу за участю України. Першою такою віхою є зовнішня нормативна віха, що відбиває політичну волю і подальші наміри України приєднатися до ЄС. Її документальним виразом є Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. В цій Угоді містяться, зокрема, й орієнтири того стану безпеки на українських автошляхах, до якого слід прагнути, щоб знизити рівень аварійності. У свою чергу, внутрішньою нормативною віхою є «внутрішні» документи нашої країни, в яких визначаються конкретні завдання щодо реалізації взятих на себе зобов'язань. Нарешті, третя, змістовна за своїм характером, віха у методології створення правової платформи транспортної безпеки європейської якості включає: а) положення тих документів ЄС, що вже імплементовані, а також тих, що слід ще імплементувати; б) результат гармонізації національного законодавства з європейським у вигляді досягнення такого рівня убезпечення учасників дорожнього руху у країні, який відповідає положенням концепції «Vision Zero». Зараз українське суспільство, як ніколи, єдине у своєму прагненні стати країною-членом Європейського Союзу. Тому є всі підстави найближчим часом запровадити високі стандарти транспортної безпеки, навіть недивлячись на обставини, що ускладнюють цей процес (збройна агресія рф проти України, корумпована ментальність багатьох учасників транспортної сфери та недостатність матеріальних ресурсів для реалізації намічених заходів внаслідок витрат на організацію потужної оборони країни).

REFERENCES

List of legal documents

Legislation

1. Dodatok XVII – Normatyvno-pravove nablyzhennia. URL: https://eu-ua.kmu.gov.ua/tekst-uhody-pro-asotsiatsiiu/dodatky-iv-rozdil/normatyvno-pravove-nablyzhennia (in Ukrainian)
2. Dorozhnia karta z pidtrymky implementatsii Dyrektyvy Rady 92/6/IeES vid 10 liutoho 1992 roku shchodo vstanovlennia ta vykorystannia prystroiv obmezhennia shvydkosti dlia pevnykh katehorii mekhanichnykh zasobiv u Spivtovarystvi. URL: https://mtu.gov.ua/files/Dir%2092%206.doc (in Ukrainian)
3. Dyrektyva. Hlosarii terminiv Yevropeiskoho Soiuzu. URL: http://europa.dovidka.com.ua/d.html. (in Ukrainian)
4. Natsionalna transportna stratehiia Ukrainy na period do 2030 roku: skhval. rozporiadzhenniam Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30 travnia 2018 r. № 430-r. Ofitsiinyi visnyk Ukrainy. 2018. № 52. St. 1848. (in Ukrainian)
5. Plan zakhodiv z implementatsii Uhody pro asotsiatsiiu mizh Ukrainoiu, z odniiei storony, ta Yevropeiskym Soiuzom, Yevropeiskym Spivtovarystvom z atomnoi enerhii i yikhnimy derzhavamy-chlenamy, z inshoi storony, na 2014–2017 roky: zatv. rozporiadzhenniam Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 17 veresnia 2014 r. № 847-r. Ofitsiinyi visnyk Ukrainy. 2014. № 77. St. 2197. (in Ukrainian)
6. Plan zakhodiv z vykonannia Uhody pro asotsiatsiiu mizh Ukrainoiu, z odniiei storony, ta Yevropeiskym Soiuzom, Yevropeiskym spivtovarystvom z atomnoi enerhii i yikhnimy derzhavamy-chlenamy, z inshoi storony: zatv. postanovoiu Kabinetu Ministriv Ukrainy «Pro vykonannia Uhody pro asotsiatsiiu mizh Ukrainoiu, z odniiei storony, ta Yevropeiskym Soiuzom, Yevropeiskym spivtovarystvom z atomnoi enerhii i yikhnimy derzhavamy-chlenamy, z inshoi storony» vid 25 zhovtnia 2017 r. № 1106. Ofitsiinyi visnyk Ukrainy. 2018. № 24. St. 852. (in Ukrainian)
7. Pro vnesennia zmin do postanov Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 10 zhovtnia 2001 r. № 1306 i 27 chervnia 2007 r. № 879: postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy. Ofitsiinyi visnyk Ukrainy. 2022. № 16. St. 860. (in Ukrainian)
8. Proiekt Zakonu «Pro vnesennia zmin do deiakykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy shchodo vrehuliuvannia rynku posluh avtomobilnoho transportu v Ukraini z metoiu pryvedennia yikh u vidpovidnist z aktom Yevropeiskoho Soiuzu». URL: https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=70777. (in Ukrainian)
9. Pro deiaki pytannia vykorystannia transportnykh zasobiv, osnashchenykh elektrychnymy dvyhunamy, ta vnesennia zmin do deiakykh zakoniv Ukrainy shchodo podolannia palyvnoi zalezhnosti i rozvytku elektrozariadnoi infrastruktury ta elektrychnykh transportnykh zasobiv: Zakon Ukrainy vid 24 liutoho 2023 r. № 2956-IX. Ofitsiinyi visnyk Ukrainy. 2023. № 33. St. 1755. (in Ukrainian)
10. Pro ratyfikatsiiu Uhody pro partnerstvo i spivrobitnytstvo mizh Ukrainoiu i Yevropeiskymy Spivtovarystvamy ta yikh derzhavamy-chlenamy: Zakon Ukrainy vid 10 lystopada 1994 r. № 237/94-VR. Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy. 1994. № 46. St. 415. (in Ukrainian)

11. Uhoda pro asotsiatsiiu. URL: https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/yevropejska-integraciya/ugoda-pro-asociacyu. (in Ukrainian)
12. Zvit pro vykonannia Uhody pro asotsiatsiiu mizh Ukrainoiu ta Yevropeiskym Soiuzom za 2022 rik. URL: https://eu-ua.kmu.gov.ua/sites/default/files/inline/files/zvit_pro_vykonannya_ugody_pro_ asociaciyu_za_2022_rik.pdf. (in Ukrainian)
13. Zvit pro vykonannia Uhody pro asotsiatsiiu mizh Ukrainoiu ta Yevropeiskym Soiuzom. 2015–2020. URL: https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/zviti-pro-vikonannya/aa-implementation-report-2015–2020-ukr-final.pdf. (in Ukrainian)

Bibliography

Authored books

1. Fretten C., Miller V. *The European Union: a guide to terminology procedures and sources* (UK: House Of Commons Library, International Affairs and Defence Section) 47 (in English)
2. Kolodiazhnyi M. H. Stratehiia Vision Zero: uroky dlia Ukrainy: monohrafiia [Vision Zero strategy: lessons for Ukraine: monograph] (Pravo, 2023) 300 (in Ukrainian)
3. Shkarlet S. M. ta in. Chotyrokhrivneve zabezpechennia sotsialno-ekonomichnoho rozvytku v umovakh yevrointehratsiinykh protsesiv (derzhava, rehion, haluz, pidpryiemnytstvo): monohrafiia [Four-level provision of socio-economic development in the conditions of European integration processes (state, region, industry, entrepreneurship): monograph] (Nats. tekhnol. un-t, 2016) 319 (in Ukrainian)

Edited books

4. Chuzhykov V. I. (red) Yevropeiska intehratsiina polityka: navchalnyi posibnyk [European integration policy: a study guide] (DVNZ «Kyiv. nats. ekon. un-t im. V. Hetmana», 2010) 452 (in Ukrainian)
5. Zaichuk V. O. (red) *Referatyvnyi ohliad yevropeiskoho prava Vyp 19* (Kyiv, 2010) 47 (in Ukrainian)

Non-authored books

6. *Doklad o sostoianyy bezopasnosty dorozhnoho dvyzhenyia v Evropeiskom rehyone VOZ 2019* [Report on the state of road safety in the WHO European Region 2019] (Evropeiskoe rehyonalnoe biuro VOZ, 2020) 136 (in Russian)
7. *Global World Status Report on Road Safety 2018* (World Health Organization; 2018) 424 (in English)

Journal articles

8. Batyrgareieva V., Kalinina A., Poltava K. 'Victimological risks for road users as an element of public health' (November 2021) LXXIV, 11 (2) Wiadomości Lekarskie 2922–2927 (in English)
9. Batyrhareieva V. S. 'Metodolohiia kryminolohichnoho vyvchennia pravoporushen u sferi dorozhnoho rukhu ta ekspluatatsii transportu v Ukraini' [Methodology of criminological study of offenses in the field of traffic and transport operation in Ukraine] (2022) 44 Pytannia borotby zi zlochynnistiu 18–29 (in Ukrainian)
10. Kolodiazhnyi M. H. 'Normatyvno-pravovi zasady bezpeky dorozhnoho rukhu u zarubizhnykh krainakh' [Regulatory and legal principles of road safety in foreign countries] (2022) 43 Pytannia borotby zi zlochynnistiu 102–112 (in Ukrainian)
11. Shramko S. S. 'Vprovadzhennia v Ukraini derzhavnoi polityky shchodo znyzhennia tiazhkosti naslidkiv dorozhno-transportnykh pryhod' [Implementation of state policy in Ukraine to reduce the severity of the consequences of traffic accidents] (2022) 2(18) Visnyk Asotsiatsii kryminalnoho prava 172–185 (in Ukrainian)

Conference paper

12. Kolodiazhnyi M. H. 'Shchodo systemy mizhnarodno-pravovoho rehuliuvannia bezpeky dorozhnoho rukhu' [Regarding the system of international legal regulation of road traffic safety] *Aktualni problemy kryminalnoho prava, protsesu, kryminalistyky ta operatyvno-rozshukovoi diialnosti*: tezy V Vseukr. nauk.-prakt. konf. (Khmelnytskyi, 25 liut. 2022 r.) 669–672 (in Ukrainian)
13. – 'Pravoporushennia u sferi dorozhnoho rukhu: karaty chy profilaktuvaty?' [Offenses in the field of traffic: to punish or to prevent?] *Bezpeka dorozhnoho rukhu v umovakh voiennoho stanu*: materialy Vseukr. nauk.-prakt. onlain-konf. (Kryvyi Rih, 27 trav. 2022 r.) 66–69 (in Ukrainian)

Websites

14. 'Dovidka «Zovnishnia torhivlia Ukrainy tovaramy ta posluhamy u 2019 rotsi»' [Reference «Foreign trade of Ukraine in goods and services in 2019»] (Ministerstvo ekonomiky Ukrainy) <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=30d3074d-6882-4aac-bc4f-f4af8a30b221 &title=DovidkazovnishniaTorgivliaUkrainiTovaramiTaPoslugamiU2019-Rotsi.> (in Ukrainian)
15. 'Mininfrastruktury maie implementuvaty 57 dyrektyv ta 16 rehlamentiv YeS – Kryklii' [The Ministry of Infrastructure must implement 57 directives and 16 EU regulations – Krykliy] (UKRINFORM) <https://www.ukrinform.ua/rubric-

economy/3038573-mininfrastrukturi-mae-implementuvati-57-direktiv-ta-16-reglamentiv-es-kriklij.html.> (in Ukrainian)
16. 'Road traffic injuries' (WHO) <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries/> (in Ukrainian)
17. 'Zvit pro naukovu dilianist u 2022 rotsi' [Report on scientific activity in 2022] (NDI VPZ imeni akademika V. V. Stashysa NAPrN Ukrainy, 2022) 62 (in Ukrainian)

Батиргареєва В. С.
Убезпечення учасників дорожнього руху в Україні: до методології створення сучасної правової платформи в умовах євроінтеграції

Статтю присвячено деяким питанням методології створення в Україні сучасної правової платформи, що є необхідною для укріплення стану правопорядку на автошляхах та убезпечення учасників дорожнього руху. Констатується, що правове регулювання у транспортній сфері є неможливим без рефлексії на євроінтеграційний курс, який сьогодні визнано пріоритетним напрямом діяльності Української держави. При цьому приведення правової площини України у відповідність до acquis communautaire ЄС у розглядуваній сфері потребує визначення того, які положення європейського законодавства треба імплементувати і яким має бути механізм гармонізації відповідних положень.

У розпочатому європейському діалозі України із цього приводу можна виділити певні віхи. Так, документальним виразом зовнішньої нормативної віхи є Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. У зазначеній Угоді містяться, зокрема, й орієнтири того стану безпеки на українських автошляхах, до якого слід прагнути, щоб знизити рівень аварійності. Внутрішньою нормативною віхою є «внутрішні» документи нашої держави, в яких визначаються конкретні завдання щодо реалізації взятих на себе зобов'язань. Нарешті, третя, змістовна за своїм характером, віха у методології створення правової платформи транспортної безпеки європейської якості включає: а) положення тих документів ЄС, що вже імплементовані, а також тих, що слід ще імплементувати; б) результат гармонізації національного законодавства з європейським у вигляді досягнення такого рівня убезпечення учасників дорожнього руху у країні, який відповідає положенням концепції «Vision Zero».

Робиться висновок, що в Україні найближчим часом є всі підстави запровадити високі стандарти транспортної безпеки, навіть недивлячись на обставини, котрі ускладнюють цей процес (збройна агресія рф проти України, корумпована ментальність багатьох учасників транспортної сфери та недостатність матеріальної бази для реалізації намічених заходів внаслідок витрат на організацію потужної оборони країни).

Ключові слова: *методологія кримінологічного вивчення, дорожній рух та експлуатація транспорту, правопорушення, директиви і регламенти, Угода про асоціацію.*

Batyrgareieva V. S.
Security of road traffic participants in Ukraine: before the methodology of creating a modern legal platform in the minds of European integration.

The article is devoted to some methodological issues of creating a modern legal platform in Ukraine, which is necessary for strengthening the rule of law and order on highways and ensuring the safety of road traffic participants. It is noted that legal regulation in the transport sector is impossible without reflection on the course of European integration, which today is recognized as a priority for the direct activity of the Ukrainian state. At the same time, bringing the legal plane of Ukraine into line with the acquis communautaire of the EU in the area under consideration requires the determination of which provisions of European legislation should be implemented and what the mechanism of harmonization of the relevant provisions should be.

In this regard, certain milestones can be identified in the initiated European dialogue of Ukraine. Thus, the documentary expression of the external normative milestone is 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.The mentioned Agreement contains, in particular, guidelines for the state of safety on Ukrainian highways, which should be strived for in order to reduce the level of accidents. An internal normative milestone is the «internal» documents of our state, which define specific tasks for the implementation of the assumed obligations. Finally, the third, meaningful by its nature, milestone in the methodology of creating a legal platform of European quality transport safety includes: a) the provisions of those EU documents that have already been implemented, as well as those that should still be implemented; b) the

result of harmonization of national legislation with European legislation in the form of achieving such a level of safety for road users in the country that corresponds to the provisions of the «Vision Zero» concept.

It is concluded that Ukraine has every reason to introduce high standards of transport safety in the near future, even without looking at the circumstances that complicate this process (the armed aggression of the Russian Federation against Ukraine, the corrupt mentality of many participants in the transport sector, and the insufficiency of the material base for the implementation of the planned measures due to the costs of the organization of a powerful defense of the country).

Key words *methodology of criminological study, road traffic and operation of transport, offenses, directives and regulations, Association Agreement.*

Стаття надійшла до редакції:23.04.2023 р.
Прийнята до друку: 10.05.2023 р.