

© М. С. Лагунін, Голова Державної служби України з безпеки на транспорті, e-mail: n.lagunin@gmail.com;

© А. М. Новікова, докт. екон. наук, помічник заст. директора з наукової роботи, e-mail: anovikova@insat.org.ua, ORCID: 0000-0002-7165-8673;

© Р. В. Симоненко, докт. техн. наук, e-mail: rsymonenko@insat.org.ua, ORCID: 0000-0002-4269-5707 (ДП «ДержавтотрансНДІпроект»)

© Mykyta Lagunin, Head of the State Service of Ukraine for Transport Safety, e-mail: n.lagunin@gmail.com;

© Alla Novikova, Doctor of Economics (D.Sc.), Head of the Research Center of Complex Transport Problems, e-mail: anovikova@insat.org.ua, ORCID: 0000-0002-7165-8673;

© Roman Symonenko, Doctor of Technics (D.Sc.), e-mail: rsymonenko@insat.org.ua, ORCID: 0000-0002-4269-5707 (SE «State Road Transport Research Institute»)

## ІНСТИТУЦІЙНІ ЗМІНИ З ВПРОВАДЖЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА ЄС ІЗ ПИТАНЬ ДОСТУПУ НА РИНОК АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ПРИКЛАДІ ДОСВІДУ ПОЛЬЩІ

### INSTITUTIONAL CHANGES IN THE IMPLEMENTATION EU LEGISLATION ON ACCESS TO THE ROAD TRANSPORT MARKET ON THE EXAMPLE OF THE POLAND EXPERIENCE

**Анотація.** Викладено досвід Республіки Польща щодо регулювання ринку автомобільних перевезень згідно з Регламентом (ЄС) № 1071/2009 Європейського парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року про встановлення спільних правил стосовно умов, яких потрібно дотримуватись для заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень і про припинення дії Директиви Ради 96/26/ЄС.

Досліджено, як Польща впровадила вимоги бездоганної ділової репутації, фінансового стану перевізника та професійної компетентності менеджера з перевезень. Визначені функції центральних та місцевих органів виконавчої влади з регулювання внутрішніх та міжнародних автомобільних перевезень у Польщі.

Наведений порівняльний аналіз правового регулювання ринку автомобільних перевезень Польщі та України. Надані дискусійні питання та пропозиції щодо впровадження законодавства ЄС в умовах доступу на ринок автомобільних перевезень України.

**Ключові слова:** Європейський Союз, Польща, Україна, автомобільний транспорт, регламент, доступ на ринок, бездоганна ділова репутація, фінансовий стан, перевізник, менеджер із перевезень, свідоцтво професійної компетентності, електронний реєстр, Генеральний інспекторат, воєводства, повіти.

**Abstract.** The article describes the Republic Poland experience of regulation access to the road transport market in accordance with 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.

It is described how Poland have been implemented the requirements for the good repute, the financial standing and the professional competence. The functions of Polish central and local executive bodies regulating domestic and international road transport are defined and the procedures for the loss of an good repute are described.

A comparative analysis of the legal regulation of the road transport market in Poland and Ukraine is presented. Discussion questions and proposals regarding the implementation EU legislation concerning road transport market in Ukraine are provided.

**Keywords:** European Union, Poland, Ukraine, road transport, regulation, market access, good repute, financial standing, carrier, transport manager, certificate of professional competence, electronic register, General Inspectorate, voivodships, counties.

#### Вступ

Вступ до Європейського Союзу вимагає повної імплементації законодавства ЄС. З цією метою 27 березня 2025 року прийнятий закон

України «Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» щодо вдосконалення регулювання ринку послуг з перевезення пасажирів та вантажів автомобільним

транспортом» за №4337-ІХ [1]. Цей закон імплементує Регламент (ЄС) №1071/2009 Європейського парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року про встановлення спільних правил стосовно умов, яких потрібно дотримуватись для заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень і про припинення дії Директиви Ради 96/26/ЄС (далі – Регламент 1071/2009).

Регламенти (ЄС) 1071/2009, №1072/2009 та №1073/2009 є ключовими в регулюванні доступу на ринок автомобільних перевезень Євросоюзу [2-4]. Ці регламенти неодноразово доповнювалися, зокрема у 2020 році ЄС прийняв «Пакет мобільності», який охоплює Регламенти ЄС 2020/1054, 2020/1055, 2020/1057[5-7], у результаті чого у 2022 році вийшов консолідований Регламент 1071/2009.

За ініціативою Державної служби з безпеки на транспорті в межах технічної допомоги Європейського Союзу відбувся семінар TAІЕХ «Експертна місія з ліцензування діяльності наземного транспорту». Його мета – презентувати досвід Польщі з регулювання діяльності автомобільного транспорту. Як відомо, ця країна успішно домінує на ринку вантажних автомобільних перевезень Євросоюзу. Досвідом впровадження Регламенту 1071/2009 ділилися представники Генеральної інспекції автомобільного транспорту Міністерства інфраструктури Польщі. Цей досвід є надзвичайно цікавим та корисним для розробки нормативно-правової бази в процесі підготовки України до вступу у Європейський Союз.

### Основна частина

Стаття 3 Регламенту 1071/2009 визначає, що підприємства, залучені до діяльності оператора автомобільних перевезень, повинні мати:

- (а) місце заснування та функціонування на постійній основі у державі-члені;
- (б) бездоганну ділову репутацію;
- (с) відповідне фінансове положення;
- (д) необхідну професійну компетенцію [2].

Доступ до ринку автомобільних перевезень у Польщі має двоступеневу структуру: перевізник спочатку отримує дозвіл на заняття діяльністю автомобільних перевезень, а потім – ліцензію на відповідний вид перевезень. В Україні подібна система: спочатку створюють та реєструють підприємство (або ФОП)

Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань, а потім звертаються до Державної служби з безпеки на транспорті для отримання ліцензії на заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень.

У Польщі ліцензують усі види вантажних перевезень. На міжнародні перевезення ліцензію ЄС видає генеральний інспекторат автомобільного транспорту Польщі, а на внутрішні перевезення – повітовий староста.

Нагадаємо, що в Україні внутрішні вантажні автомобільні перевезення виконують без ліцензії. Це суперечить європейській системі управління безпекою автомобільних перевезень адже Регламентом Комісії (ЄС) 2016/403 від 18 березня 2016 року про доповнення Регламенту (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради ЄС з урахуванням класифікації тяжких порушень правил ЄС, які можуть призвести до втрати бездоганної ділової репутації оператором автомобільних перевезень [10] прив'язана система штрафів та анулювання ліцензії за грубі порушення безпеки перевезень. До того ж, обсяг внутрішніх автомобільних перевезень суттєво перевищує міжнародний.

У Польщі налічується 16 воєводств, якими керують маршалки, та 380 повітів, якими керують старости. В країні пройшла реальна децентралізація управління, повітові старости видають дозвіл на право заняття господарською діяльністю, ліцензію на внутрішні автомобільні перевезення та водійські права. Свідоцтво про підвищення кваліфікації водія (Код 95) та Свідоцтво Договору з перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) про підготовку водія з перевезення небезпечних вантажів видають керівники воєводств – маршалки.

Зареєструватись як підприємець можна двома способами: на місцевому рівні повітовий староста видає дозвіл на заняття підприємницькою діяльністю. Якщо необхідна ліцензія Співтовариства, то Генеральна інспекція Міністерства інфраструктури Польщі пропонує видати відразу два документи: дозвіл та ліцензію на міжнародні автомобільні перевезення.

Згідно із законодавством ЄС перевезення для власних потреб підприємства можна не ліцензувати. Під час розробки закону виникла дискусія – чи має ліцензуватися таке підприємство як «Нова пошта»? Чи поштові

перевезення здійснюють для власних потреб? Відповідь від Генерального інспекторату була така: «Щодо «Нової пошти» та поштових послуг див. ст. 33 Положення про транспортний договір, яке вказує, що автомобільні перевезення для власних потреб можуть здійснюватися після отримання довідки, яка підтверджує повідомлення підприємцем, що здійснює автомобільні перевезення як допоміжну діяльність по відношенню до основної діяльності. Зобов'язання отримати ліцензію, згадане у параграфі 1, не поширюється на автомобільні перевезення, які здійснюються у складі універсальних послуг поштового зв'язку.

Пункт 5 статті 1 Регламенту 1072/2009 Європейського парламенту та Ради від №1072/2009 від 21 жовтня 2009 року про спільні правила для доступу до міжнародного ринку вантажних автомобільних перевезень [3] визначає, що перевезення пошти як міжнародні послуги не вимагатимуть ліцензії Співтовариства і звільнятимуться від будь-якого засвідчення для здійснення перевезення.

Однак тут треба враховувати, чи власний рухомий склад використовує поштова компанія, чи ні. Якщо Укрпошта задіює виключно власний автопарк, то вона відповідає вимогам Регламенту 1072/2009 і їй не потрібно брати ліцензію. Якщо ж «Нова пошта» використовує інших перевізників для розвозки поштових відправлень, то ці найняті перевізники мають ліцензуватися.

Іншою вимогою Регламенту 1072/2009 є наявність копії ліцензії в кожному автомобілі. Однак в Україні видають ліцензії в електронному вигляді. Незважаючи на досягнення цифрової трансформації, українським перевізникам за кордоном рекомендовано мати всі документи згідно з вище зазначеними регламентами ЄС.

На термін від 5 до 10 років ліцензія коштує 8000 злотих (1740 євро) плюс копія ліцензії на кожний автомобіль – по 190 євро. Якщо ліцензія надається до 5 років, її вартість – удвічі менша 4000 злотих (870 євро) та 95 євро за кожну копію. Розгляд справи триває в середньому 9 робочих днів, але може займати і до 1-3 місяців.

Ринок автомобільних вантажних перевезень характеризується великою кількістю ліцензіатів. У Польщі 45 тис. автомобільних перевізників, у місяць видається близько 600

ліцензій та 5500 копій. На сьогодні Польщі не вистачає 100 тис. водіїв – ця проблема вирішується шляхом залучення громадян третіх країн. Для таких водіїв Генеральний інспекторат автомобільного транспорту Польщі видає Свідоцтво водія для автомобільних перевезень вантажів за наймом або за винагородою, які включені в ліцензію Співтовариства згідно з Регламентом 1072/2009, форма викладена у Додатку III.

Стаття 5 Регламенту (ЄС) 2020/1055 Європейського парламенту та Ради ЄС від 15 липня 2020 року про внесення змін до Регламентів (ЄС) No 1071/2009, (ЄС) No 1072/2009 та (ЄС) No 1024/2012 з метою їхньої адаптації до розвитку в секторі в автомобільного транспорту» містить детальні вимоги щодо офісу: «(а) мати приміщення, в яких воно може отримати доступ до оригіналів своїх основних ділових документів, будь то в електронній або будь-якій іншій формі, зокрема своїх транспортних контрактів, документів, що стосуються транспортних засобів, що перебувають у розпорядженні підприємства, бухгалтерських документів, документів з управління персоналом, трудові договори, документи соціального забезпечення, документи, що містять дані про відправлення вантажів та відрядження водіїв, документи, що містять дані, які стосуються каботажу, часу водіння та періодів відпочинку, та будь-який інший документ, до якого повинен мати доступ компетентний орган для перевірки відповідності підприємства з умовами, викладеними у цьому Регламенті» [5].

Регламент 2020/1055 містить пересторогу щодо заснування підприємства – «поштової скриньки». Що означає letter box? Це означає, що на практиці інколи реальною є лише поштова адреса, робочих місць менеджерів недостатньо, немає документів, мала площа офісу (мінімальна вимога – 2 квадратних метри на офісного працівника), не забезпечується збереження інформації, зокрема щодо праці та відпочинку водіїв, контролюючі органи не мають можливості провести перевірку підприємства. Договір на оренду офісу може бути укладений не на повний робочий час, а, наприклад, лише на 2 дні в тиждень. У Польщі є практика, коли на одну адресу офісу зареєстровані десятки автомобільних підприємств.

Виникає запитання – чи можна зареєструвати підприємство на домашню адресу? Багато перевізників починають свій бізнес із

купівлі одного автомобіля та домашньої реєстрації. Закон цього не забороняє, але плата за користування квартирою підвищується за розцінками оренди офісного приміщення.

Щодо вимог до доброї репутації, процедурно це питання вирішується досить легко: надається довідка про відсутність судимості власника компанії, менеджера з перевезень. Однак це питання лише на поверхні просте, оскільки був прийнятий Регламент Комісії (ЄС) 2016/403 від 18 березня 2016 року [9]. Категоризація порушень на тяжкі, істотно тяжкі та найтяжчі порушення, складання їхньої суми, що приходить на одного водія, визначає рівень ризику автомобільного підприємства. Рівень ризику автопідприємства контролює уповноважений орган із безпеки на транспорті, який зобов'язаний здійснювати перевірки підприємств із високим рівнем ризику. Більш детально це питання викладено у статті Новикової А. М. та Дегтяр З. О. [12].

Вимога щодо фінансової стійкості перевізника визначається згідно із Законом Польщі про фінансову звітність. Перевізник щороку до 1 травня подає звіт про річний баланс, підписаний керівником підприємства та головним бухгалтером. Розмір власного капіталу, задекларованого у річній фінансовій звітності, має відповідати вимогам: 9000 євро на перший автомобіль та 5000 євро на кожний наступний. Якщо експлуатуються виключно транспортні засоби масою від 2,5 до 3,5 тонн, ця вимога становить 1800 євро на перший автомобіль та 900 євро на кожний наступний. Тобто вартість автомобіля у власності перевізника вже покриває вимоги фінансової стійкості. У разі відсутності таких коштів перевізник може взяти банківську гарантію або страховий поліс професійної відповідальності (professional liability insurance).

Якщо кошти відсутні, в законі виписані повноваження інспекторату щодо перевірки. Для цього створений у Генеральному інспектораті Польщі відділ перевірки, який налічує 20 співробітників.

Підтвердження бездоганної ділової репутації проводиться завдяки поданню довідки з

національного судового реєстру про відсутність правопорушень керівника підприємства, членів правління та менеджера з перевезень. Сумнів про можливість покращення роботи підприємства викликає проведення перевірок підприємств.

Обмін інформацією щодо порушень законодавства перевізником чи водієм відбувається через систему ECRIS. Держателем реєстрів є Міністерство юстиції Польщі. Обмін інформацією між державами-членами ЄС відбувається згідно з Імплементативним Регламентом Комісії (ЄС) № 2016/480 від 1 квітня 2016 року про встановлення загальних вимог щодо взаємозв'язку між національними електронними реєстрами автотранспортних підприємств та припинення дії Регламенту (ЄС) № 1213/2010 [11]. За відсутність інформації про зміну даних держава накладає штраф на перевізника у розмірі 800 злотих (184 євро).

Регламент 1071/2009 передбачає, що менеджер може одночасно керувати чотирма автомобільними підприємствами з максимальною кількістю 50 автомобілів. Насправді у Польщі у 2023 р. налічувалося 170 менеджерів, що керували більше ніж 10 підприємствами, у багатьох із яких вони вже давно не працюють. Генеральний інспекторат автомобільного транспорту проводить перевірки та викриває таку практику, в результаті чого кількість «перевантажених десятком автопідприємств» менеджерів скоротилася до 130 у травні 2024 року.

Щодо отримання сертифікату менеджера з перевезень, то претендент може навчатися у будь-якому навчальному центрі або готуватися самостійно. Іспити проводить лише одна організація в країні – Інститут автомобільного транспорту Міністерства інфраструктури Польщі (Інститут транспорту самоходового) та видає свідоцтва професійної кваліфікації (СПК). Іноземні СПК нотифікуються перекладачем. Порівняльний аналіз регулювання ринку автомобільних перевезень у Польщі та Україні представлений у **табл. 1**.

Таблиця 1

**Порівняльний аналіз регулювання ринку автомобільних перевезень у Польщі та Україні**

№	Показник	Польща	Україна
1	Ліцензування внутрішніх вантажних автомобільних перевезень	Є	Відсутнє

2	Термін дії ліцензії	5-10 років	Необмежений
3	Наявність копії ліцензії на борту КТЗ	Є	В електронному вигляді
4	Наявність свідоцтва водія-іноземця в ліцензії	Є (застосовується для водіїв третіх країн)	Немає
5	Вартість ліцензії	1760 євро – на 10 років 870 євро – на 5 років	Разова плата в розмірі одного прожиткового мінімуму станом на 2025 р. – 3028 грн (63 євро)
6	Вартість копії ліцензії	190 євро – на 10 років 95 євро – на 5 років	11 євро, в електронному вигляді безоплатно
7	Вимоги до офісного приміщення	Є	Немає
	Вимога бездоганної ділової репутації	Є	Вимога введена у 2025 р. законом №4337-ІХ
9	Вимога фінансового стану перевізника	9000 євро – на перший автомобіль 5000 євро – на кожний наступний 1800 євро – на перший автомобіль масою від 2,5 до 3,5 тонн 900 євро – на кожний наступний	Вимога введена у 2025 р. законом №4337-ІХ. Розмір коштів буде визначатися ліцензійними умовами
10	Вимога рівня освіти менеджера з перевезень	Середня освіта	Вища освіта
11	Проведення іспитів менеджера з перевезень	Іспит приймає єдина організація – Інститут автомобільного транспорту Міністерства інфраструктури Польщі	Іспит приймає уповноважений навчальний центр, що проводить навчання
12	Розповсюдження вимоги періодичного підвищення кваліфікації менеджерів із перевезень	Звільняються менеджери, які понад 10 років керують підприємством з автомобілями масою менше за 3,5 тонни	Введені у 2025 р. законом №4337-ІХ. До 2025 р. згідно зі статтею 34 закону «Про автомобільний транспорт» вимога підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів розповсюджувалася на перевізників з кількістю транспортних засобів десять і більше
13	Періодичність підвищення кваліфікації менеджерів із перевезень	3 роки	Згідно зі статтею 34 «у термін один раз на п'ять років, а з питань безпеки перевезень, охорони праці та пожежної безпеки – у термін один раз на три роки»
14	Орган, що видає ліцензію на перевезення	Повітовий староста – на внутрішні перевезення Генеральний інспекторат – на міжнародні перевезення (ліцензія ЄС)	Укртрансбезпека та її регіональні представництва
15	Орган, що видає права водія	Повітовий староста	Територіальні сервісні центри МВС
16	Орган, що видає свідоцтво підвищення кваліфікації водія (код 95)	Маршалок (керівник воєводства)	Навчальні центри уповноважені Міністерством розвитку громад та територій

17	Орган, що видає Свідоцтво ДОПНВ про підготовку водія з перевезення небезпечних вантажів	Маршалок (керівник воєводства)	Територіальні сервісні центри МВС
18	Орган, що видає свідоцтво підвищення кваліфікації менеджера	Інститут автомобільного транспорту Міністерства інфраструктури Польщі	Уповноважені Міністерством розвитку громад та територій навчальні центри
19	Штраф за відсутність повідомлень перевізника про зміну стану	187 євро (800 злотих)	166 євро (8000 грн) станом на 01.01.2025 р.

Маршалкове управління забезпечує проведення екзаменів з перевезення небезпечних вантажів. За 10 днів до проведення курсів місцеві органи влади подають дані, де відбудеться екзамен з перевезення небезпечних вантажів. Представник маршалкового управління приймає екзамен, також видає ліцензію навчальним центрам, має повноваження видавати сертифікат затвердження типу колісного транспортного засобу.

Найчастішими порушеннями польськими перевізниками є: не проведення періодичного технічного обслуговування автомобіля, слабкі гальма, використання чужої тахокарти водія, відсутність свідоцтва водія в складі ліцензії. Генеральний інспекторат, отримавши інформацію про порушення, попереджає про перевірку підприємства за 7 днів.

Якщо виявлено суттєві недоліки, проводять перевірки. Якщо приписи органів ліцензування не виконані, починається процедура призупинення ліцензії. Вона передбачає прийняття Рішення (ухвали) про скасування дозволу на перевезення, відкликання та скасування ліцензії Співтовариства. Рішення може бути оскаржене у воєводському адміністративному суді, а також у найвищій інстанції – Касаційному верховному адміністративному суді, адже втрата бездоганної ділової репутації зачіпає суспільний інтерес: вона може вплинути на стан безробіття в регіоні. Тут втручаються громадські організації. Перевізник на практиці часто відстоює свої права і ліцензію не скасовують. Рішення про втрату бездоганної ділової репутації призводить до призупинення дозволу на рік.

Щодо менеджера, його нездатності до ефективного управління, виноситься адміністративне рішення про проходження навчання та складання іспиту. За позитивними результатами іспиту відновлюється Свідоцтво професійної компетенції менеджера з перевезень.

### Висновки

Вивчений досвід Польщі щодо регулювання ринку автомобільних перевезень показав, що інституційна реформа децентралізації управління Польщі по-клала низку функцій на місцеві органи виконавчої влади. Серед таких: видача ліцензії на внутрішні автомобільні перевезення, водійських прав, свідоцтв підвищення кваліфікації водія (код 95), свідоцтв ДОПНВ про підготовку водія.

Функції навчання та перевірки знань водіїв та менеджерів розмежовані між різними органами. Це забезпечує об'єктивність та неупередженість прийняття рішень. Так, перевірку знань та видачу свідоцтв підвищення кваліфікації менеджера з перевезень здійснює єдиний орган у Польщі – Інститут автомобільного транспорту. Він має регіональні представництва та автоматизовану систему тестування. Цей досвід доцільно перейняти.

Вартість польської ліцензії набагато вища: в Україні складає 65 євро, тоді як в Польщі 1760 євро плюс 190 євро за копію ліцензії на кожний автомобіль. Тобто ліцензія підприємства з парком 10 автомобілів коштує 3660 євро, що в 56 разів більше за вартість української ліцензії! Отже, ця остання має бути підвищена, адже державний бюджет недоотримує такі необхідні зараз Україні кошти.

Досвід показує, що офіційно дозвільні документи в Україні значно дешевші, ніж в сусідніх країнах, однак існують неформальні платежі, з якими борються антикорупційні органи. Аргументом на захист українського перевізника є важкість проходження кордону, гострий ліміт дозволів у довоєнні роки, до яких ми можемо повернутися після закінчення терміну дії Угоди між Європейським Союзом і Україною з автомобільних перевезень вантажів, укладеної у червні 2022 року та вже декілька разів пролонговану на період війни.

27 березня 2025 року Україна нарешті прийняла Закон №4337-IX «Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний

транспорт» щодо вдосконалення регулювання ринку послуг з перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом». Нагадаємо, що проект закону поданий від імені Прем'єр-міністра А. Яценюка ще 24.12.2015 № 3713. [13].

У прийнятому законі вимоги щодо бездоганної ділової репутації, фінансового стану, професійної компетентності лише окреслені. Передбачається внесення змін у Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з надання послуг автомобільним транспортом. Варто зазначити, що Закон про автомобільний транспорт Польщі містить детальні вимоги, викладені на 206 сторінок, тоді як Закон України №4337- IX викладений на дев'яти

сторінках. Більшість вимог перенесені на підзаконні акти, які часто викривляють суть закону, приймаються роками, що стримує процес євроінтеграції.

Доцільно впровадити ліцензування внутрішніх вантажних автомобільних перевезень, що сприятиме безпеці дорожнього руху та якості транспортного обслуговування. Ліцензії не можуть бути безстроковими, доцільно встановити термін – 10 років.

Отже, з прийняттям закону №4337-IX у 2025 році Україна починає проводити великі інституційні зміни з питань доступу на ринок автомобільного транспорту.

### References

1. Verkhovna Rada of Ukraine. (2025). Law of Ukraine "On Amendments to the Law of Ukraine "On Road Transport" regarding the improvement regulation market for passenger and cargo carriage by road" №4337
2. EC. (2009). Regulation 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.
3. EC. (2009). Regulation No 1072/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 on common rules for access to the international road haulage market.
4. EC. (2009). Regulation No 1073/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 on common rules for access to the international market for coach and bus services, and amending Regulation (EC) No 561/2006.
5. EU. (2020). Regulation 2020/1054 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2020 amending Regulation (EC) No 561/2006 as regards minimum requirements on maximum daily and weekly driving times, minimum breaks and daily and weekly rest periods and Regulation (EU) No 165/2014 as regards positioning by means of tachographs.
6. EU. (2020). Regulation 2020/1055 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2020 amending Regulations (EC) No 1071/2009, (EC) No 1072/2009 and (EU) No 1024/2012 with a view to adapting them to developments in the road transport sector.
7. EU. (2020). Regulation 2020/1056 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2020 on electronic freight transport information
8. EU. (2020). Directive 2020/1057 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2020 laying down specific rules with respect to Directive 96/71/EC and Directive 2014/67/EU for posting drivers in the road transport sector and amending Directive 2006/22/EC as regards enforcement requirements and Regulation (EU) No 1024/2012
9. EU. (2022). Commission Implementing Regulation 2022/695 of 2 May 2022 laying down rules for the

application of Directive 2006/22/EC of the European Parliament and of the Council as regards the common formula for calculating the risk rating of transport undertakings.

10. EU. (2016). Commission Regulation 2016/403 of 18 March 2016 supplementing Regulation (EC) No 1071/2009 of the European Parliament and of the Council with regard to the classification of serious infringements of the Union rules, which may lead to the loss of good repute by the road transport operator, and amending Annex III to Directive 2006/22/EC of the European Parliament and of the Council.

11. EU. (2016). Commission Implementing Regulation 2016/480 of 1 April 2016 establishing common rules concerning the interconnection of national electronic registers on road transport undertakings and repealing Regulation (EU) No 1213/2010.

12. Novikova, Alla, Degtyar, Zoya. (2023). Rules for Access to the Road Carriage Market in European Union// Magazine «Automobilist of Ukraine», 3.

13. Verkhovna Rada of Ukraine. (2015). Law of Ukraine "On Amendments to Certain Legislative Acts of Ukraine in the Field of Road Transport in Order to Bring Them into Line with the Acts of the European Union" 24.12.2015 No. 3713