

УДК 342.924:656.13(477:4-6ЄС)

DOI: <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2026.94.2.42>

## ПОРІВНЯЛЬНО-ПРАВОВИЙ АНАЛІЗ ОРГАНІЗАЦІЙНОЇ РОБОТИ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В КРАЇНАХ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ ТА УКРАЇНИ

**Гаруст Ю.В.,**

*полковник юстиції, доктор юридичних наук, професор,  
Національний університет оборони України  
ORCID: 0000-0001-5450-4368  
Scopus Author ID: 57195614519*

**Бугіль В.П.,**

*підполковник,  
Національний університет оборони України  
ORCID: 0009-0004-5170-9201*

**Гаруст Ю.В., Бугіль В.П. Порівняльно-правовий аналіз організаційної роботи автомобільного транспорту в країнах Європейського союзу та України.**

У статті проведено комплексний аналіз особливостей правового регулювання та організації роботи автомобільного транспорту в Україні та Європейському Союзі. Досліджено трансформацію законодавства, спрямовану на забезпечення максимальної мобільності та боєздатності підрозділів Збройних сил України. Особливу увагу приділено гармонізації національних норм із європейськими стандартами транспортної політики. Підкреслено значення інтеграції України до єдиного транспортного простору ЄС як чинника підвищення ефективності логістики. Розглянуто проблеми правозастосування та перспективи вдосконалення нормативної бази у сфері військових перевезень. Здійснено порівняльний аналіз європейського та українського законодавства, зокрема у сфері організації праці водіїв, у тому числі водіїв підрозділів Збройних сил України та контролю за дотриманням норм безпеки під час використання військового автомобільного транспорту. Особливу увагу приділено європейському «Пакету мобільності» (Mobility Package), який суттєво вплинув на уніфікацію транспортного законодавства Європейського Союзу. Розроблено рекомендації щодо вдосконалення українського законодавства з нормами Європейського Союзу щодо правового регулювання використання автомобільного транспорту військовими Збройних сил України. У статті акцентовано на необхідності адаптації положень «Пакету мобільності» до специфічних умов функціонування військового транспорту. Підкреслено важливість забезпечення балансу між вимогами безпеки та оперативними потребами армії. Проведено аналіз правових механізмів контролю за дотриманням норм праці та відпочинку водіїв у військових підрозділах. Визначено перспективи інтеграції українських стандартів у сфері транспортної політики до європейського правового простору. Обґрунтовано значення правової гармонізації для підвищення мобільності та боєздатності Збройних сил України. Зроблено висновок про необхідність системного реформування законодавства з урахуванням європейських практик та національних оборонних потреб.

**Ключові слова:** автомобільний транспорт, перевезення, небезпечні вантажі, правове регулювання, Збройні сили України, перевезення небезпечних вантажів військового призначення.

**Garust Y.V., Bugil V.P. A comparative legal analysis of the organizational structure of the road transport sector in the European Union and Ukraine.**

This article provides a comprehensive analysis of the characteristics of the legal regulation and organisation of road transport in Ukraine and the European Union. It examines the transformation of legislation aimed at ensuring maximum mobility and operational capability for units of the Armed Forces of Ukraine. Particular attention is paid to the harmonisation of national regulations with European transport policy standards. The importance of Ukraine's integration into the EU's single transport area as a factor in improving logistics efficiency is emphasised. Issues of law enforcement and prospects for improving the regulatory framework in the field of military transport are examined.

A comparative analysis of European and Ukrainian legislation was carried out, in particular in the field of organizing the work of drivers, including drivers of units of the Armed Forces of Ukraine, and monitoring compliance with safety standards during the use of military vehicles. Particular attention is paid to the European 'Mobility Package', which has had a significant impact on the harmonisation of transport legislation within the European Union. Recommendations have been drawn up for improving Ukrainian legislation in line with European Union standards regarding the legal regulation of the use of road transport by the Armed Forces of Ukraine. The article emphasises the need to adapt the provisions of the 'Mobility Package' to the specific conditions of military transport operations. It highlights the importance of striking a balance between safety requirements and the operational needs of the army. An analysis has been conducted of the legal mechanisms for monitoring compliance with working and rest time regulations for drivers in military units. The prospects for integrating Ukrainian standards in the field of transport policy into the European legal framework are identified. The significance of legal harmonisation for enhancing the mobility and combat capability of the Armed Forces of Ukraine is substantiated. A conclusion is drawn regarding the need for systematic reform of legislation, taking into account European practices and national defence requirements.

**Key words:** road transport, transportation, dangerous goods, legal regulation, Armed Forces of Ukraine, transportation of dangerous goods for military purposes.

**Постановка проблеми.** В умовах збройної агресії РФ проти України сфера автомобільного транспорту відіграє ключову роль у розвитку економіки, забезпеченні мобільності громадян та використанні військового автомобільного транспорту. Ефективна організація роботи транспортних підприємств та Збройних сил України щодо дотримання вимог безпеки дорожнього руху безпосередньо залежать від якості правового регулювання під час умов особливого періоду в Україні. У Європейському Союзі створено розвинену систему норм яка спрямована на уніфікацію правил дорожніх перевезень та забезпеченні соціальних гарантій водіїв. В Україні правова база цієї галузі активно реформується в контексті євроінтеграційного курсу.

**Мета дослідження:** аналіз чинного нормативно-правового забезпечення Європейського Союзу та України, здійснення порівняльного аналізу правового регулювання роботи автомобільного транспорту в ЄС та Україні, розробка рекомендацій для гармонізації національного законодавства з європейськими стандартами.

**Стан опрацювання проблематики.** Більшість українських дослідників, зокрема М. Пашковський, С. Глибка та С. Копашинський, наголошують на поступовому процесі адаптації України до правових та інституційних норм Європейського Союзу. Така адаптація здійснюється відповідно до положень Угоди про асоціацію між Україною, з одного боку, та Європейським Співтовариством і його державами-членами – з іншого. У наукових працях підкреслюється, що цей процес має комплексний характер, охоплюючи політичну, економічну та правову сфери, і спрямований на інтеграцію України до європейського правового та соціально-економічного простору. Науковці зазначають, що українське законодавство перебуває на етапі переходу від радянських стандартів до регламентів ЄС (наприклад, Регламент (ЄС) № 1071/2009 щодо допуску до професії перевізника) [1]. Разом з тим, недостатньо проаналізовано питання впровадження системи цифрових тахографів та стандартів робочого часу водіїв як ключового елемента безпеки, порівняння умов доступу на ринок ЄС для українських перевізників до та після підписання Угоди. Актуальність дослідження зумовлена необхідністю глибокої трансформації транспортної системи України в межах виконання Угоди про асоціацію з ЄС та реалізації статусу кандидата на членство в Європейському Союзі. В умовах повномасштабної агресії автомобільний транспорт став ключовою артерією експорту та імпорту («Шляхи солідарності»), що вимагає негайної ліквідації правових та адміністративних бар'єрів на кордонах.

**Виклад основного матеріалу.** Перевезення вантажів в середині нашої країни та за її межами є важливим елементом діяльності автомобільного транспорту України яке регулюється законодавством України та Європейського Союзу. Українське законодавство у сфері автомобільних перевезень загалом орієнтоване на забезпечення дотримання міжнародних стандартів безпеки, зокрема вимог, встановлених Європейською Угодою «Про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів» (ADR) [2]. Зазначена Угода є ключовим міжнародним нормативним актом, що визначає уніфіковані правила перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом та спрямована на мінімізацію ризиків для життя і здоров'я людей, довкілля та майна.

Норми ADR встановлюють комплексні вимоги до організації перевезень небезпечних вантажів, зокрема щодо їх класифікації, маркування, пакування, а також оформлення супровідної транспортної документації. Відповідно до положень Угоди, кожний небезпечний вантаж повинен бути належним чином ідентифікований, промаркований попереджувальними знаками та перевезений у спеціальній тарі або упаковці, яка відповідає визначеним технічним стандартам. Документація, що супроводжує такі перевезення, має містити відомості про характер небезпеки вантажу, умови його транспортування та заходи реагування у разі виникнення надзвичайних ситуацій. Імплементация вимог ADR у національне законодавство України здійснюється шляхом закріплення відповідних норм у законах та підзаконних нормативно-правових актах, що регулюють діяльність автомобільного транспорту. Зокрема, положення щодо обов'язкового дотримання стандартів маркування, пакування і документаційного забезпечення перевезень небезпечних вантажів сприяють уніфікації української практики з європейськими підходами та забезпечують передбачуваність правового регулювання для учасників міжнародних перевезень.

Важливим аспектом правового регулювання є також встановлення підвищених вимог до суб'єктів, які здійснюють перевезення небезпечних вантажів. Законодавство Європейського Союзу передбачає спеціальну підготовку водіїв, використання технічно справних транспортних засобів, обладнаних засобами аварійної безпеки, а також дотримання режимів перевезення з урахуванням особливостей конкретних класів небезпечних речовин. Такий підхід відповідає принципам превентивності та ризик-орієнтованості, закладеним в ADR.

У контексті діяльності Збройних Сил України та інших військових формувань дотримання вимог ADR набуває особливої ваги, оскільки перевезення небезпечних вантажів військового призначення пов'язані з підвищеним рівнем потенційної небезпеки. Хоча окремі особливості військових перевезень можуть регулюватися спеціальними нормами вітчизняного законодавства, однак загальні стандарти безпеки, встановлені міжнародними угодами, залишаються обов'язковими та мають застосовуватися з урахуванням публічних інтересів і вимог національної безпеки.

Таким чином, українське законодавство, забезпечуючи імплементацию положень ADR, формує належну правову основу для безпечного перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом. Разом із тим, подальший розвиток правового регулювання у цій сфері має бути спрямований на вдосконалення механізмів контролю та нагляду, підвищення рівня координації між уповноваженими органами, а також адаптацію національних норм до оновлень міжнародних стандартів. Це сприятиме підвищенню рівня безпеки дорожнього руху та посиленню інтеграції України до єдиного європейського транспортного простору.

З цією метою Верховною Радою України у 1993 році був прийнятий Закон України «Про дорожній рух» [3], який є базовим нормативно-правовим актом у цій сфері, в тому числі містить норми щодо перевезення вантажів у Збройних Силах України. Зазначений Закон встановлює загальні правові, організаційні та соціально-економічні засади забезпечення безпеки дорожнього руху, а також визначає вимоги до учасників дорожнього руху, транспортних засобів і порядку здійснення перевезень вантажів, у тому числі в інтересах сектору безпеки і оборони держави. Особливу увагу в Законі приділено регулюванню перевезення великогабаритних та великовагових вантажів. Відповідно до його положень, транспортні засоби та вантажі, габаритні або вагові параметри яких перевищують установлені нормативи, можуть допускатися до участі в дорожньому русі виключно за умови отримання спеціального дозволу. Такий дозвіл видається уповноваженими органами виконавчої влади з урахуванням технічного стану автомобільних доріг, мостів та інших інженерних споруд, а також із дотриманням вимог безпеки дорожнього руху [3].

Зазначені норми поширюються і на перевезення вантажів, що здійснюються Збройними Силами України. Хоча військові перевезення й мають певну специфіку, зумовлену виконанням завдань щодо оборони держави, однак вони не виведені повністю за межі загального правового регулювання у сфері дорожнього руху. Закон України «Про дорожній рух» [3] закріплює принцип рівності учасників дорожнього руху перед законом, що означає обов'язок дотримання встановлених вимог і для військових транспортних засобів, за винятком випадків, прямо передбачених законодавством.

Відповідно можемо стверджувати, що правове регулювання перевезення вантажів у Збройних Силах України базується на поєднанні загальних норм цивільного та військового законодавства, при цьому вимога щодо отримання спеціального дозволу на перевезення великогабаритних і великовагових вантажів є інструментом забезпечення безпеки дорожнього руху, збереження авто-

мобільних доріг та інфраструктури, а також попередження надзвичайних ситуацій. У контексті воєнного стану та підвищеної інтенсивності військових перевезень щодо питань вдосконалення механізму надання таких дозволів яке набуває особливої актуальності та потребує подальшого наукового аналізу.

Однак, для цього доцільним, на нашу думку, буде дослідження механізмів правового регулювання цього питання у країнах Європейського Союзу. Сьогодні в ЄС понад 40 урядових і неурядових організацій займаються питаннями діяльності автомобільного транспорту і міжнародних автомобільних перевезень. Серед них слід виділити ті, яких діяльність яких має найбільше значення для розвитку міжнародних автомобільних перевезень у Європейському Союзі, а саме:

- Комітет з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй (КВТ ЄЕК ООН);
- Європейська Конференція міністрів транспорту (ЄКМТ);
- Міжнародний Союз автомобільного транспорту (МСАТ);
- Міжнародна Федерація експедиторських асоціацій (ФІАТА).

Слід зазначити, що Європейський Союз має багаторівневу систему правового регулювання діяльності автомобільного транспорту. Основні правові норми зосереджено у регламентах і директивах, що визначають порядок організації перевезень, умови праці водіїв, технічні вимоги до транспортних засобів та правила безпеки. Ключовими нормативно-правовими актами є Регламент (ЄС) № 561/2006 [4], який регулює час керування, перерви та відпочинок водіїв та Регламент (ЄУ) № 165/2014 [5] щодо використання тахографів.

У 2017–2020 роках ЄС ухвалив «Пакет мобільності» (Mobility Package), що модернізував підходи до організації роботи автоперевізників. Він містить три основні напрями реформ: соціальний (захист прав водіїв), економічний (забезпечення рівних умов конкуренції) та екологічний (зменшення шкідливих викидів). Зокрема, Mobility Package передбачає обов'язкове повернення вантажівки до країни реєстрації кожні вісім тижнів, заборону регулярного щотижневого відпочинку в кабіні та введення «розумних тахографів» другого покоління [6].

Європейське законодавство передбачає чіткі правила щодо робочого часу: водій не може керувати більше 9 годин на день (максимум 10 годин двічі на тиждень) та 56 годин на тиждень. Перерви й відпочинок мають фіксуватися за допомогою тахографів. Контроль за дотриманням цих вимог здійснюється через державні інспекції та цифрові системи обміну даними між країнами-членами.

В Україні правові засади функціонування автомобільного транспорту визначає Закон України «Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 року [7]. Цей акт встановлює правила організації пасажирських і вантажних перевезень, вимоги до перевізників, порядок ліцензування та контролю. Крім того, діють численні підзаконні акти, що регламентують технічний стан транспортних засобів, облік робочого часу водіїв і використання тахографів.

Після підписання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС 2014 року [8] наша держава зобов'язалася гармонізувати транспортне законодавство з європейським. Було розпочато реформу системи державного нагляду та поступове впровадження європейських стандартів безпеки. Зокрема, Україна запровадила обов'язкове використання тахографів на транспортних засобах, що здійснюють міжнародні перевезення, та приєдналася до Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (AETR) [9]. Однак, до цього часу, у контексті євроінтеграційних процесів та гармонізації транспортного законодавства України з правом Європейського Союзу, залишається неврегульованим питання електронного обміну даними щодо часу роботи та відпочинку водіїв між Україною та державами – членами ЄС. Зазначена проблема має комплексний характер і безпосередньо впливає на ефективність контролю за дотриманням соціальних та безпекових стандартів у сфері автомобільних перевезень.

Так, у країнах Європейського Союзу облік режимів праці та відпочинку водіїв здійснюється із застосуванням цифрових тахографів та інтегрованих інформаційних систем, що забезпечують фіксацію, зберігання і передавання даних у стандартизованому електронному форматі. Такий підхід дозволяє компетентним органам держав-членів ЄС здійснювати оперативний та уніфікований контроль, зокрема в транскордонних перевезеннях. Натомість в Україні, попри нормативне закріплення обов'язку дотримання режимів праці та відпочинку водіїв, механізми електронної інтеграції відповідних даних із європейськими інформаційними системами залишаються фрагментарними або взагалі відсутніми.

Слід зазначити, що відсутність належного правового та технічного механізму електронного обміну даними ускладнює взаємне визнання результатів контролю між Україною та державами ЄС. Це призводить до подвійних перевірок, правової невизначеності для перевізників, а також створює додаткові адміністративні бар'єри під час здійснення міжнародних автомобільних перевезень. Крім того, обмеженість доступу до достовірної інформації про фактичний час керування транспортними засобами знижує рівень безпеки дорожнього руху та підвищує ризики перевтоми водіїв.

Особливої актуальності ця проблема набуває в умовах воєнного стану, коли інтенсивність міжнародних перевезень з участю українських водіїв значно зростає, у тому числі у зв'язку з логістичним забезпеченням гуманітарних та оборонних потреб. Відсутність єдиного електронного простору обміну даними у сфері обліку робочого часу водіїв негативно впливає на оперативність контролю та ускладнює взаємодію між контролюючими органами України та країн ЄС. Таким чином, неврегульованість питання електронного обміну даними про час роботи водіїв між Україною та державами Європейського Союзу свідчить про наявність прогалин у вітчизняному правовому забезпеченні міжнародних автомобільних перевезень. Усунення зазначених недоліків потребує подальшого нормативного-правового врегулювання шляхом розробки відповідних правових інструментів щодо адаптації національного законодавства до вимог транспортного законодавства ЄС та створення сумісних інформаційно-телекомунікаційних систем. Реалізація таких заходів сприятиме підвищенню рівня безпеки дорожнього руху, зменшенню адміністративного навантаження на перевізників та забезпеченню ефективної інтеграції України до єдиного транспортного простору Європейського Союзу. При порівнянні європейського та українського законодавства у сфері автомобільного транспорту, можемо констатувати наявність спільних засад таких як: орієнтація на безпеку, дотримання трудових норм і технічну справність транспортних засобів. Однак, на відміну від ЄС, в Україні ще не створено єдиної цифрової системи контролю за робочим часом водіїв та не забезпечено належного рівня соціального захисту працівників галузі. Слід відзначити, що Європейська система має низку переваг: уніфікованість правил у всіх державах-членах, автоматизований облік даних, чітку систему відповідальності перевізників. Україна зараз перебуває на етапі формування інтегрованої системи державного контролю та запровадження єдиних стандартів, а основні відмінності полягають у рівні цифровізації, обсягах адміністративного контролю та прозорості ліцензування.

**Висновки.** Європейське законодавство у сфері автомобільного транспорту характеризується високим рівнем уніфікації, жорстким контролем та пріоритетом безпеки й екологічності. Українське законодавство загалом відповідає основним принципам Європейського Союзу, однак потребує подальшої гармонізації, посилення контролю та цифровізації, що є особливо актуальним у контексті євроінтеграційних процесів. Правове регулювання організації роботи автомобільного транспорту в ЄС має комплексний характер і ґрунтується на принципах безпеки, соціальної справедливості та рівної конкуренції. В Україні правове регулювання цієї сфери проходить етап модернізації, орієнтуючись на європейські стандарти. Для ефективної гармонізації необхідно не лише приймати відповідні нормативні акти, але й забезпечити їх реальне виконання шляхом запровадження ефективних механізмів цифровізації контролю, розвитку інфраструктури та підвищення правової культури учасників ринку. Впровадження запропонованих рекомендацій сприятиме підвищенню безпеки перевезень, поліпшенню умов праці водіїв і зміцненню позицій України на європейському транспортному ринку.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Regulation (EC) No 1071/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 establishing common rules concerning the conditions to be complied with to pursue the occupation of road transport operator and repealing Council Directive 96/26/EC. *Official Journal of the European Union*. 2009. L 300. P. 51–71. URL: [https://insat.org.ua/files/nav/law/3/reg\\_1071-2009\\_uk.pdf](https://insat.org.ua/files/nav/law/3/reg_1071-2009_uk.pdf) (дата звернення: 25.02.2026).
2. United Nations. (2024). Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR): Applicable as from 1 January 2025. United Nations Publications. URL: <https://unece.org/adr-2025-files> (дата звернення 25.02.2026).
3. Про дорожній рух: Закон України від 30 червня 1993 року № 3353-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення 25.02.2026).

4. Regulation (EC) No 561/2006 of the European Parliament and of the Council of 15 March 2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport and amending Council Regulations (EEC) No 3820/85 and (EC) No 2135/98 and repealing Council Regulation (EEC) No 3820/85. *Official Journal of the European Union*. 2006. L 102. P. 1–14. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:32006R0561> (дата звернення 25.02.2026).
5. Regulation (EU) No 165/2014 of the European Parliament and of the Council of 4 February 2014 on tachographs in road transport, repealing Council Regulation (EEC) No 3821/85 on recording equipment in road transport and amending Regulation (EC) No 561/2006. *Official Journal of the European Union*. 2014. L 60. P. 1–33. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj/eng> (дата звернення 25.02.2026).
6. Mobility Package I, II, III. *Official Journal of the European Union*. 2017–2020. URL: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=oj:JOC\\_2020\\_252\\_R\\_0001](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=oj:JOC_2020_252_R_0001) (дата звернення 25.02.2026).
7. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05 квітня 2001 року № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення 25.02.2026).
8. 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 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011) (дата звернення: 25.02.2026).
9. Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (AETR): від 1 лип. 1970 р. (з поправками). URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_016](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_016) (дата звернення: 25.02.2026).

Дата першого надходження рукопису до видання: 03.03.2026  
Дата прийняття до друку рукопису після рецензування: 23.04.2026  
Дата публікації: 10.05.2026

© Гаруст Ю.В., Бугіль В.П., 2026

Стаття поширюється на умовах ліцензії CC BY 4.0