

**ЛЕВІЩЕНКО Д.К.**

здобувач

*(Науково-дослідний інститут  
публічного права)*

УДК 351.811 (4-6 ЄС)

DOI <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2023.5.62>**КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ СУСПІЛЬНИХ  
ВІДНОСИН У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ  
В ЄВРОПЕЙСЬКОМУ СОЮЗІ**

Стаття пропонує детальний аналіз правових механізмів, що лежать в основі забезпечення безпеки дорожнього руху в Європейському Союзі. Досліджується, як європейське законодавство впливає на зниження кількості дорожньо-транспортних пригод та підвищення безпеки на дорогах. Основною метою статті є системний аналіз правових механізмів, що застосовуються в ЄС для забезпечення безпеки дорожнього руху. Автор досліджує різні види правових актів (регламенти, директиви, рішення, рекомендації, заключення), їхню роль та взаємодію в процесі формування єдиної політики безпеки дорожнього руху. Стаття є актуальною, оскільки питання безпеки дорожнього руху є одним з найважливіших викликів сучасного суспільства. Результати дослідження можуть бути корисними для розробки та вдосконалення національної політики в цій сфері.

У дослідженні детально розглядаються різноманітні види правових актів, що застосовуються в ЄС для регулювання відносин у сфері безпеки дорожнього руху, такі як регламенти, директиви, рішення, рекомендації та заключення. Кожен із цих інструментів має свої особливості та сфери застосування, а їхнє комплексне використання дозволяє створити ефективну систему правового регулювання. Також проаналізовано еволюцію політики ЄС щодо безпеки дорожнього руху протягом останніх десятиліть, зокрема, реалізацію двох Десятиліть дій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Оцінюється ефективність заходів, спрямованих на зниження кількості ДТП, та визначаються основні досягнення та виклики.

Особлива увага приділяється ролі основних інститутів ЄС, таких як Європейська Рада, Європейська Комісія, Рада ЄС та Європейський Парламент, у формуванні та реалізації політики безпеки дорожнього руху. Автор демонструє, як взаємодія цих інститутів сприяє розробці єдиних стандартів та підходів до забезпечення безпеки на дорогах. Одним із важливих аспектів дослідження є аналіз взаємодії між наднаціональним та національним рівнями регулювання. У статті розглядається як європейське законодавство впливає на національне законодавство країн-членів ЄС та сприяє гармонізації правових норм у цій сфері. На підставі проведеного аналізу сформульовано висновки щодо сильних сторін та слабких місць існуючої системи правового регулювання безпеки дорожнього руху в ЄС. Виокремлюються ключові фактори, що впливають на ефективність цієї системи, та пропонуються рекомендації щодо її подальшого вдосконалення.

**Ключові слова:** безпека дорожнього руху, Європейський Союз, правове регулювання, суспільні відносини, законодавство, правові акти.



**Levishchenko D.K. Conceptual foundations of legal regulation of public relations in the field of road safety in the European Union**

This article offers a detailed analysis of the legal mechanisms underpinning road safety in the European Union. It explores how European legislation influences the reduction of road traffic accidents and the enhancement of road safety. The primary objective of the article is to conduct a systematic analysis of the legal mechanisms employed by the EU to ensure road safety. The author examines various types of legal acts (regulations, directives, decisions, recommendations, and conclusions), their roles, and their interplay in shaping a unified road safety policy. The article is timely given the significance of road safety as a pressing issue in contemporary society. The research findings can be valuable for developing and refining national policies in this domain.

The study delves into the diverse range of legal acts used by the EU to regulate road safety matters, such as regulations, directives, decisions, recommendations, and conclusions. Each of these instruments has its unique characteristics and areas of application, and their combined use enables the creation of an effective legal regulatory system. The evolution of the EU's road safety policy over recent decades is also analysed, including the implementation of the two decades of action for road safety. The effectiveness of measures aimed at reducing the number of road accidents is assessed, and key achievements and challenges are identified.

Particular attention is paid to the role of key EU institutions, such as the European Council, the European Commission, the Council of the EU, and the European Parliament, in shaping and implementing road safety policy. The author demonstrates how the interaction of these institutions contributes to the development of unified standards and approaches to ensuring road safety. One important aspect of the research is the analysis of the interplay between supranational and national levels of regulation. The article examines how European legislation influences national legislation in EU member states and contributes to the harmonisation of legal norms in this area. Based on the conducted analysis, conclusions are drawn regarding the strengths and weaknesses of the existing legal regulatory system for road safety in the EU. Key factors influencing the effectiveness of this system are identified, and recommendations are made for its further improvement.

**Key words:** *road safety, European Union, legal regulation, public relations, legislation, legal acts.*

**Постановка проблеми.** Проблема забезпечення безпеки дорожнього руху є актуальною для всього світового співтовариства. Недарма її вирішення включене до переліку основних завдань соціально-економічного порядку денного ООН. З метою загальносвітового зниження кількості загиблих і поранених у ДТП періоди 2011-2020 та 2021-2030 років були оголошені Генеральною Асамблеєю ООН десятиліттями дій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху [1].

Слід зазначити, що період реалізації першого Десятиліття дій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху характеризується зниженням кількості загиблих на дорогах Європейського Союзу (далі – ЄС) на 37% (з 29 691 загиблого у 2010 році до 18 844 у 2020 році). Прогрес у зниженні смертності внаслідок ДТП у ЄС був досягнутий лише у 2012 і 2013 роках (із загальним скороченням загиблих на дорогах на 8%), після чого настали шість років стагнації із загальним скороченням кількості загиблих у ДТП за період 2014-2019 років лише на 6%. У 2020 році відбулося виняткове падіння цього показника на 17% порівняно з 2019 роком, однак цей результат був тісно пов'язаний з обмеженнями на поїздки через пандемію Covid-19. За період реалізації першого Десятиліття дій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху лише одній державі-члену ЄС вдалося скоротити кількість загиблих у ДТП більш ніж на 50% – Литві, де смертність на дорогах знизилася на 60% [3].



Минулий період Десятиліття дій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху характеризується розробкою численних документів глобального, регіонального та національного рівня: концепцій, стратегій, планів дій тощо. Особливістю вироблення єдиної політики в ЄС є необхідність створення ефективної наднаціональної системи управління держав-учасниць з урахуванням їхніх національних структур управління та особливостей законодавства. Єдиний європейський простір сформувався у 50-х роках минулого століття шляхом створення Європейського об'єднання вугілля та сталі, а згодом – Європейського економічного співтовариства та Європейського співтовариства з атомної енергії. Більш тісний союз між народами Європи був створений у результаті підписання 7 лютого 1992 року Договору про Європейський Союз (Маастрихтський договір) [3] з подальшими змінами та доповненнями, внесеними Амстердамським, Ніщьким та Лісабонським договорами, що дозволило встановити єдиний економічний, у тому числі транспортний простір. Наразі ЄС являє собою об'єднання 27 країн, у якому розвиток транспортних відносин є наріжним каменем європейської інтеграції і життєво важливим для здійснення вільного переміщення транспортних засобів, людей і товарів.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Стан дослідження теоретичним підґрунтям вивчення питань безпеки дорожнього руху в межах даної статті стали дослідження вчених-адміністративістів, таких як: В.Б. Авер'янов, С.С.Алексєєва, О.Ф. Андрійко, М.І. Ануфрієв, А.І. Берлач, Ю.П. Битяк, В.М. Бевзенко, В.Т.Білоус, В.В. Богущький, О.С. Бурлака, І.П. Голосніченко, С.Т. Гончарук, Е.Ф. Демський, Ю.А. Дмитрієв, О.В. С.В. Ківалов, О.В. Когут, Т.О. Коломоєць, В.К. Колпаков, А.Т. Комзюк, О.В. Кузьменко, В.І. Олефір, Х.П. Ярмак і інші. Переважна більшість науковців, які розглядають питання, пов'язані з адміністративно-правовим регулюванням безпеки дорожнього руху (В.О. Гордєєв, Т.О. Гуржій, С.М. Гусаров, М.А. Микитюк, В.В. Новіков, В.Й. Развадовський), піддають аналізу переважно окремі елементи цієї проблеми, разом з тим бракує саме комплексних досліджень, які б давали змогу визначити основні напрями удосконалення механізму забезпечення безпеки дорожнього руху з урахуванням досвіду іноземних держав та ЄС.

**Метою статті** є системний аналіз правових механізмів, що застосовуються в ЄС для забезпечення безпеки дорожнього руху. Досліджуються різні види правових актів (регламенти, директиви, рішення, рекомендації, заключення), їх роль та взаємодія в процесі формування єдиної політики безпеки дорожнього руху.

**Виклад основного матеріалу.** Транспортна політика ЄС охоплює широкий спектр питань: від зміни клімату до забезпечення безпеки транспортної діяльності. Безпека дорожнього руху є частиною «портфеля» транспортної політики ЄС. Забезпечення ефективного розвитку відносин між державами-членами ЄС у питаннях безпеки дорожнього руху зумовлює необхідність вироблення та проведення єдиної політики на території ЄС, що досягається завдяки прийняттю документів стратегічного планування, гармонізації законодавства країн, які входять до ЄС, а також створеній наднаціональній системі нормативно-правового регулювання відповідних відносин. Таким чином, у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху ЄС має два рівні політичного управління: наднаціональний та національний. Загальні орієнтири політики щодо забезпечення безпеки дорожнього руху наднаціонального рівня розробляються основними інститутами ЄС для подальшої реалізації на національному рівні в країнах ЄС. Такими інститутами є Європейська Рада, Європейська Комісія, Рада ЄС та Європейський Парламент.

Європейська Рада – один із основних інститутів ЄС, членами якого є глави держав/урядів усіх країн-членів ЄС, розробляє загальні політичні орієнтири та формує пріоритети діяльності для подальшого законодавчого та управлінського планування, що закріплено у статті 68 Договору про функціонування Європейського Союзу [4]. Одним із пріоритетних напрямів діяльності ЄС, сформованих у політичному порядку денному Європейської Ради, є підвищення рівня безпеки дорожнього руху.

Європейська Комісія є головним виконавчим органом ЄС і складається з голови, 27 єврокомісарів та представництв у кожній країні-члені ЄС. Формування законодавчої та



політичної повістки Європейської Комісії щодо безпеки дорожнього руху покладено на Департамент мобільності та транспорту (DG MOVE). Глобальною метою ЄС, сформованою цим Департаментом, є прагнення до нульового рівня смертності на автомобільних дорогах до 2050 року [5].

У рамках першого Десятиліття дій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху основним документом стратегічного планування в ЄС, що має назву «На шляху до європейського простору безпеки дорожнього руху», стали розроблені Європейською Комісією політичні орієнтири у сфері безпеки дорожнього руху на 2011-2020 роки [15].

Цей документ представляв собою план дій із набором рекомендацій і заходів, що сформувавши загальні принципи управління у сфері безпеки дорожнього руху під час підготовки національних стратегічних документів.

Запропоновані політичні орієнтири стали основою, на якій компетентні органи країн ЄС розробляють власні національні ініціативи. Цим документом було встановлено стратегічну ціль щодо зниження кількості загиблих на дорогах ЄС на 50% у період з 2010 по 2020 рік (що відповідає глобальним цілям ООН) і були сформовані сім основних завдань:

- підвищення рівня освіти і підготовки учасників дорожнього руху;
- підвищення ефективності дотримання правил дорожнього руху;
- підвищення безпеки дорожньої інфраструктури;
- підвищення безпеки транспортних засобів;
- сприяння використанню сучасних технологій для підвищення безпеки дорожнього руху;
- удосконалення діяльності служб екстреної допомоги та допомоги постраждалим;
- підвищення безпеки вразливих учасників дорожнього руху.

Визнаючи важливість проблеми дорожньо-транспортного травматизму на світовому рівні, період реалізації другого Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху також передбачає двократне зниження кількості загиблих у ДТП (виходячи з рівня 2019 року) в країнах-членах ЄС, що закріплено в розроблених Європейською Комісією основах політики безпеки дорожнього руху на період 2021-2030 років [6]. У межах заходів другого Десятиліття дій міністри транспорту затвердили один із головних документів у сфері безпеки дорожнього руху на рівні ЄС – Валлетську декларацію, у якій встановлено ціль щодо зниження кількості загиблих на дорогах ЄС до 2030 року вдвічі порівняно з базовим рівнем 2020 року [5]. У рамках роботи Ради ЄС 21-22 вересня 2023 року міністри транспорту затвердили Барселонську Декларацію [7], у якій безпека визначена як пріоритет транспортної системи. Застосування безпечного системного підходу (Safe System Approach) вимагає ухвалення відповідних заходів щодо безпеки учасників дорожнього руху, а також інвестицій в інфраструктуру, зокрема для захисту вразливих учасників дорожнього руху – таких як пішоходи, велосипедисти і мотоциклісти.

У період першого і другого десятиліть дій із забезпечення безпеки дорожнього руху Європейський Парламент неодноразово ухвалював профільні резолюції. Наприклад, у резолюції від 27 вересня 2011 року «Про безпеку дорожнього руху в Європі на 2011-2020 роки» Європейський Парламент закликав прийняти як довгострокову ціль ЄС повне запобігання загибелі людей у ДТП. За пропозицією Європейського Парламенту спільно з Європейською Комісією в ЄС планується створення Агентства безпеки дорожнього руху, що дозволить більш ефективно координувати вирішення питань, пов'язаних із безпекою дорожнього руху, в країнах ЄС [8].

Досягненню цілей щодо зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму, визначених розглянутими інститутами ЄС, сприяє формування відповідної нормативно-правової бази ЄС і її подальша імплементація в національні нормативно-правові акти країн ЄС. Законодавство ЄС має безпосередній вплив на формування національного законодавства його членів і є частиною їхньої правової системи [9]. Європейський Союз заснований на верховенстві права. Це означає, що кожна дія, вчинена ЄС, ґрунтується на договорах, які були демократично затверджені його членами. Залежно від юридичної сили джерела права



в Європейському Союзі поділяються на джерела первинного права і джерела вторинного права.

Установчі акти, а саме основоположні договори (treaties), і акти, що їх доповнюють і змінюють, утворюють правову основу ЄС і належать до джерел первинного права. Так, правова основа побудови відносин у транспортній галузі, метою якої є безпека дорожнього руху і сприяння сталому розвитку мобільності, закріплена на рівні первинного права в статті 91 розділу VI Договору про функціонування Європейського Союзу. Систему джерел вторинного права відповідно до статті 288 Договору про функціонування Європейського Союзу утворюють: регламенти (regulations); директиви (directives); рішення (decisions); рекомендації (recommendations); висновки (opinions) [4]. Не торкаючись інших критеріїв класифікації джерел права ЄС, а також характеристик їхніх окремих видів, зупинимося на розгляді перелічених вище видів джерел вторинного права стосовно діяльності із забезпечення безпеки дорожнього руху.

Регламент (Regulation) – це законодавчий (у деяких випадках – підзаконний) акт, який є обов'язковим до виконання в повному обсязі і підлягає прямому застосуванню в усіх державах-членах ЄС. Регламент за своєю природою належить до європейських законів. Відносно до діяльності із забезпечення безпеки дорожнього руху до таких актів належить, наприклад, Регламент (ЄС) № 168/2013 Європейського Парламенту і Ради від 15 січня 2013 року, що регулює відносини у сфері сертифікації та нагляду за ринком дво- та триколісних транспортних засобів і квадроциклів [10]. Цей європейський закон встановлює правові та технічні вимоги до затвердження типів усіх нових дво- і триколісних транспортних засобів та квадроциклів, а також вимоги до нагляду за ринком зазначених транспортних засобів, їх систем, компонентів і окремих технічних елементів, що підлягають офіційному затвердженню.

Відносини в галузі дорожнього руху також регулюються Регламентом Ради (ЄС) № 2411/98 від 3 листопада 1998 року про визнання на території ЄС державного реєстраційного знака держави-члена, в якому зареєстровані транспортні засоби та їх причепа [11]. Регламент (ЄС) 2020/740 Європейського Парламенту і Ради від 25 травня 2020 року про маркування шин [12] встановлює єдині правила такої маркування, що дозволяє споживачам робити свідомий вибір при їх купівлі, а державам-членам ЄС забезпечує можливість підвищувати безпеку дорожнього руху, економічну і екологічну ефективність транспортних засобів шляхом просування паливозберігаючих, довговічних і безпечних шин з низьким рівнем шуму.

Щодо систем активної безпеки і захисту пішоходів та інших вразливих учасників дорожнього руху діє Регламент (ЄС) № 78/2009 від 14 січня 2009 року, що встановлює вимоги до конструкції систем фронтальної захисту транспортного засобу в разі лобового зіткнення з іншим транспортним засобом.

Директива – це законодавчий акт, що встановлює мету, яку повинні досягти країни ЄС. Держави-члени ЄС зобов'язані трансформувати (перенести) Директиву в національне законодавство в розумні строки, зазначені в ній (як правило, два роки). Директива за своєю природою відноситься до європейського рамочного закону, обов'язкового тільки в відношенні досягнення конкретної мети. На відміну від Регламенту, який застосовується безпосередньо в державах-членах після вступу в силу, Директиву спочатку необхідно трансформувати в національне законодавство. До теперішнього часу склалася достатньо велика база директив, що регулюють відносини в сфері безпеки дорожнього руху.

Серед основних з них – Директива 2006/126/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 20 грудня 2006 року про водійські посвідчення [13], Директива 2015/413/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 11 березня 2015 року про сприяння трансграничному обміну інформацією про правопорушення в галузі дорожнього руху [14], Директива Ради 1999/37/ЄС від 29 квітня 1999 р. про реєстраційні документи на транспортні засоби [15], Директива Ради від 16 грудня 1991 р. про обов'язкове застосування ременів безпеки і дитячих утримуючих систем у транспортних засобах [16].

У березні 2023 року Європейська Комісія опублікувала пропозиції, що стосуються необхідності перегляду наступних директив: Про водійські посвідчення; Про сприяння трансграничному обміну інформацією про правопорушення в сфері дорожнього руху. Перегляд



Директиви про водійські посвідчення [17]. В даний час в країнах ЄС діє принцип взаємного визнання водійських посвідчень, закріплений в статті 2 Директиви. Оскільки практика видачі і процедура оформлення водійських посвідчень в державах-членах відрізняється, перегляд Директиви дозволить підвищити рівень гармонізації національного законодавства різних країн ЄС. Внесення змін до зазначеної Директиви дозволить: використовувати в країнах ЄС цифрове водійське посвідчення; керувати транспортним засобом з електроприводом масою до 4250 кг при наявності категорії В; складати іспит та керувати транспортним засобом у супроводі з 17 років для набуття досвіду водіння, що надасть можливість молодим людям складати іспит та самостійно керувати транспортним засобом одразу після досягнення 18 років; встановити для початківців водіїв випробувальний термін не менше 2 років; після досягнення 70-річного віку продовжувати водійське посвідчення кожні 5 років; проводити обов'язкове медичне обстеження при кожному продовженні водійського посвідчення або відновленні права на керування транспортним засобом (діюча Директива не передбачає жодних медичних оглядів водіїв транспортних засобів, за винятком перевірки зору).

Перегляд Директиви про сприяння трансграничному обміну інформацією про правопорушення в галузі дорожнього руху [18]. Зазначена Директива є одним із стовпів політики підвищення безпеки дорожнього руху в ЄС та передбачає взаємний обмін інформацією про порушення в галузі дорожнього руху. За оцінками Європейської Комісії, 40% трансграничних порушень в галузі дорожнього руху залишаються безкарними або через те, що правопорушника не було ідентифіковано, або тому що оплата штрафних санкцій не була забезпечена. Наразі документ передбачає взаємне визнання таких видів правопорушень: перевищення швидкості, невикористання ременя безпеки, проїзд на заборонний сигнал світлофора, керування транспортним засобом у стані сп'яніння, невикористання захисного шолома, виїзд на заборонену смугу руху та використання мобільного телефону або інших комунікаційних пристроїв під час руху. Основними напрямками перегляду Директиви є розширення переліку видів правопорушень, що підлягають взаємному визнанню, перегляд механізму реалізації рішень відповідними компетентними органами, підвищення ефективності інформаційної взаємодії компетентних органів.

Рішення – це різновид акту вторинного права, який є обов'язковим для виконання в повному обсязі. Рішення за своєю природою відноситься до європейського адміністративного акту. Згідно з Рішенням № 585/2014/EU від 15 травня 2014 року про створення на території ЄС єдиної служби eCall (система, що використовується в транспортних засобах на території ЄС, яка автоматично здійснює безкоштовний екстрений виклик за номером 112, якщо автомобіль потрапив у серйозну ДТП) держави-члени були зобов'язані не пізніше 1 жовтня 2017 року створити відповідні центри екстреного реагування, завдяки яким допомога постраждалим у ДТП надаватиметься своєчасно. Згідно з Рішенням Ради 93/704/ЕС створено базу даних CARE, що містить відомості про ДТП, в результаті яких люди загинули або отримали травми, на території всіх країн ЄС [19].

Рекомендація – це різновид правового акту, що не має обов'язкового характеру, в якому містяться загальні заклики щодо якогось напрямку діяльності. Так, наприклад, щодо безпеки дорожнього руху діє Рекомендація Європейської Комісії від 17 січня 2001 року про максимально допустимий вміст алкоголю в крові для водіїв механічних транспортних засобів (2001/115/ЄС) [38]. Як інший приклад можна навести Рекомендацію Європейської Комісії (ЄС) 2023/550 від 8 березня 2023 року про національні програми планування сталого міського мобільності [20].

Заключення – різновид правового акту рекомендаційного характеру, що містить юридичну оцінку якоїсь ситуації, що склалася в ЄС, а також розроблених або прийнятих документів. В сфері безпеки дорожнього руху прийнято Заключення від 24 квітня 2023 року 11/2023 по Директиві про сприяння трансграничному обміну інформацією про правопорушення в галузі дорожнього руху. До такого виду актів відноситься і Заключення від 25 квітня 2023 року 12/2023 про прийняття Директиви про визнання на території всіх країн ЄС рішення про позбавлення права на керування транспортним засобом.



Вибираючи такий спосіб правового регулювання відносин, як рекомендації та заключення, компетентні органи ЄС прагнуть досягти певних дій від своїх членів найбільш «м'якими» засобами. Тим не менш, держави зобов'язані в належній мірі враховувати положення рекомендацій та заключень виходячи з принципу лояльності, закріпленого ч. 3 ст. 4 Договору про Європейський Союз [3]. Порядок формування звичайної законодавчої процедури вторинного законодавства на рівні ЄС полягає у спільному прийнятті Європейським Парламентом і Радою Регламенту, Директиви або Рішення за пропозицією Європейської Комісії, що визначено у статті 294 Договору про функціонування Європейського Союзу [4].

Законодавчі пропозиції на рівні ЄС формуються Європейською Комісією – головним і практично монопольним власником права законодавчої ініціативи. Сформований Європейською Комісією проект законодавчого акту проходить читання на рівні Ради та Європейського Парламенту – головних законодавчих органів ЄС. Процес завершення звичайної законодавчої процедури полягає в остаточному затвердженні або відхиленні законодавчого акту. Слід зазначити тривалість процесу прийняття рішень на рівні ЄС в цілому і з питань безпеки дорожнього руху зокрема: нерідко він займає до десяти років.

**Висновки.** Як інструмент проведення єдиної політики, формування законодавчої бази на рівні ЄС сприяє і проведенню узгодженої політики в області забезпечення безпеки дорожнього руху, гармонізації відповідного національного законодавства країн ЄС, розробці єдиних намірів щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху. Показники безпеки дорожнього руху в різних державах-членах ЄС суттєво відрізняються. При цьому не існує єдиного шляху до успіху, і, тому, враховуючи політичні та правові національні особливості, стратегія, успішна в одній країні, цілком може виявитися невдалою для застосування в іншій країні, не будучи адаптованою до національних вимог.

Тим не менш кожна країна зобов'язана прагнути до покращення дорожньо-транспортної ситуації в наступному десятилітті, незалежно від того, є вона передовою чи ні. У зв'язку з цим на рівні ЄС використовується різний набір правових актів, що мають як обов'язковий характер (Регламент, Директива, Рішення), так і рекомендаційний (Рекомендація, Заключення). Більше того, ряд документів декларують результат, який має бути досягнутий правовими засобами кожної держави ЄС самостійно. Дана система дозволяє гнучко підходити до розробки єдиної політики в сфері безпеки дорожнього руху в рамках ЄС, враховуючи національні особливості.

#### Список використаних джерел:

1. United Nations General Assembly Resolution A/RES/64/255 adopted on March 2, 2010, and Resolution A/RES/74/299 adopted on August 31, 2020. *United Nations: Official Document System*. URL: <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n20/226/30/pdf/n2022630.pdf?OpenElement>
2. Lithuania awarded road safety prize after deaths fall more than 50% in a decade. *European Transport Safety Council*. URL: <https://etsc.eu/lithuania-awarded-road-safety-prize-after-deaths-fall-more-than-50-in-a-decade/#:~:text=Publications-,Lithuania%20awarded%20road%20safety%20prize%20after%20deaths,than%2050%25%20in%20a%20decade&text=Lithuania%20is%20the%20winner%20of,safety%20over%20the%20last%20decade>
3. Treaty on European Union. *EUR-lex. Access to European Union law*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A11992M%2FTXT>
4. The Treaty on the functioning of the European Union. *EUR-lex. Access to European Union law*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/treaty-on-the-functioning-of-the-european-union.html>
5. Council conclusions on road safety - endorsing the Valletta Declaration of March 2017. Brussels, 8 June 2017. URL: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/en/pdf>
6. Commission staff working document «EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Next steps towards «Vision Zero». Brussels. 19.06.2019 SWD (2019) 283 final. *Mobility and Trans-*



port. An official website of the European Union. URL: <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>

7. Barcelona Declaration on the occasion of the informal meeting of EU Ministers of Transport under the auspices of the Spanish EU Council Presidency 21-22 September 2023. *Mobility for People: Advancing Social and Territorial Cohesion. Web oficial del presidente del Gobierno y el Consejo de Ministros*. URL: [https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/transportes/Documents/2023/220923-Barcelona-Declaration\\_PEUE23\\_Versión%20Oficial.pdf](https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/transportes/Documents/2023/220923-Barcelona-Declaration_PEUE23_Versión%20Oficial.pdf)

8. Committee on Transport and Tourism. *Multimedia Centre. European Parliament*. URL: [https://multimedia.europarl.europa.eu/en/webstreaming/committee-on-transport-andtourism\\_20220926-1500-COMMITTEE-TRAN](https://multimedia.europarl.europa.eu/en/webstreaming/committee-on-transport-andtourism_20220926-1500-COMMITTEE-TRAN)

9. Sources and scope of European Union law. *Fact Sheets on the European Union. European Parliament*. URL: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/6/sources-and-scope-of-europeanunion-law>

10. Regulation (EU) No 168/2013 of the European Parliament and of the Council of 15 January 2013 on the approval and market surveillance of two- or three-wheel vehicles and quadricycles Text with EEA relevance. *EUR-lex. Access to European Union law*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj/eng>

11. COUNCIL REGULATION (EC) No 2411/98 of 3 November 1998 on the recognition in intra-Community traffic of the distinguishing sign of the Member State in which motor vehicles and their trailers are registered. *EUR-lex. Access to European Union law*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:31998R2411>

12. Regulation (eu) 2020/740 of the European Parliament and of the Council of 25 May 2020 on the labelling of tyres with respect to fuel efficiency and other parameters, amending Regulation (EU) 2017/1369 and repealing Regulation (EC) No 1222/2009. *EUR-lex. Access to European Union law*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:02020R0740-20200605>

13. Birective 2006/126/ec of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licences (Recast). *EUR-lex. Access to European Union law*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:02006L0126-20201101>

14. Directive (EU) 2015/413 of the European Parliament and of the Council of 11 March 2015 facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offences Text with EEA relevance. *EUR-lex. Access to European Union law*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A32015L0413>

15. Consolidated text: Council Directive 1999/37/EC of 29 April 1999 on the registration documents for vehicles. *EUR-lex. Access to European Union law*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A01999L0037-20220324>

16. Consolidated text: Council Directive of 16 December 1991 relating to the compulsory use of safety belts and child-restraint systems in vehicles (91/671/EEC). *EUR-lex. Access to European Union law*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A01991L0671-20140320>

17. Directive (EU) 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licences. *EUR-lex. Access to European Union law*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:02006L0126-20180722>

18. Cross-border exchange of information on road safety-related traffic offences. *European Parliamentary Research Service. EU Legislation in Progress*. URL: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2023/747915/EPRS\\_BRI\(2023\)747915\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2023/747915/EPRS_BRI(2023)747915_EN.pdf)

19. 93/704/EC: Council Decision of 30 November 1993 on the creation of a Community database on road accidents. *EUR-lex. Access to European Union law*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A31993D0704>

20. Commission Recommendation of 17 January 2001 on the maximum permitted blood alcohol content (BAC) for drivers of motorised vehicles (Text with EEA relevance) (notified under document number C(2000) 4397). *EUR-lex. Access to European Union law*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32001H0115>

