

УДК 341.241.8:656.13:339.9

JEL F15, R41, K33

DOI <https://doi.org/10.32782/2786-8273/2026-12-7>**Дмитрів Д.В.**

кандидат технічних наук,
Тернопільський національний технічний університет
імені Івана Пулюя
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3164-5832>

Dmytro Dmytriv

Ternopil Ivan Puluj National Technical University

Кухарська В.Б.

кандидат психологічних наук,
Тернопільський національний технічний університет
імені Івана Пулюя
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4763-0387>

Victoria Kukharska

Ternopil Ivan Puluj National Technical University

ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ НОРМ ЄС У НАЦІОНАЛЬНЕ ЗАКОНОДАВСТВО УКРАЇНИ У СФЕРІ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ: НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ ТА ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ

IMPLEMENTATION OF EU STANDARDS INTO UKRAINIAN NATIONAL LEGISLATION IN THE FIELD OF INTERNATIONAL ROAD FREIGHT TRANSPORT: REGULATORY, LEGAL AND ECONOMIC ASPECTS

Анотація. У статті досліджено процес імплементації норм Європейського Союзу в національне законодавство України у галузі міжнародних вантажних автомобільних перевезень. Проаналізовано ключові нормативно-правові акти ЄС, що регулюють доступ до ринку перевезень, умови здійснення діяльності перевізників, соціальні стандарти праці водіїв, вимоги до безпеки та екологічності автотранспорту. Розкрито особливості адаптації українського законодавства в межах Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. Особливу увагу приділено економічним наслідкам імплементації європейських норм для національних перевізників, зокрема впливу на конкурентоспроможність, інвестиційну привабливість і витрати господарюючих суб'єктів. Визначено основні проблеми та перспективи подальшої гармонізації транспортного законодавства України з правом ЄС.

Ключові слова: міжнародні вантажні автомобільні перевезення, імплементація законодавств ЄС, регулювання транспорту, економічний ефект, доступ до ринку, інтеграція України та ЄС.

Abstract. Introduction. The implementation of European Union standards into national legislation remains a critical task for Ukraine in the context of EU integration and post-war recovery. International road freight transport plays a strategic role in the sustainability of foreign trade and logistics flows, while fragmented adaptation and regulatory misalignment create both legal and economic risks for national carriers. **Purpose.** The aim of the article is to analyze the process of implementing EU regulations into Ukrainian national law in the field of international road freight transport, focusing on the regulatory, legal and economic implications of harmonization, and to assess the effect of these reforms on market access and competitiveness of Ukrainian carriers. **Methods.** The research is based on comparative legal analysis, a structural-functional approach and elements of economic modelling. EU regulations and national laws are examined alongside analytical and index-based methods to estimate macroeconomic effects. **Results.** The adoption of Law No. 4560 establishes an institutional framework aligned with Regulation (EU) No. 1071/2009, introducing uniform criteria of financial capacity, professional competence and reputation. The analysis demonstrates that harmonization enhances market transparency and competition but increases compliance costs. The proposed index model (INEE and IGDP) indicates a positive overall economic effect, with an estimated GDP impact of 0,12–0,21% annually. **Conclusion.** The implementation of EU standards in of international road freight transport has not only regulatory but also macroeconomic significance. The authors propose to complement legal harmonization with targeted support measures for carriers and further integration of social, digital and technical EU standards in order to secure long-term competitiveness and balanced sectoral development. The proposed analytical framework can serve as a basis for future empirical research assessing the economic and institutional effects of regulatory harmonization in the road freight transport sector.

Keywords: international road freight transport, EU law implementation, transport regulation, economic impact, market access, Ukraine-EU integration.

Постановка проблеми. У контексті євроінтеграційного курсу України та виконання положень Угоди про асоціацію з Європейським Союзом особливої актуальності набуває питання імплементації норм ЄС у національне законодавство в сегменті міжнародних вантажних автомобільних перевезень. Автомобільний транспорт в умовах триваючої повномасштабної війни з РФ, є ключовим елементом зовнішньоекономічної діяльності України та важливим чинником відновлення міжнародних логістичних ланцюгів що зумовлює необхідність приведення правового регулювання у відповідність до європейських стандартів безпеки, соціального захисту, екологічності та конкуренції.

Водночас процес імплементації норм ЄС у даному сегменті супроводжується низкою системних проблем. Серед них – фрагментарність адаптації національного законодавства, наявність нормативних колізій між положеннями актів ЄС та внутрішніми правовими нормами, а також недостатня інституційна спроможність забезпечити ефективне правозастосування. Окрему складність становить поєднання правових норм ЄС із економічними можливостями національних перевізників, особливо суб'єктів малого та середнього бізнесу, для яких впровадження європейських стандартів пов'язане із значним фінансовим навантаженням.

Крім того, імплементація європейських норм має неоднозначні економічні наслідки: з одного боку, вона сприяє підвищенню конкурентоспроможності українських перевізників і відкриває доступ до єдиного транспортного ринку ЄС, а з іншого – зумовлює зростання витрат на модернізацію автопарку, дотримання соціальних стандартів праці та виконання екологічних вимог. За відсутності комплексного економіко-правового аналізу існує ризик зниження конкурентних позицій національних перевізників на європейському ринку міжнародних вантажних автомобільних перевезень.

У зв'язку з цим постає проблема необхідності комплексного дослідження нормативно-правових та економічних аспектів імплементації норм ЄС у сегменті міжнародних вантажних автомобільних перевезень з метою визначення ефективних механізмів гармонізації законодавства України, мінімізації негативних економічних наслідків та формування збалансованої державної політики у транспортній галузі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика імплементації норм Європейського Союзу у національне законодавство України у сфері міжнародних вантажних автомобільних перевезень перебуває у фокусі досліджень як вітчизняних, так і зарубіжних науковців. Аналіз наукових публікацій свідчить, що значна частина робіт зосереджена переважно на правових аспектах євроінтеграції транспортної галузі, тоді як економічні наслідки для національних перевізників здебільшого розглядаються фрагментарно та опосередковано.

У працях вітчизняних учених, зокрема Е. Деркача, І. Діра, О.Столярського [1, 2, 10], основну увагу приділено правовим механізмам адаптації законодавства України до вимог ЄС, аналізу положень Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, а також особливостям імплементації регламентів ЄС у сегменті автомобільних перевезень. Дослідники наголошують на наявності нормативних розбіжностей між законодавством України та правом ЄС, зокрема у частині ліцензування пере-

візників, контролю за дотриманням режимів праці та відпочинку водіїв, а також виконання технічних, соціальних і екологічних вимог до транспортних засобів.

Економічні аспекти функціонування ринку міжнародних автомобільних перевезень висвітлюються у працях А. Максименка, Д. Лютого, І. Грінька, Н. Жидовської, О. Прокопишин, О. Малецької, О. Заяць та О. Височило [3, 5, 6, 7]. У цих дослідженнях акцент зроблено на впливі регуляторних змін та зовнішніх чинників на собівартість перевезень, конкурентоспроможність національних перевізників, особливості організації транспортно-логістичних процесів і управління продажами транспортних послуг. Водночас у більшості зазначених робіт економічні наслідки імплементації норм ЄС не пов'язуються безпосередньо з конкретними регламентами Європейського Союзу та, як правило, не супроводжуються кількісною оцінкою макроекономічного ефекту.

Доповіді Європейської Комісії, зосереджені на функціонуванні єдиного ринку автомобільних перевезень, впливі соціальних і екологічних стандартів на витрати перевізників, а також на ефектах лібералізації транспортних послуг. Висновки таких доповідей мають важливе методологічне значення, однак не завжди безпосередньо адаптовані до умов економіки України як держави-кандидата на вступ до ЄС.

Таким чином, незважаючи на наявність значної кількості наукових публікацій, недостатньо дослідженими залишається комплексний підхід, який поєднує нормативно-правовий аналіз імплементації регламентів ЄС із кількісною оцінкою економічних наслідків для українських автомобільних перевізників та національної економіки загалом. Це зумовлює актуальність подальших наукових досліджень у даному напрямі.

Мета статті. Комплексний аналіз процесу імплементації норм Європейського Союзу у національне законодавство України у сфері міжнародних вантажних автомобільних перевезень з урахуванням нормативно-правових та економічних аспектів, а також оцінка впливу гармонізації з правом ЄС на умови діяльності та конкурентоспроможність національних автоперевізників з метою обґрунтування напрямів удосконалення державної політики у транспортній сфері.

Методи досліджень. Застосовано формально-юридичний і порівняльно правовий методи для аналізу норм ЄС та їх імплементації у національне законодавство України. Структурно-функціональний підхід дозволив дослідити трансформацію економічних, інституційних і соціальних умов функціонування ринку міжнародних автомобільних перевезень. Для узагальнення результатів використано методи аналізу та синтезу. Оцінку економічних наслідків імплементації норм ЄС здійснено із застосуванням елементів економічного моделювання, що дало змогу формалізувати вплив регуляторних змін на діяльність перевізників і динаміку ВВП України з урахуванням мультиплікативних ефектів суміжних галузей.

Виклад основного матеріалу дослідження. 17 квітня 2025 року Президент України підписав Закон № 4560 «щодо врегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні» [8], з метою приведення їх у відповідність з актом ЄС. Для вітчизняних міжнародних автоперевізників, прийняття цього закону стало важливою історичною віхою, оскільки робота над

новою редакцією Закону України «Про автомобільний транспорт», яка передбачала імплементацію норм ЄС, розпочалась ще у 2012 році.

На початковому етапі законопроект, окрім положень регламенту (ЄС) №1071/2009 щодо допуску автомобільних перевізників до ринку, охоплював норми ще одинадцяти директив і регламентів Європейського Союзу, імплементація яких була передбачена Угодою про асоціацію між Україною та ЄС (Додаток XXXII «Транспорт»). Упродовж 2015–2017 років у Верховній Раді України було зареєстровано низку законопроектів, спрямованих на врегулювання зазначеного питання, зокрема №3713 від 24 грудня 2015 р., №4683 від 17 травня 2016 р. та № 7386 від 8 грудня 2017 р. [4]. Зазначені законопроекти характеризувалися надмірною технічною складністю нормативного матеріалу, у зв'язку з чим повертались на доопрацювання. У процесі оновлення ліцензійних вимог, суб'єкти міжнародних автомобільних перевезень неодноразово наголошували на необхідності запровадження європейських умов доступу до ринку перевезень, сформованих на основі положень Регламенту (ЄС) № 1071/2009.

Закон № 4560 спрямований на адаптацію національного законодавства України до європейських вимог допуску до ринку автомобільних перевезень шляхом запровадження критеріїв фінансової спроможності, добропорядності та професійної компетентності перевізників, він також встановлює уніфіковані вимоги до суб'єктів господарювання. Щодо фінансової спроможності суб'єктів господарювання, передбачається наявність документально підтверджених гарантій фінансової стабільності, зокрема у формі банківської гарантії або договору страхування. Відповідність критерію добропорядності означає, що перевізники та відповідальні особи не повинні мати тяжких порушень законодавства або судимостей, пов'язаних із здійснення процесу перевезень. Критерій професійної компетентності полягає в обов'язковій наявності у перевізників кваліфікованих менеджерів-управителів, відповідальних за організацію транспортної діяльності.

Серед позитивних аспектів законодавчих змін також слід відзначити скасування низки застарілих норм радянського періоду, зокрема щодо обов'язкового ведення журналів, проведення інструктажів та інших формальних процедур. Важливим аспектом законодавчих змін є створення правових передумов для цифровізації адміністративних та ліцензійних послуг у сфері автомобільних перевезень шляхом використання Єдиного комплексу інформаційних систем забезпечення безпеки на транспорті (ЄКІС).

Закон набирає чинності через один рік з дня його офіційного опублікування, що забезпечує перехідний період для суб'єктів господарювання з метою адаптації до оновлених регуляторних вимог, зокрема шляхом приведення документації у відповідність, підтвердження професійної компетентності управлінського персоналу та впровадження нових електронних сервісів. При цьому, положення законодавчого акту, стануть підґрунтям для подальшого внесення змін до Ліцензійних умов провадження господарської діяльності у сфері автомобільних перевезень.

З огляду на викладений аналіз еволюції нормативно-правового регулювання ринку послуг автомобільного транспорту України, подальше дослідження доцільно

здійснювати з позицій структурно-функціонального та порівняльно-правового підходів. У цьому контексті в таблиці наведено систематизовану порівняльну характеристику стану регулювання ринку автомобільних перевезень до та після імплементації норм Європейського Союзу, зокрема Регламенту (ЄС) № 1071/2009, через призму положень Закону №4560. Виокремлення економічного, інституційного та соціального блоків дозволяє комплексно оцінити наслідки регуляторних змін з точки зору трансформації умов доступу до ринку, інституційних механізмів державного контролю та соціальних стандартів функціонування сегменту міжнародних автоперевезень. Такий методологічний підхід забезпечує цілісне розуміння процесу адаптації національного законодавства до вимог ЄС та створює підґрунтя для подальшого аналізу ефективності імплементаційних заходів.

Дані, наведені в таблиці 1, відображають комплексну трансформацію вітчизняного ринку послуг автомобільного транспорту внаслідок імплементації норм ЄС, що є важливим кроком вступу України до Європейського Союзу. Запровадження Закону №4560 стало інституційною основою для поступового переходу від фрагментарного національного регулювання до системної європейської моделі доступу до професії та ринку перевезень.

У межах економічного блоку ключовим зрушенням є уніфікація умов доступу до ринку перевезень. На відміну від попередньої моделі, що базувалася на загальній ліцензійних вимогах без чітко визначених економічних критеріїв, нове регулювання закріплює вимоги до фінансової спроможності перевізника, його ділової репутації, професійної компетентності менеджера з перевезень та наявності реального місцезнаходження підприємства. Це відповідає підходу ЄС, який передбачає мінімальні фінансові порогові (зокрема 9000 Євро на перший транспортний засіб та 5000 Євро на кожний наступний), що раніше були відсутні у національному законодавстві України. Крім того, імплементація норм ЄС спрямована на підвищення якості конкуренції шляхом усунення асиметрії доступу до ринку, яка тривалий час існувала через низькі бар'єри входу та відсутність єдиних правил для вітчизняних міжнародних перевізників. Особливу увагу приділено врегулюванню каботажних перевезень, які до прийняття Закону №4560 фактично не мали нормативного визначення, тоді як європейська модель обмежує їх трьома операціями протягом семи днів відповідно до Регламенту ЄС №1072/2009. Водночас, чинний для України режим «транспортного безвізу» залишається тимчасовим інструментом і не замінює повноцінної імплементації правил ЄС щодо доступу до ринку міжнародних перевезень.

У інституційному блоці трансформація полягає в гармонізації законодавчої бази та створенні системних механізмів контролю і нагляду. Закон №4560 імплементує ключові положення Регламенту ЄС №1071/2009, зокрема щодо чітких критеріїв бездоганної ділової репутації, обов'язкової наявності сертифікованого менеджера з перевезень та запровадження системи навчання й іспитів за європейськими стандартами. Це усуває формальний характер кваліфікаційних вимог, який був притаманний національній моделі.

Важливим інституційним нововведенням є створення Єдиного державного реєстру перевізників

Таблиця 1

Ринок послуг автомобільного транспорту України до та після імплементації норм ЄС (Закон №4560)

№	Характеристика	До імплементації	Після імплементації	Відповідні норми ЄС
Економічний блок				
1	Доступ до ринку	Загальні ліцензійні вимоги без єдиної економічної моделі доступу	Запроваджено уніфіковану модель доступу до професії перевізника	Регламент (ЄС) № 1071/2009, ст. 3
2	Фінансова спроможність перевізника	Частково врегульована, без мінімальних фінансових порогів	Встановлено вимоги до фінансової стабільності (кошти, гарантія, страхування)	Регламент (ЄС) № 1071/2009, ст. 7
3	Конкуренція на ринку	Нерівні умови доступу, низькі бар'єри входу	Підвищення якості конкуренції через однакові правила доступу	Принципи внутрішнього ринку ЄС
4	Процес перевезень	Регулюється фрагментарно, часто на тимчасовій основі	Єдині вимоги для внутрішніх та міжнародних перевізників	Регламент (ЄС) № 1071/2009
5	Каботажні перевезення	Фактично не врегульовані	До 3 операцій за 7 днів	Регламент (ЄС) № 1071/2009
6	Прозорість економічної діяльності	Обмежена відкритість інформації	Публічність даних про перевізників та їх ліцензійний статус	Регламент (ЄС) № 1071/2009, ст. 3
Інституційний блок				
7	База законодавства	Закон «Про автомобільний транспорт» та підзаконні акти без урахування норм ЄС	Закон №4560	Імплементація норм Регламенту (ЄС) № 1071/2009
8	Ліцензування перевізників	Національна система без повної гармонізації з нормами ЄС	Гармонізована система ліцензування за європейською моделлю	Регламент (ЄС) № 1071/2009
9	Бездоганна ділова репутація	Формально визначена, без чітких критеріїв	Чітко встановлені підстави втрати репутації	Регламент (ЄС) № 1071/2009, ст. 6
10	Професійна компетентність	Не стандартизована	Обов'язковий менеджер з перевезень з свідоцтвом компетентності	Регламент (ЄС) № 1071/2009, ст. 8
11	Навчання та сертифікація	Єдиного підходу не існувало	Введено систему навчання та іспитів	Регламент (ЄС) № 1071/2009, Додаток I
12	Реєстри та облік	Дані розпорозені між органами	Створення Єдиного державного реєстру перевізників (ЄКІС)	Регламент (ЄС) № 1071/2009, ст. 16
13	Контроль і нагляд	Фрагментований, переважно реактивний	Ризик-орієнтований контроль, цифровий обмін даними	Регламент (ЄС) № 1071/2009, ст. 12
14	Відповідальність та санкції	Обмежене застосування санкцій	Санкції безпосередньо пов'язані з доступом до професії	Регламент (ЄС) № 1071/2009
15	Перехідний період	Не врегульований	Передбачено однорічний період адаптації	Практика імплементації норм ЄС
Соціальний блок				
16	Безпека перевезень	Дані про перевезення не інтегровані	Інтеграція інформації про безпеку в межах ЄКІС	Регламент (ЄС) № 1071/2009
17	Умови праці водіїв	Часткова імплементація норм	Жорсткі ліміти керування, щотижневий відпочинок поза кабіною	Регламент (ЄС) № 561/2006
18	Захист споживачів транспортних послуг	Обмежені механізми впливу	Підвищення якості та надійності транспортних послуг	Політика безпеки транспорту ЄС
19	Умови праці управлінського персоналу	Кваліфікаційні вимоги відсутні або формальні	Професійні стандарти для менеджерів перевезень	Регламент (ЄС) № 1071/2009
20	Соціальна відповідальність перевізників	Не є системною	Закріплення зв'язку між дотриманням правил і правом на діяльність	Принципи соціальної політики ЄС
21	Довіра до ринку	Низький рівень довіри з боку держави та споживачів	Зростання довіри через прозорість і стандартизацію	Принципи належного врядування ЄС

Джерело: сформовано авторами за даними [9, 11, 12]

(ЄКІС), що забезпечує прозорість економічної діяльності, публічність ліцензійного статусу суб'єктів ринку та цифровий обмін даними між контролюючими органами. Такий підхід відповідає європейській практиці ризик-орієнтованого контролю та замінює фрагментовано систему нагляду, у якій повноваження були розподілені між різними органами без належної координації.

У соціальному блоці імплементація норм ЄС спрямована на підвищення рівня безпеки перевезень, покращення умов праці водіїв і управлінського персоналу, а також посилення соціальної відповідальності перевізників. Запровадження жорсткіших лімітів керування транспортними засобами та вимог щодо щотижневого відпочинку поза кабіною відповідає Регламенту ЄС. Водночас такі елементи, як обов'язкове повернення водія до країни базування кожні чотири тижні, потребують подальших законодавчих змін.

Незважаючи на суттєвий прогрес у гармонізації національного законодавства України з правом Європейського Союзу у сфері автомобільних перевезень, досягнутий шляхом ухвалення Закону №4560, аналіз нерегульованих та частково врегульованих сфер свідчить про незавершеність процесу імплементації існуючих правових норм ЄС. Зазначений закон зосереджений переважно на інституційних та економічних передумовах доступу до професії перевізника, водночас залишаючи поза межами комплексного регулювання низку соціальних, технічних і цифрових аспектів, які складають основу подальших досліджень проблематики імплементації європейських норм у вітчизняне правове поле.

Здійснений порівняльно-правовий та структурно-функціональний аналіз дозволяє виявити суттєві трансформації економічних, інституційних і соціальних умов функціонування ринку міжнародних вантажних автомобільних перевезень унаслідок імплементації норм Європейського Союзу. Водночас наведена систематизація регуляторних змін, хоча й відображає якісні зрушення у правовому та інституційному середовищі, не дає можливості повною мірою оцінити їх кількісні економічні наслідки, зокрема у вимірі впливу на макроекономічні показники розвитку національної економіки.

З огляду на це, подальший аналіз потребує переходу від описового до формалізованого економічного інструментарію, який дозволив би інтегрувати результати імплементації норм ЄС у систему макроекономічних оцінок. Особливої актуальності в цьому контексті набуває питання оцінки впливу регуляторних змін у сегменті міжнародних автомобільних перевезень на валовий внутрішній продукт, з врахуванням як прямих ефектів зростання доходів перевізників, так і непрямих мультиплікативних ефектів для суміжних галузей економіки.

З метою забезпечення такої інтеграції запропоновано використання індексного підходу до оцінки економічного ефекту імплементації вимог ЄС, який ґрунтується на зіставленні темпів зростання доходів та витрат, зумовлених адаптацією до європейських стандартів. Запропонована індексна модель дозволяє наближено агрегувати мікроекономічні результати діяльності суб'єктів ринку міжнародних автомобільних перевезень та трансформувати їх у макроекономічну оцінку впливу на динаміку валового внутрішнього продукту України. Такий підхід є доцільним з огляду на те, що

більшість змін, запроваджених Законом №4560, мають опосередкований вплив на ВВП, реалізуючись через зростання доходів перевізників, підвищення ефективності логістичних ланцюгів та мультиплікативний ефект суміжних галузей.

Базовим елементом моделі є індекс чистого економічного ефекту імплементації (INEE, який відображає співвідношення між позитивними економічними ефектами від гармонізації з правом ЄС та додатковими витратами, пов'язаними з адаптацією до європейських стандартів:

$$INEE = \frac{1 + g}{1 + a + w + s}$$

де g – темп приросту доходів перевізників унаслідок розширення доступу до ринку ЄС, зниження регуляторних бар'єрів та підвищення довіри до українських операторів;

a – відносне зростання витрат на амортизацію капітальних інвестицій (оновлення автопарку, екологічні стандарти);

w – відносне зростання витрат на оплату праці у зв'язку з імплементацією соціальних стандартів ЄС;

s – зростання соціальних та адміністративних витрат (цифровізація, комплаєнс, контроль).

Значення $INEE > 1$ свідчить про позитивний чистий економічний ефект імплементації у середньо- та довгостроковій перспективі, навіть за умов короткострокового зростання витрат.

З метою оцінки впливу отриманого галузевого ефекту на загальний рівень економічного розвитку використовуємо індекс впливу імплементації на ВВП ($IGDP$):

$$IGDP = 1 + \mu(INEE - 1)$$

де μ – коефіцієнт мультиплікативного впливу галузевого ефекту автомобільних перевезень на національну економіку.

Коефіцієнт мультиплікативного впливу галузевого ефекту визначається як добуток:

$$\mu = c_i \times m$$

де c_i – частка автомобільних перевезень у формуванні ВВП (прямий та непрямий внесок), $c_i \approx 2,5-3,5\%$ [5, С. 69];

m – типовий мультиплікатор сектора з відносно високою інтеграцією з суміжними галузями (логістика, промисловість, зовнішня торгівля, сервісні послуги), $m \approx 1,3-1,6$.

Абсолютний приріст ВВП унаслідок імплементації норм ЄС визначається за формулою:

$$\Delta GDP = GDP_0 \times \mu \times (INEE - 1)$$

Відносний вплив на ВВП:

$$\frac{\Delta GDP}{GDP_0} = \mu \times (INEE - 1)$$

де VBP_0 – базовий обсяг валового внутрішнього продукту.

За умов $INEE = 1,03-1,05$ (типова оцінка позитивного впливу структурних реформ на секторний дохід при одночасному зростанні витрат на адаптацію);

$c_i = 0,03$;

$m = 1,4$;

$GDP_0 \approx 200$ млрд. євро [13],
коефіцієнт трансмісії становить:

$$\mu = 0,03 \times 1,4 = 0,042.$$

Відповідно, очікуваний річний вплив імплементації норм ЄС на ВВП України оцінюється на рівні:

$$\frac{\Delta GDP}{GDP_0} \approx 0,12\% - 0,21\%$$

що в абсолютному вимірі відповідає 0,2–0,42 млрд. євро додаткового ВВП на рік.

Отже, запропонована індексна модель дозволяє узгодити правові зміни, передбачені Законом № 4560, з їх макроекономічними наслідками, доводячи, що імплементація норм ЄС у сегменті міжнародних вантажних автомобільних перевезень має позитивний чистий економічний ефект і здатна забезпечити сталий внесок у зростання ВВП України за умов подальшого розширення гармонізації інституційних, соціальних, технічних та цифрових стандартів.

Висновки. У статті здійснено комплексний аналіз процесу імплементації норм Європейського Союзу у національне законодавство України у сегменті міжнародних вантажних автомобільних перевезень крізь призму нормативно-правових та економічних аспектів. Обґрунтовано, що автомобільні перевезення в умовах воєнного стану та трансформації логістичних ланцюгів набувають стратегічного значення для зовнішньоекономічної діяльності України, що зумовлює необхідність гармонізації правового регулювання з правом ЄС на системній та послідовній основі.

Встановлено, що ухвалення Закону України № 4560 стало ключовим інституційним кроком у напрямі адаптації національного законодавства до положень Регламенту (ЄС) № 1071/2009, зокрема щодо уніфікації умов доступу до професії автомобільного перевізника, запровадження критеріїв фінансової спроможності, бездоганної ділової репутації та професійної компетентності, а також формування цифрової інфраструктури контролю і нагляду. Це створює правові передумови для переходу від фрагментарного регулювання до європейської моделі функціонування ринку автомобільних перевезень.

Порівняльно-правовий і структурно-функціональний аналіз дозволив виявити суттєві трансформації економічних, інституційних та соціальних умов діяльності суб'єктів міжнародних автомобільних перевезень. У межах економічного блоку ключовим результатом імплементації є підвищення прозорості доступу до ринку та якості конкуренції, що відповідає принципам внутрішнього ринку ЄС, водночас супроводжуючись зростанням

витрат на адаптацію до фінансових, соціальних і екологічних стандартів. В інституційному вимірі досягнуто прогресу у стандартизації ліцензійних процедур, професійної підготовки управлінського персоналу та запровадженні ризик-орієнтованих механізмів державного контролю. Соціальний блок імплементації спрямований на підвищення безпеки перевезень, захист прав працівників та посилення соціальної відповідальності перевізників, однак потребує подальшого нормативного розвитку.

Доведено, що процес імплементації норм ЄС у сегменті міжнародних вантажних автомобільних перевезень залишається незавершеним. Закон № 4560 зосереджується переважно на інституційних та економічних передумовах доступу до ринку, залишаючи поза межами комплексного регулювання крім соціальні, технічні та цифрові аспекти, які є складовими повноцінної європейської моделі транспортного ринку. Це обумовлює необхідність подальшого поетапного розширення гармонізації законодавства України з правом ЄС.

Обґрунтовано формалізований індексний підхід до оцінки економічного ефекту імплементації норм ЄС, який дозволяє інтегрувати результати правових змін у систему макроекономічних показників. Запропонована модель індексу чистого економічного ефекту імплементації (*INEE*) та індексу впливу імплементації на ВВП (*IGDP*) забезпечує можливість наближеного агрегування макроекономічних результатів діяльності перевізників і трансформації їх у кількісну оцінку впливу на валовий внутрішній продукт України з урахуванням мультиплікативних ефектів суміжних галузей.

Результати модельних розрахунків свідчать, що за умов позитивного чистого економічного ефекту імплементації (*INEE*>1) очікуваний внесок сегменту міжнародних вантажних автомобільних перевезень у зростання ВВП України може становити 0,12–0,21% на рік, що в абсолютному вимірі відповідає додатковому приросту ВВП на рівні 0,2–0,42 млрд. євро. Це підтверджує доцільність подальшого поглиблення імплементації норм ЄС за умови формування збалансованої державної політики, спрямованої на пом'якшення фінансового навантаження на національних перевізників, зокрема суб'єктів малого і середнього бізнесу.

Отже, імплементація норм Європейського Союзу у сегменті міжнародних вантажних автомобільних перевезень має не лише нормативно-правове, а й виразне макроекономічне значення. Її ефективність визначатиметься здатністю поєднати правову гармонізацію з економічною доцільністю, інституційною спроможністю держави та формуванням умов для сталого розвитку транспортної галузі в контексті євроінтеграційного поступу України.

Бібліографічний список:

1. Деркач Е. М. Правові питання лібералізації міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом. *Київський часопис права*. 2022. № 1. С. 73–79.
2. Дір І. Ю. Процес імплементації *acquis* ЄС у національне законодавство України. *Аналітично-порівняльне правознавство*. 2024. № 1. С. 676–682.
3. Жидовська Н., Прокопишин О., Малецька О. Особливості міжнародних вантажних перевезень та їх вплив на побудову обліку та контролю експортно-імпорتنних операцій. *Аграрна економіка*. 2022. Т. 15, № 3–4. С. 108–118. URL: http://agrarianeconomy.inau.edu.ua/images/docs/ae_2022_15_3-4/AE-15_3-4_13.pdf (дата звернення: 18.12.2025)
4. Закон України «Про державне регулювання міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом». *Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України*. URL: <http://www.asmap.org.ua/index1.php?id=57508> (дата звернення 17.11.2025).
5. Заяц О., Височило О. Управління продажами вантажних перевезень в умовах невизначеності. *Економіка та суспільство*. 2024. № 69. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/5212>

6. Лютий Д., Грінько І. Особливості розвитку міжнародних перевезень засобами вантажного автотранспорту між Україною та країнами-членами ЄС. *Економічний простір*. 2023. № 188. С. 21–27.
7. Максименко А. О. Роль автомобільних вантажних перевезень у контексті стратегічних пріоритетів ЄС: виклики для України. *Економіка транспортного комплексу*. 2021. № 38. С. 136–156.
8. Підписано євроінтеграційний законопроект № 4560. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. URL: <https://www.kmu.gov.ua/en/news/pidpysano-ievrointehratsiyniyi-zakonoproekt-4560-minrozvytku> (дата звернення 02.11.2025).
9. Регламент (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року про встановлення спільних правил щодо умов доступу до професії автомобільного перевізника. *Офіційний вісник Європейського Союзу*. 2009. URL: https://insat.org.ua/files/nav/law/3/reg_1071-2009_uk.pdf (дата звернення: 12.11.2025)
10. Столярський О. В. Імплементация регламентів Європейського Союзу в національне законодавство України у сфері здійснення інвестування окремих міжнародних транспортних сполучень. *Вісник НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право*. 2024. № 1 (61). С. 70–75.
11. European Commission. Mobility Package I [Electronic resource]. Brussels: European Commission. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i_en (accessed: November 09, 2025).
12. 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 (consolidated version of 20 August 2020). *Official Journal of the European Union*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02006R0561-20200820> (accessed: December 09, 2025).
13. Ukraine GDP from Transport. *Trading economics*. URL: <https://tradingeconomics.com/ukraine/gdp-from-transport> (accessed: December 11, 2025).

References:

1. Derkach E. M. (2022) Pravovi pyttannya liberalizatsii mizhnarodnykh perevezen vantazhiv avtomobilnym transportom [Legal issues of liberalizing the international carriage of goods by road] *Kyivskyi chasopys prava – Kyiv Law Journal*. No 1, pp. 73–79.
2. Dir I. Iu. (2024) Protsey implementatsii acquis YeS u natsionalne zakonodavstvo Ukrainy [The process of implementation of the EU acquis in the national legislation of Ukraine.] *Analitychno-porivnialne pravoznavstvo – Analytical and comparative jurisprudence*. No 1, pp. 676–682.
3. Zhydovska N., Prokopyshyn O., Maletska O. (2022) Osoblyvosti mizhnarodnykh vantazhnykh perevezen ta yikh vplyv na pobudovu obliku ta kontroliu eksportno-importnykh operatsii [Peculiarities of international freight transportation and its impact on accounting and control of export-import operations]. *Ahrarna ekonomika – Agrarian economy*. T. 15, No 3–4. pp. 108–118. Available at: http://agrarianeconomy.inau.edu.ua/images/docs/ae_2022_15_3-4/AE-15_3-4_13.pdf (accessed: December 18, 2025).
4. Zakon Ukrainy “Pro derzhavne rehuliuвання mizhnarodnykh perevezen pasazhyriv ta vantazhiv avtomobilnym transportom” [Law of Ukraine “On State Regulation of International Transportation of Passengers and Cargo by Road”] *Asotsiatsiia mizhnarodnykh avtomobilnykh pereviznykiv Ukrainy – Association of international road carriers of Ukraine*. Available at: <http://www.asmap.org.ua/index1.php?id=57508> (accessed: November 17, 2025).
5. Zaiats O., Vysochylo O. (2024) Upravlinnia prodazhamy vantazhnykh perevezen v umovakh nevyznachenosti [Sales management offreight transportation in uncertainty] *Ekonomika ta suspilstvo – Economy and Society*. No 69. Available at: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/5212> (accessed: November 27, 2025).
6. Liutyi D., Hrinko I. (2023) Osoblyvosti rozvytku mizhnarodnykh perevezen zasobamy vantazhnoho avtotransportu mizh Ukrainoiu ta krainamy-chlenamy YeS [Features of the development of international cargo transportation between Ukraine and EU member countries]. *Ekonomichnyi prostir – Economic scope*. No 188, pp. 21–27.
7. Maksymenko A. O. (2021) Rol avtomobilnykh vantazhnykh perevezen u konteksti stratehichnykh priorytetiv YeS: vyklyky dlia Ukrainy [The role of road freight transport in EU strategic priorities: challenges for Ukraine] *Ekonomika transportnoho kompleksu – Economics of transport complex*. No 38. pp. 136–156.
8. Pidpysano yevrointehratsiyniyi zakonoproiekt № 4560 [Euro-integration bill signed into law: Ministry for Communities and Territories Development] *Ministerstvo rozvytku hromad, terytorii ta infrastruktury Ukrainy – Ministry for Communities and Territories Development of Ukraine*. Available at: <https://www.kmu.gov.ua/en/news/pidpysano-ievrointehratsiyniyi-zakonoproekt-4560-minrozvytku> (accessed: November 02, 2025).
9. Rehlament (IeS) № 1071/2009 Yevropeiskoho Parlamentu ta Rady vid 21 zhovtnia 2009 roku pro vstanovlennia spilnykh pravyl shchodo umov dostupu do profesii avtomobilnoho pereviznyka [Regulation (EC) No 1071/2009 of the european parliament and of the council] *Ofitsiyniy visnyk Yevropeiskoho Soiuzu – Official Gazette of the European Union*. 2009. Available at: https://insat.org.ua/files/nav/law/3/reg_1071-2009_uk.pdf (accessed: November 12, 2025).
10. Stoliarskyi O. V. (2024) Implementatsiia rehlamentiv Yevropeiskoho Soiuzu v natsionalne zakonodavstvo Ukrainy u sferi zdiisnennia investuvannya okremykh mizhnarodnykh transportnykh spoluchen [Implementation of the regulations of the European Union into the national legislation of Ukraine in the field of investment in certain international transport connections] *Visnyk NTUU “KPI”. Politolohiia. Sotsiolohiia. Pravo. – National Technical University of Ukraine Journal. Political science. Sociology. Law*. No 1 (61), pp. 70–75.
11. European Commission. Mobility Package I [Electronic resource]. Brussels: European Commission. Available at: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i_en (accessed: November 09, 2025).
12. 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 (consolidated version of 20 August 2020). *Official Journal of the European Union*. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02006R0561-20200820> (accessed: December 09, 2025).
13. Ukraine GDP from Transport. *Trading economics*. Available at: <https://tradingeconomics.com/ukraine/gdp-from-transport> (accessed: December 11, 2025).

Дата надходження статті: 20.12.2025

Дата прийняття статті: 27.01.2026

Дата публікації статті: 02.03.2026