

РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ У СФЕРІ ДОРОЖЬОГО РУХУ В КРАЇНАХ ЄС

Особливості регулювання діяльності у сфері транспорту на рівні Європейського союзу обумовлені особливою природою та характером функціонування: діяльність органів ЄС обмежується виробленням найбільш загальних напрямів розвитку транспортної інфраструктури в межах ЄС та координацією зусиль окремих держав-членів щодо вдосконалення їх транспортних систем. Починаючи з 1996 р. транспортна політика в ЄС ґрунтується на Керівних вказівках Європейського парламенту та Європейської ради з розвитку трансєвропейської транспортної системи. Наприклад, у сфері дорожнього руху Керівні вказівки передбачають будівництво нових та вдосконалення діючих автомагістралей, які мають велике значення для міжнародного сполучення, або пов'язують великі міські агломерації, або з'єднують периферійні території з центральними районами ЄС. У документі наголошується важливість будівництва об'їзних та кільцевих доріг навколо великих міст (ч. 2 додатка II до Керівних вказівок). Передбачається, що в організації дорожнього руху в рамках трансєвропейської транспортної системи важливу роль гратимуть системи керування транспортними потоками, у тому числі системи інформування учасників дорожнього руху про ситуацію на дорогах, системи екстреного реагування при виникненні дорожньо-транспортних пригод, системи збору платежів за користування платними автомобільними дорогами (ст. 9 керівних вказівок). Особлива увага приділяється створенню та розвитку центрів контролю за дорожнім рухом та налагодженню тісних контактів між центрами, розташованими на територіях різних держав – членів ЄС (ч. 2 додатка II до Керівних вказівок). Статтями 23–25 Керівних вказівок передбачено процедури визначення пріоритетних проектів у галузі розвитку транспортної системи, у тому числі проектів, що становлять «загальноєвропейський інтерес». Керівні вказівки встановлюють обов'язки держав-учасниць ЄС щодо надання інформації про свої національні транспортні плани та програми до Європейської комісії та у створений при ній Комітет зі спостереження за реалізацією Керівних вказівок та обміну інформацією (ст. 20, 21 Керівних вказівок). Крім того, для реалізації окремих транспортних (особливо транскордонних) проектів Європейська комісія, за погодженням із зацікавленими державами, має право призначити Європейського координатора (ст. 19 Керівних вказівок). Європейський координатор покликаний проводити консультації з регіональними та місцевими органами влади, користувачами транспорту та громадськими організаціями з метою отримання найбільш повної інформації про конкретні потреби розвитку транспорту в тій чи іншій місцевості та про можливості інвестування у нові проекти. На держави – члени ЄС покладено обов'язок співпрацювати з Європейським координатором. Фінансування пріоритетних проектів здійснюється ЄС з урахуванням конкурсних процедур. Прийняття рішень щодо заявок здійснюється відповідно до критеріїв, викладених у Регламенті Європейського парламенту та Європейської ради № 680/2007 від 20 червня 2007 р., та покладено на Генеральний директорат з транспорту та мобільності (DG MOVE) спільно з Агентством з трансєвропейської транспортної системи (TEN-TEA).

У нормативних актах ЄС щодо організації дорожнього руху звертається особлива увага на необхідність захисту навколишнього середовища під час будівництва, реконструкції та експлуатації автомобільних доріг та дорожньої інфраструктури. Рішення № 661/2010/EU передбачає обов'язкове проведення екологічної оцінки під час реалізації таких транспортних проектів, які здатні зробити значний вплив на навколишнє середовище (п. 13 Преамбули). Крім запровадження обов'язкових вимог щодо екологічної оцінки органи ЄС заохочують прийняття на національному, регіональному та місцевому рівнях Планів сталого розвитку міського транспорту (Sustainable Urban Development Plans, SUTP), які включатимуть конкретні заходи щодо зниження несприятливого впливу міського транспорту на навколишнє середовище (Звіт про Плани сталого розвитку міського транспорту від 25 вересня 2007 р. № 2007/018).

У той же час зарубіжний досвід показує, що ті самі проблеми можуть бути вирішені на підставі цільових програм за допомогою організаційно-технічних заходів. При цьому європейське законодавство має відносно стійкий рівень правового регулювання дорожнього руху. Норми, що визначають порядок руху в західноєвропейських країнах, як правило, не зазнають істотних змін протягом 10–15 років