

МІЖНАРОДНЕ ПРАВО

БАРСЬКИЙ В. Р.,
кандидат юридичних наук,
доцент кафедри цивільно-правових
дисциплін
(Одеський національний університет
імені І. І. Мечникова)

УДК 35.073.537(477)
DOI <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2022.6.42>

**РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОГО ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ
В КОНТЕКСТІ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ**

У статті проаналізовано стан та перспективи зближення транспортного законодавства України з *Acquis Communautaire* Європейського Союзу в транспортній галуззі. Реалізація Угоди про Асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, зокрема, запровадження поглибленої і всеохоплюючої зони вільної торгівлі, має короткочасний та відстрочений у часі вплив на розвиток транспортної політики та транспортного законодавства України. Цей вплив обумовлений, по-перше, значним збільшенням взаємного товарообігу, обсягів вантажних та пасажирських перевезень, по-друге, формуванням правових, економічних організаційних, технічних, соціальних, безпечних умов для включення України до спільного європейського транспортного простору. Реалізація цих амбітних планів пов'язана, в тому числі, з адаптацією українського транспортного законодавства до правових стандартів Європейського Союзу. Ефективність модернізації транспортного законодавства України залежить від чіткого розуміння структури сучасного механізму правового регулювання транспортних відносин на регіональному (європейському) рівні, а також співвідношення *Acquis Communautaire* Європейського Союзу в транспортній галуззі з системою джерел українського транспортного законодавства. Отримання Україною статусу кандидата на членство в Європейському Союзі остаточно визначило стратегічні напрями розвитку національної транспортної політики і транспортного законодавства.

Доводиться що системна модернізація транспортного законодавства України повинна вестись з урахуванням стратегій, стандартів і практик Європейського Союзу в транспортній галуззі. На основі аналізу співвідношення транспортного законодавства України з транспортним законодавством держав-членів Європейського Союзу, надано прогноз розвитку відповідного правового поля в Україні та визначені поточні маркери його модернізації.

Ключові слова: транспортна галузь, спільна транспортна політика, транспортне законодавство України, Європейський Союз, європейська інтеграція, адаптація законодавства.



Barskyy V. R. Development of transport legislation of Ukraine in the context of European integration

The article analyzes the state and prospects of convergence of transport legislation of Ukraine with the *Acquis Communautaire* of the European Union in the transport sector. 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, as well as the introduction of a deep and comprehensive free trade zone, has a short- and long-term influence on the development of transport policy and transport legislation of Ukraine. This influence is explained, firstly, by a significant increase in mutual trade, the volume of cargo and passenger transportation, and secondly, by the formation of legal, economic, organizational, technical, social and security conditions for the inclusion of Ukraine in the common European transport space. The implementation of these ambitious plans is connected, among other things, with the adaptation of Ukrainian transport legislation to European Union legal standards.

The effectiveness of the modernization of transport legislation in Ukraine depends on a clear understanding of the structure of the modern mechanism of legal regulation of transport relations at the regional (European) level, as well as the correlation of the *Acquis Communautaire* of the European Union in the transport sector with the system of sources of Ukrainian transport legislation. Obtaining the status of a candidate member of the European Union by Ukraine finally determined the strategic directions for the development of national transport policy and transport legislation.

It is proved that the systemic modernization of the transport policy and transport legislation of Ukraine should be carried out considering the strategies, standards and practices of the European Union in the transport sector. Based on the analysis of the relationship between the transport legislation of Ukraine and the transport legislation of the European Union member states, a forecast of the development of the relevant legal field in Ukraine is provided and current markers of its modernization are determined.

Key words: *transport sector, common transport policy, transport legislation of Ukraine, European Union, European integration, adaptation of legislation.*

Вступ. Україна через географічне розташування має значний транзитний потенціал, українські провайдери транспортних послуг залучені до транс'європейських перевезень, поступально зростає кількість транспортних засобів, зареєстрованих в Україні. Все це вимагає вдосконалення державної транспортної політики України і належного її правового забезпечення.

Норми транспортного права регламентують суспільні відносини, що виникають у процесі експлуатації транспортних засобів або об'єктів транспортної інфраструктури, а також надання транспортних послуг. Ці відносини відрізняються складністю та багатомірністю, тому модернізація українського транспортного законодавством потребує розуміння глобальних та регіональних соціально-економічних трендів, відповідних стратегій ЄС, доктринальних засад правового регулювання надання транспортних послуг. Без цього модернізація транспортного законодавства України позбавляється орієнтирів, здійснюється стихійно, призводить до негативних соціально-економічних наслідків.

Постановка завдання. Метою статті є аналіз передумов, механізмів, тенденцій розвитку транспортного законодавства України в контексті європейської інтеграції.

Результати дослідження. Транспортна політика є однією із спільних політик Європейського Союзу (далі – ЄС) понад 65 років.

Сучасною правовою основою спільної транспортної політики ЄС є стаття 4(2)(g) та розділ VI Договору про функціонування ЄС. Однак, ще в Римському договорі 1957 року дер-



жави-члени Європейської економічної спільноти зазначили важливість спільної транспортної політики, визначивши її формування як окремий напрям колективних зусиль. На першому етапі пріоритетними завданнями спільної транспортної політики було забезпечення свободи надання транспортних послуг та лібералізація транспортних ринків. Механізми досягнення цих завдань були визначені в оприлюдненій в 1985 році білій книзі «Завершення внутрішнього ринку», яка передбачала, в тому числі, створення відкритого, конкурентного ринку вантажних перевезень до 1992 року [1].

К середині 1990-х років первинні завдання спільної транспортної політики значною мірою були виконані, оскільки навіть внутрішні ринки залізничних перевезень держав-членів ЄС поступально відкривались для конкуренції. Відтоді пріоритетним завданням спільної транспортної політики ЄС стало об'єднання транспортної інфраструктури держав-членів з метою створення Транс'європейських мереж (TEN-T).

Сьогодні спільна транспортна політика є важливою опорою внутрішнього ринку ЄС. Лібералізація транспортних ринків держав-членів ЄС призвела до підвищення конкуренції як в середині операторів окремих видів транспорту, так і між видами транспорту, падіння цін на транспортні послуги, змін у виробничих ланцюгах та логістиці. Включення до внутрішнього ринку ЄС нових членів зі Східної Європи призвело до стрімкого збільшення обсягів вантажних автомобільних перевезень усередині ЄС з одночасною імплементацією в транспортну галузь концепції «інтермодальної» мобільності для зменшення шкідливого впливу транспорту на довкілля.

Оборотною стороною цих процесів було зближення транспортного законодавства держав-членів ЄС в формі гармонізації або уніфікації.

Установчі договори ЄС не містять визначення поняття гармонізації, проте визначають необхідність, сфери, способи і правові механізми її здійснення. Основним правовим інструментом гармонізації транспортного законодавства держав-членів ЄС є директиви Європейського Парламенту та Ради (далі – директиви). Директиви визначають лише на бажаний результат, форми й методи досягнення якого кожна держава-член ЄС обирають самостійно. Правовий механізм гармонізації права держав-членів ЄС полягає в транспозиції (перенесенні) положень директив до національних законодавств. Невиконання державою-членом ЄС заходів щодо гармонізації може бути оскаржено в Суді ЄС на підставі звернення іншої держави-члена або Європейської Комісії.

На відміну від гармонізації уніфікація транспортного законодавства держав-членів ЄС полягає у приведенні національних законодавств до єдиних стандартів, усуненні розбіжностей та надання однаковості правовому регулюванню. Римський договір 1957 року зобов'язав держави-члени уніфікувати та зближати національні законодавства настільки, наскільки це необхідно для функціонування Спільного ринку.

Основний правовий інструмент уніфікації транспортного законодавства держав-членів ЄС – регламенти Європейського Парламенту та Ради. Уніфікація також забезпечується одноманітним тлумаченням норм транспортного права Судом ЄС. Це тлумачення є обов'язковим для національних судів, які мають право звертатися до Суду ЄС за тлумаченням конкретної норми.

Правовий вплив ЄС в різних секторах транспортної галузі характеризується комбінацією обох форм зближення законодавств держав-членів ЄС. Наприклад, якщо до складу «першого залізничного пакету ЄС» входило шість директив, то «другий залізничний пакет ЄС» складався з трьох директив і одного регламенту, «третій залізничний пакет ЄС» – з двох директив і двох регламентів, а до складу «четвертого залізничного пакету ЄС» увійшло три директиви і три регламенти.

З метою забезпечення системного підходу до розвитку транспортної галузі Європейська комісія в 2011 році прийняла білу книгу «Дорожня карта створення єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсноєфективної транспортної системи». Цей документ є продовження традиції створення стратегічних документів ЄС в транспортній галузі і формулює інтегроване бачення розвитку транспорту



на наступні чотири десятиліття. Він визначає 10 стратегічних цілей і контрольних показників, а також 40 конкретних ініціатив щодо розвитку транспорту у державах-членах ЄС до 2050 року. Він також визначає деякі проміжні цілі на 2030 рік, щоб зробити завдання трансформації більш відчутним і полегшити моніторинг [2].

Велика ємність та комерційна привабливість ринків ЄС у поєднанні з поглибленням інтеграційних прагнень інститутів ЄС спричинили, так званий «Брюссельський ефект», який полягає в тому, що норми права ЄС де-факто або де-юре екстерналізуються за межі ЄС. Завдяки цьому регульовані організації, особливо корпорації, дотримуються норм транспортного права ЄС навіть за межами ЄС.

Завдяки угоді про Європейський економічний простір (далі – ЄЕП), укладеній між ЄС та Європейською асоціацією вільної торгівлі у 1994 році, дія норм транспортного права ЄС також поширюється на територію Ісландії, Ліхтенштейну та Норвегії, які не входять до ЄС.

Співробітництво в транспортній галузі ЄС з європейськими країнами, які не входять до ЄЕП, ґрунтується на двосторонніх угодах.

Співробітництво в транспортній галузі належить до питань, які займають важливе місце у відносинах України з ЄС, а його значимість підкреслена в обох договорах, якими оформлені кожен з етапів двосторонніх відносин.

В Угоді про партнерство і співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами (далі – УПС), яка діяла з 01.03.1998 року по 01.09.2017 року, питання співробітництва в транспортній галузі були затронуті в статтях п'яти з восьми розділів, а також в окремих додатках [3].

Стратегія інтеграції України до ЄС, затверджена Указом Президента України, яка діяла з 11.06.1998 року по 07.07.2015 рік, передбачала комплекс заходів з наближення законодавства України до законодавства ЄС. Зокрема, в документі було зазначено, що пріоритет на найближчі роки у галузевій співпраці слід віддати, в тому числі, сфері транс'європейських транспортних мереж [4].

Програма інтеграції України до ЄС, схвалена Указом Президента України, яка діяла з 14.09.2000 року по 07.07.2015 рік, запровадила короткострокові, середньострокові та довгострокові пріоритети, а також конкретні організаційні заходи щодо реформування різних сфер суспільного життя та визначала найважливіші напрями адаптації законодавства України до законодавства ЄС. Зокрема розділ 8.4. «Транспорт» передбачав ревізію та оновлення: організаційно-правового забезпечення транспортного сектора в цілому; системи джерел національного законодавства, які регулюють умови та прядок експлуатацію окремих видів транспорту – автомобільного, залізничного, морського та річного, повітряного видів авіаційного транспорту, а також питання дорожнього господарства [5].

Ефективна модернізація національного транспортного законодавства в контексті європейської інтеграції можлива за умови системного підходу та синергії між органами законодавчої та виконавчої влади. Такі умови були забезпечені завдяки затвердженню в 2004 році Верховною Радою України (далі – ВРУ) Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства ЄС, яка чинна дотепер. Згідно цього документу транспорт відноситься до пріоритетних сфер адаптації законодавства України до права ЄС [6].

План дій «Україна – ЄС», схвалений в 2005 році Кабінетом Міністрів України (далі – КМУ) та Радою з питань співробітництва між Україною і ЄС, містив окрему частину 2.5. «Транспорт, енергетика, інформаційне суспільство та навколишнє середовище» та відносив сталу транспортну політику розвитку всіх видів транспорту на рівні стандартів ЄС до ключових сфер реформування в Україні [7].

З метою забезпечення адаптації законодавчої системи регулювання діяльності транспорту України із законодавчими нормами та правилами ЄС наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 18.02.2006 року № 153 були затверджені Рекомендації «Засади адаптації транспортного законодавства України до законодавства Європейського Союзу» (далі – Рекомендації). Рекомендації передбачали уніфікацію європейської та національної юридичної термінології, часткове оновлення, доповнення чи перегляд відповідних кодексів



чи законів, а в разі повної відсутності в Україні нормативних актів, необхідних для правового врегулювання певних проблем, якщо таке регулювання передбачене директивами ЄС – розробку та запровадження нових законодавчих актів [8].

Значним імпульсом для інтенсифікації процесу наближення транспортного законодавства України з правом ЄС стало укладання в 2014 році Угоди 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). Структура Угоди про асоціацію включає, в тому числі, окремі структурні одиниці, які містять положення щодо забезпечення свободи надання транспортних послуг, а також розвитку транспортної галузі в цілому. В самому тексті документу термін «транспорт» та похідні від нього терміни використовуються 82 рази [9].

Реалізація Угоди про асоціацію вимагає наближення українського законодавства до права ЄС з метою забезпечення вільного руху товарів і послуг між сторонами угоди та взаємного недискримінаційного ставлення до компаній, товарів і послуг.

Одним з інструментів реалізації Угоди про асоціацію є поглиблена та всеохоплююча зона вільної торгівлі. Одною з головних умов відкриття внутрішнього ринку ЄС для українських товарів і послуг є наближення законодавства України з правом ЄС в сферах прямо або опосередковано пов'язаних із торгівлею, в тому числі, в транспортній галузі.

Угода про асоціацію також визначає пріоритети співробітництва сторін в транспортній галузі: розширення і зміцнення співробітництва в галузі транспорту з метою розвитку стабільних транспортних систем; сприяння здійсненню ефективних і безпечних транспортних перевезень, а також інтермодальності й оперативної сумісності транспортних систем; посилення основних транспортних зв'язків між територіями сторін угоди (стаття 367 глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво»). Для їх досягнення Україна зобов'язалась запровадити згідно стандартів ЄС технічні, безпекові, соціальні, податкові, контрольні та інші заходи, що передбачені Додатком XXXII Угоди про асоціацію. За оцінкою експертів правове забезпечення пріоритетів співробітництва в транспортній галузі між сторонами Угоди про асоціацію потребує транспонування до законодавства України низки директив та регламентів ЄС: в автомобільному транспорті – 9 директив і 3 регламенти; у залізничному – 7 директив та 4 регламенти; в авіаційному, морському та внутрішньому водному транспорті – сумарно 90 законодавчих актів [10].

Набрання чинності Угодою про асоціацію привело до розробки КМУ Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію, який був затверджений Постановою від 25.10.2017 року № 1106 (далі – План заходів). Він складається з 1943 пунктів, понад 200 з яких передбачають завдання або заходи, спрямовані на гармонізацію транспортного законодавства України з правом ЄС [11].

На основі Плану заходів на початку 2018 року КМУ спільно з ВРУ напрацювали «Дорожню карту законодавчого забезпечення виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та ЄС, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони на 2018-2019 роки» (далі – Дорожня карта) з 57 законопроектів спрямованих на транспонування норм права ЄС до українського законодавства, 8 з яких стосуються транспортної галузі [12].

Одним з останніх кроків щодо реалізації Дорожньої карти стало прийняття Закону України «Про внутрішній водний транспорт» від 03.12.2020 року № 1054-ІХ, який визначив правові, економічні та організаційні засади функціонування внутрішнього водного транспорту відповідно до стандартів ЄС.

Значну роль в адаптації транспортного законодавства України до *Acquis Communautaire* ЄС в транспортній галузі грають проекти міжнародної технічної допомоги (далі – проекти МТД). Так, наприклад, протягом останнього десятиліття в сфері безпеки дорожнього руху були реалізовані проекти МТД за фінансової підтримки ЄС: «Підтримка інтеграції України у Транс'європейську транспортну мережу TEN-T» (2008-2011 рр.); «Сприяння забезпеченню безпеки пасажирських та вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні»



(2008-2010 рр.); «Підтримка у підвищенні безпеки перевезення небезпечних вантажів мультимодальним транспортом в Україні» (2016-2018 рр.); «Підтримка Міністерства інфраструктури України в посиленні стандартів безпеки комерційних автоперевезень» (2014-2016 рр.); «ТРАСЕКА Безпека дорожнього руху II» (2014-2015); «Модернізація та підвищення безпеки мережі автомобільних доріг в Україні» (2015-2019 рр.); «AASISTS» / «Підтримка імплементації Угоди про асоціацію та Національної транспортної стратегії в Україні» (2016-2018 рр.); «AASISTS II» / «Подальша підтримка імплементації Угоди про асоціацію між Україною та ЄС та Національної транспортної стратегії в Україні»; «Підвищення безпеки автомобільних доріг в містах України», створений з метою надання допомоги у використанні позики ЄІБ та ЄБРР 6 містам України.

За сприянням проєктів МТД була розроблена Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року (далі – Транспортна стратегія). Документ був розроблений для комплексного розв’язання проблем в транспортній галузі та містить пріоритети її розвитку, зокрема у контексті впровадження євроінтеграційного курсу та імплементації Угоди про асоціацію між Україною [13].

Транспортна стратегія визначає основні напрями покращення якості надання транспортних послуг, передбачає наближення рівня їх надання та розвитку інфраструктури до європейських стандартів, підвищення рівня безпеки та зменшення негативного впливу на навколишнє природне середовище

Реалізація Транспортної стратегії сприятиме наближенню України до ЄС, оскільки вона стосується умов, які сприятимуть поступовій інтеграції України до внутрішнього ринку ЄС; підвищенню якості надання транспортних послуг, ефективному впровадженню адміністративної реформи, боротьбі з корупцією, прозорості прийняття рішень, чіткому розмежуванню функцій та розподілу повноважень між органами виконавчої влади та суб’єктами господарювання, забезпеченню створення рівних умов для надання транспортних послуг.

Імплементація положень Транспортної стратегії посилює інституціональну спроможність організацій, залучених до процесу гармонізації законодавства України із ЄС, та створить підстави посилення механізму здійснення контролю за його впровадженням для отримання високотехнологічної транспортної системи.

Укладання Угоди між Україною, з однієї сторони, та ЄС і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір від 12.10.2021 року створило правові засади для створення спільного авіаційного простору, який базується на взаємному доступі до ринків авіаперевезень сторін, з рівними умовами конкуренції та повагою до однакових правил, зокрема, у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, гармонізації соціальної сфери та захисту навколишнього середовища [14].

Зближення транспортного законодавства України з правом ЄС триває незважаючи на дію воєнного стану. Так, в плані законопроектної роботи Верховної Ради України на 2022 рік передбачено розгляд понад 35 законопроектів, регулятивна спрямованість яких прямо або опосередковано пов’язана з модернізацією українського транспортного законодавства в контексті європейської інтеграції [15].

Угоди між Україною та Європейським Союзом про вантажні перевезення автомобільним транспортом від 29.06.2022 року стала ще одним значним кроком до включення України до єдиного європейського транспортного простору. Цей документ скасовує необхідність отримання українськими перевізниками відповідних дозволів для здійснення двосторонніх та транзитних перевезень в держави ЄС та дозволяє оптимізувати експорт української продукції через автомобільні пункти пропуску. Також він передбачає заходи зі спрощення визнання водійських документів: Україна та ЄС звільняють власників посвідчень водіїв, виданих однією зі сторін, від вимоги мати міжнародне посвідчення водія. Термін угоди становить один рік із можливістю пролонгації [16].

Отримання Україною в червні 2022 року статусу кандидата до ЄС остаточно визначило напрям розвитку національної транспортної політики і транспортного законодавства з урахуванням стратегій, стандартів і практик ЄС.



Висновки. На підставі вищевикладеного можна зробити висновок що подальше правове забезпечення транспортної політики Україні повинно відбуватися з урахуванням наступних чинників.

1. ЄС послідовно нарощує присутність в правовому полі, пов'язаному з транспортною галуззю. Станом на кінець 2022 року ЄС сформував розвинену систему норм транспортного права, які безпосередньо або опосередковано впливають на відповідні правовідносини, що формуються поза межами внутрішнього ринку ЄС.

2. В розвитку транспортного права ЄС спостерігається поступальний перехід від гармонізації транспортного законодавства держав-членів ЄС до його уніфікації. Визначальними ознаками уніфікації транспортного законодавства держав-членів ЄС – встановлення системи єдиних норм і однакових вимог, обов'язкове набрання чинності і застосування цих норм, введення типових санкцій за їх недотримання. Фактично відбувається «злиття суверенітетів» держав-членів ЄС в рамках спільної транспортної політики, що у віддаленій перспективі може привести до зникнення відповідних галузей національних законодавств.

3. Співвідношення норм транспортного права ЄС та джерел українського транспортного законодавства свідчить про те, що правові акти ЄС різними способами впливають на розвиток відповідного правового поля в Україні. По-перше, джерела транспортного права ЄС, включаючи судові рішення, можуть безпосередньо застосовуватися до відповідних правовідносин, учасниками яких є українські провайдери або споживачі транспортних послуг. По-друге джерела транспортного права ЄС визначають стратегічні напрями та параметри розвитку транспортного законодавства України.

Список використаних джерел:

1. Completing the Internal Market: White Paper from the Commission to the European Council (Milan, 28-29 June 1985) /* COM/85/0310 final */. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A51985DC0310>.

2. White Paper Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system /* COM/2011/0144 final */. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A52011DC0144>

3. Угода про партнерство і співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами / Міжнародний документ від 14 червня 1994 р. *Офіційний вісник України*. 2006. Ст. 1794

4. Про затвердження Стратегії інтеграції України до Європейського Союзу : Указ Президента України від 11 червня 1998 р. № 615/98. *Офіційний вісник України*. 1998. № 24. Ст. 870.

5. Про Програму інтеграції України до Європейського Союзу : Указ Президента України від 14 вересня 2000 р. № 1072/2000. *Офіційний вісник України*. 2000. № 39. Ст. 1648.

6. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу : Закон України від 18 березня 2004 р. *Офіційний вісник України*. 2004. № 15. Ст. 1028.

7. План дій «Україна – Європейський Союз» : Міжнародний документ від 12 лютого 2005 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_693#Text.

8. Про затвердження Рекомендацій «Зasad адаптації транспортного законодавства України до законодавства Європейського Союзу» : Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 18 лютого 2006 р. № 153. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0153650-06>.

9. Угода про Асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони : Міжнародна угода від 27 червня 2014 р. *Офіційний вісник України*. 2014. № 75. Ст. 2125.

10. Андрусевич, Н. Транспортна складова Угоди про Асоціацію: стан виконання і перспективи (грудень 2019 р.) URL: <https://cutt.ly/DjRf0nW>.



11. 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 жовтня 2017 р. № 1106. *Офіційний вісник України*. 2018. № 24. Ст. 852.

12. Дорожня карта законодавчого забезпечення виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та ЄС, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони на 2018–2019 роки. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/media/uploaded-files/karta-prioritetnikh-zakonoproektiv-u-sferi-evropeyskoi-integratsii.pdf> – Назва з екрану.

13. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. *Офіційний вісник України*. 2018. № 52. Ст. 1848.

14. Угода між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір : Міжнародний документ від 12 жовтня 2021 р. *Офіційний вісник України*. 2022. № 37. Ст. 1976.

15. Про План законопроектної роботи Верховної Ради України на 2022 рік: Постанова Верховної Ради України від 15 лютого 2022 р. № 2036-IX. *Офіційний вісник України*. 2022. № 19. Ст. 1028.

16. Угода між Україною та Європейським Союзом про вантажні перевезення автомобільним транспортом : Міжнародний документ від 29 червня 2022 р. *Офіційний вісник України*. 2022. № 76. Ст. 4566.

