

УДК 342.924:004

В. В. Волік

ДЕЯКІ ПИТАННЯ УДОСКОНАЛЕННЯ ЦИФРОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

У науковій роботі підіймаються питання, що стосуються додаткових аспектів щодо подальшого впровадження діджиталізації та спрощення процедури правових підстав керування транспортними засобами. Розглянуто поточний стан правового регулювання цієї сфери відносин в суспільстві.

Обґрунтовано та окреслено пропозиції щодо юридичного закріплення норм, які б додатково регулювали та надалі можливість запровадження електронної системи ідентифікації особи водія, без пред'явлення посвідчення водія; усунення такого заходу забезпечення провадження в справах про адміністративне правопорушення як вилучення посвідчення водія.

Ключові слова: цифрова інфраструктура, транспорт, керування транспортним засобом, посвідчення водія, електронна система, цифровізація.

DOI 10.34079/2226-3047-2021-12-22-6-14

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими чи практичними завданнями. У 2018 року в місті Берлін відбулась зустріч працюючого у ті часи, а натепер колишнього Міністра інфраструктури України Володимира Омеляна з представниками компанії atene КОМ (Омелян, 2018). У ході зустрічі сторонами було представлено проекти у сфері цифрових технологій, які розробляються та впроваджуються останнім часом, тенденції модернізації транспортного сектору (Омелян, 2018). Учасники наголосили на важливості об'єднання зусиль та обміну досвідом для реалізації запланованих проектів, зокрема, в рамках співпраці та за участі іноземних експертів буде створено Цифровий офіс, який стане центром компетенцій для вироблення стратегічних порад щодо цифрових перетворень у транспортному секторі (Омелян, 2018). Володимир Омелян наголосив: «Структурні зміни у сфері цифрової інфраструктури є пріоритетними цілями Міністерства інфраструктури України, реалізація яких має закласти фундамент для осучаснення транспортної галузі (Омелян, 2018). Співробітництво зі світовими лідерами в сфері інноваційних технологій є запорукою успішної діяльності в цьому напрямку, тому ми раді налагодженню підтримки з боку німецьких колег (Омелян, 2018). Така співпраця була підготовлена та стала можливою завдяки підтримці з боку Федерального міністерства транспорту та цифрової інфраструктури Німеччини та Посольства України у Федеративній Республіці Німеччина» (Омелян, 2018). За словами Тіма Браукмюллера, керуючого партнера компанії atene КОМ, транспортна галузь потребує інтелектуальних концепцій мобільності для динамічного розвитку (Омелян, 2018). Безпека на транспорті, розумні дороги та інтелектуальна логістика неможлива без розвитку потужних цифрових каналів (Омелян, 2018). «Ми дуже радіємо співпраці з Україною та можливості сприяння подальшому розвитку цифрової інфраструктури в Україні», – підкреслив Браукмюллер (Омелян, 2018). За результатами зустрічі було домовлено найближчими днями закріпити партнерство підписанням Меморандуму про взаєморозуміння та співробітництво (Омелян, 2018). Довідково: atene КОМ GmbH консулює державний сектор у сфері регіонального розвитку, розвитку цифрової інфраструктури, мобільності, енергетики та освіти. Atene КОМ є ключовим партнером Федерального міністерства транспорту та

цифрової інфраструктури Німеччини з питань цифрових трансформацій та розвитку широкопasmового доступу до мережі Інтернет (Омелян, 2018).

Міністр інфраструктури зазначив, що урядом було схвалено Національну транспортну стратегію до 2030 року «Drive Ukraine 2030», в якій провідну роль відведено саме діджиталізації, цифровій інфраструктурі: «Ми розробили та погодили Національну транспортну стратегію України до 2030 року (Омелян, 2018). І це той дороговказ, який визначає наш шлях до успіху, бо успіх приходить тільки тоді, коли робиш системні дії, коли у тебе політика розписана на 3, 5, 10 років вперед, коли бізнес розуміє, на що йому орієнтуватися, а платники податків розуміють, навіщо вони утримують державну машину» (Омелян, 2018).

Вказані вищі виступи та заяви як і экс-міністра інфраструктури України Володимира Омеляна, так і діючої заступниці Міністра розвитку громад, територій та інфраструктури України з питань цифрового розвитку Олександри Азархіної говорять про створення подальших кроків щодо удосконалення транспортної галузі, виведення її на новий якісний рівень, що залишається найактуальнішим питанням для держави та суспільства мабуть завжди і звісно повністю співпадає з вектором та загальними напрямками співробітництва України та ЄС в сфері транспорту, а саме:

- розвиток сталої національної транспортної політики, яка буде охоплювати всі види транспорту, зокрема з метою забезпечення ефективних і безпечних транспортних систем, і сприяти інтеграції ініціатив у сфері транспорту в інші напрями політики;

- розвиток галузевих стратегій на основі національної транспортної політики (зокрема нормативні вимоги щодо модернізації технічного обладнання і транспортних парків для дотримання найвищих міжнародних стандартів) щодо автомобільного, залізничного, річкового, морського та авіаційного транспорту, а також інтермодальність, враховуючи терміни й основні етапи імплементації, адміністративну відповідальність і фінансові плани;

- розвиток мультимодальної транспортної мережі, пов'язаної з Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T), та удосконалення інфраструктурної політики з метою кращого визначення й оцінки інфраструктурних проектів щодо різних видів транспорту.

- розвиток стратегій фінансування, спрямованих на утримання, усунення перешкод у пропускній здатності та розвиток неповної інфраструктури, а також активізацію і сприяння участі приватного сектору в транспортних проектах відповідно до Додатка XXXIII до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським союзом, Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії їхніми державами-членами, з іншої сторони;

- приєднання до відповідних міжнародних транспортних організацій та угод, зокрема процедури забезпечення суворого застосування та ефективного виконання міжнародних транспортних угод і конвенцій;

- науково-технічне співробітництво та обмін інформацією для розвитку і удосконалення технологій в галузі транспорту, наприклад, інтелектуальних транспортних систем;

- сприяння використанню інтелектуальних транспортних систем та інформаційних технологій при управлінні і використанні всіх видів транспорту, а також підтримка інтермодальності та співробітництва у використанні космічних систем і впровадженні комерційних рішень, що полегшують транспортні перевезення (Волік, 2018).

З огляду на зазначене вище та на наш погляд, для досягнення поставлених амбіційних цілей та реалізації поточних задач, намічених в Національній транспортній стратегії України до 2030 року і нарешті побудови високого рівня комфорту перевезення

пасажирів необхідно пройти, крім іншого, глибокий та вагомий шлях вдосконалення законодавчого урегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні, задоволення потреб суспільства і економіки у перевезенні пасажирів та вантажів, безпеки перевезень, ефективного споживання ресурсів та зменшення техногенного впливу автомобільних транспортних засобів через так званий інструмент адаптації норм законодавства України до норм актів ЄС згідно Угоди про асоціацію Україна – ЄС.

Зокрема, дійсно підлягає подальшому удосконаленню законодавство, що регулює відносини перевізників з громадянами в частині цифровізації транспортної інфраструктури та спрощення керування транспортними засобами, нарешті закріпленню норм законодавства, які спрощення системи ідентифікації водія транспортного засобу, правових підстав керування транспортним засобом, наявності страхового полюсу та інших обставин.

Аналіз останніх досліджень і публікацій з даної теми, виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття. Слід згадати роботи М. Л. Шелухіна (Шелухін та ін., 2008), В. Парахіної (Парахина, 1999), Н. Троїцької, А. Чубукова (Троицкая и Чубуков, 2003), В. Савенко, В. Гайдукевич [7], О. Антоненко (Антоненко, 2008), І. Гончар (Гончар, 2007), Д. Мелентьєва (Мелентьев, 2011), Д. Власенко (Власенко, 2010), які розглядали діяльність автомобільних перевізників та послуги, що ним надаються. Їх праці знаходяться як в економічній, так і в правовій площині з огляду на те, що діяльність транспорту тісно пов'язана з цими науками. Разом з тим слід зазначити, що поза увагою дослідників залишилися окремі питання надання транспортних послуг, з точки зору застосування європейського законодавства.

Формування мети статті. Метою дослідження є пошук та надання пропозицій по удосконаленню чинного законодавства в транспортній сфері України, визначення вимог запровадження електронної системи ідентифікації особи водія, без пред'явлення посвідчення водія та усунення такого заходу забезпечення провадження в справах про адміністративне правопорушення як вилучення посвідчення водія тощо, з огляду на направлення нашого вектору розвитку держави в сторону Європи.

Актуальність теми дослідження полягає в тому, що на теперішній час виникли вагомні підстави в удосконаленні правового забезпечення діяльності транспорту та впорядкуванні і подальшому розвитку системи надання адміністративних послуг на чітко визначених правових принципах, що дозволить забезпечити потреби споживачів адміністративних послуг, захист гарантованих та охоронюваних законом їх прав та інтересів з урахуванням європейських тенденцій, що повинно привести до підвищення ефективності державного регулювання у транспортній сфері.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Ще в далекому 2018 році під час InnoTrans в місті Берлін відбулась зустріч Міністра інфраструктури України Володимира Омеляна з представниками компанії Nokia Corporation (Омелян, 2018а). У ході зустрічі Володимир Омелян наголосив на важливості розвитку цифрової інфраструктури, оскільки це є необхідним кроком модернізації транспортної галузі України (Омелян, 2018а). Це пріоритетна сфера діяльності Мінінфраструктури, яка закріплена в Національній транспортній стратегії України 2030 року (Омелян, 2018а). Українською стороною було презентовано успішно реалізовані та поточні проекти впровадження цифрових технологій на об'єктах інфраструктури (Омелян, 2018а). Особлива увага приділяється створенню Галузевого центру управління кібербезпекою на транспортній інфраструктурі як сегменту національної системи кібербезпеки в рамках якого був проведений аудит ІТ інфраструктури Міністерства та підприємств галузі (Омелян, 2018а). Також сторони обговорили пілотний проект із запровадження Інтернету речей на

дорогах із використанням технології зв'язку 5G (Омелян, 2018а). Зі своєї сторони, німецькі колеги поділились досвідом імплементації цифрових рішень у сфері транспорту Німеччини та заявили про готовність сприяти цифровим перетворенням у транспортному секторі України (Омелян, 2018а). Обмін досвідом, проведення спільних заходів та утворення спільних робочих груп суттєво підвищить компетенції українських спеціалістів, що, у свою чергу, забезпечить стійкість цифрової інфраструктури та зменшить ризик витоку інформації (Омелян, 2018а). Володимир Омелян підкреслив: «Ми усвідомлюємо необхідність співробітництва зі світовими лідерами у сфері цифрових технологій для застосування найкращих практик у транспортному секторі України» (Омелян, 2018а). За результатами зустрічі було домовлено найближчими днями закріпити партнерство підписанням Меморандуму про взаєморозуміння та співробітництво (Омелян, 2018а).

Отже, підвищення ефективності державного регулювання у сфері діяльності транспорту пов'язано з запровадженням електронної системи ідентифікації водія транспортного засобу, правових підстав керування транспортним засобом, наявності страхового полюсу тощо.

Отже, на теперішній час виникли передумови щодо внесення змін та доповнень до: Закону України «Про дорожній рух» (Закон України Про дорожній рух, 1993);

Кодексу України про адміністративні правопорушення (Кодекс адміністративного судочинства України, 2005);

Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року №1306 (Кабінет Міністрів України, 2001);

які в світлі наведених вище домовленостей України з Європейським Союзом потребує кардинального перетворення. Постає розумним внесення деяких коректив у вказані базові закони та підзаконні акти.

По-перше, виваженим буде внесення в Закон України «Про дорожній рух» (Закон України Про дорожній рух, 1993) наступних змін:

– у статті 52-3 («Повноваження Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху») виключити з повноважень Національної поліції можливість тимчасового вилучення посвідчення водія, оскільки достатньо вносити відповідні відомості до електронної бази поліції та тимчасово затримати транспортний засіб, відсторонити водія від керування транспортним засобом;

– у статтю 16 («Основні права та обов'язки водія транспортного засобу») доповнити новими обов'язками водія, а саме:

- у разі відсутності фото водія транспортного засобу у відповідному реєстрі даних – мати при собі посвідчення водія або відповідний документ, що посвідчує особу водія;

- на вимогу відповідної уповноваженої посадової особи правоохоронного органу державної влади (поліція) повно повідомити своє ПІБ, повну дату народження, місце народження – для перевірки відповідною уповноваженою посадовою особою правоохоронного органу державної влади (поліція) названих відомостей з відповідним реєстром (базою даних);

- у випадку відсутності у відповідному реєстрі відомостей про існування у особи водія права керування надане власником транспортного засобу – мати при собі реєстраційний документ на транспортний засіб;

- мати при собі договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів – страховий поліс (сертифікат) та у випадку укладення такого договору в електронній формі – назвати номер такого договору для перевірки відповідною уповноваженою посадовою особою

правоохоронного органу державної влади (поліція) названих відомостей з відповідним реєстром (базою даних);

- на вимогу відповідної уповноваженої посадової особи правоохоронного органу державної влади (поліція) прослідувати до найближчого поліцейського відділу у разі відсутності при собі документів, наявність яких вимагається за законом, або відмови назвати на вимогу поліцейського своє ПІБ, повну дату народження, місце народження, номер укладеного в електронній формі страхового полісу (сертифікату) про укладення договору обов'язкового страхування власників наземних транспортних засобів для перевірки відповідною уповноваженою посадовою особою правоохоронного органу державної влади (поліція) названих даних з відповідним реєстром (базою даних).

По-друге, потрібно привести у відповідність до запропонованих вище норм Кодекс України про адміністративні правопорушення (Кодекс адміністративного судочинства України, 2005), а саме:

- у статті 126 («Керування транспортним засобом особою, яка не має відповідного права керування таким транспортним засобом») чітко визначити та розширити гіпотезу цієї норми права, зокрема, керування транспортним засобом: особою, яка не має права керування транспортним засобом; або особою-водієм, яка відмовилась на вимогу відповідної уповноваженої посадової особи правоохоронного органу державної влади (поліція) чітко та зрозуміло назвати своє прізвище, ім'я, по батькові, повну дату народження, місце народження та /або номер поліса (договору) обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, укладеного в електронній формі для перевірки відповідною уповноваженою особою правоохоронного органу державної влади (поліція) даних з даними відповідного реєстру (бази даних); або без реєстраційного документа на транспортний засіб, у випадках, коли його наявність вимагається, – тягне за собою накладення штрафу в розмірі двадцяти п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

- у статті 260 («Заходи забезпечення провадження в справах про адміністративні правопорушення») виключити можливість вилучення посвідчення водія, оскільки такий захід перестає бути актуальним в світлі глобального розвитку технологій та відмови від використання паперового документообороту.

По-третє, звісно логічним та виваженим кроком та завершальним буде внесення і відповідних змін до такого важливого підзаконного акту, – у постанову Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 «Правила дорожнього руху» (Кабінет Міністрів України, 2001).

Висновки з дослідження і перспективи подальших пошуків у даному науковому напрямку. Підбиваючи наведене, можна дійти висновку та підкреслити, що подальше розв'язання наявних проблем в транспортній галузі, у тому числі через адаптацію норм законодавства України до норм актів ЄС в сфері діяльності транспорту, поступово стає пріоритетним завданням України та з цією метою необхідно на локальному рівні корегувати чинні законодавчі акти, зокрема невідкладно вносити зміни та доповнення в Закон України «Про дорожній рух» (Закон України про дорожній рух, 1993), Кодекс України про адміністративні правопорушення (Кодекс адміністративного судочинства України, 2005), у постанову Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 «Правила дорожнього руху» (Кабінет Міністрів України, 2001).

З урахуванням викладеного, вбачається, що надані вище пропозиції нарешті приведуть до додаткового покращення та спрощення керування транспортними засобами, а також до наближення та розвитку електронних систем транспортної інфраструктури до міжнародних вимог та стандартів, до подальшого підвищення рівня безпеки та поліпшення системи управління і т. д.

Бібліографічний список

- Антоненко, О. А., 2008. Деякі проблемні питання в перевезенні міським пасажирським транспортом та шляхи їх вирішення. *Південноукраїнський правничий часопис*, 1, 122 с.
- Власенко, Д. О., 2010. Теоретико-методичні підходи до визначення особливостей маркетингу транспортних послуг. *Проблеми системного підходу в економіці*. [онлайн]. Доступно: <<https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream-download/123456789/25672/3/market.pdf>>
- Волік, В. В., 2018. Безпечні умови роботи міського транспорту загального користування та запровадження єдиної системи продажу квитків для проїзду. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція* [онлайн], 33, с. 47–50. Доступно: <<http://vestnik-pravo.mgu.od.ua/archive/juspradenc33/juspradenc33.pdf>>
- Гончар, И., 2007. Правила для перевозчиков. Кабинет Министров Украины принял новую редакцию Правил предоставления услуг пассажирского автомобильного транспорта. *Юридична практика-Фахівець*, 44. 24 с.
- Закон України про дорожній рух № 3353-ХІІ, 1993. *Верховна Рада України* [online]. Доступно : <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>>/
- Кабінет Міністрів України, 2001. Про Правила дорожнього руху : постанова від 10.10.2001 № 1306. *Верховна Рада (ВР) України*, Доступно : <<http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF>> (дата звернення 28.11.2020).
- Кодекс адміністративного судочинства України № 2747-IV, 2005. *Верховна Рада України*. [онлайн] Доступно: <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2747-15>> (дата звернення 28.11.2020).
- Мелентьев, Д. Ю., 2011. Городской пассажирский транспорт: от совершенного государственного монополизма к полноправию бизнес-структур. *Економічний вісник Донбасу*, 2, с. 12–16.
- Омелян, В., 2018. Вивчення досвіду світових лідерів є необхідним кроком цифрової інфраструктури України. *Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України* [онлайн]. Доступно: <<https://mtu.gov.ua/news/30171.html>> (дата звернення 26.08.2021).
- Омелян, В., 2018а. Працюємо над цифровізацією транспортного сектору. *Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України* [онлайн]. Доступно: <<https://mtu.gov.ua/news/30167.html>> (дата звернення: 26.08.2021).
- Парахина, В. Н., 1999. Методологические основы и методы муниципального управления развитием пассажирского транспорта города. Доктор экономических наук. Автореферат. Санкт-Петербургская государственная инженерно-экономическая академия.
- Савенко, В. Я. та Гайдукевич, В. А., 2005. *Транспорт і шляхи сполучення : підручник*. Київ: Арістей.
- Троицкая, Н. А. и Чубуков, А. Б., 2003. *Единая транспортная система : учебник для студ. учреждений сред. проф. образования*. Москва: Издательский центр «Академия».
- Шелухін, М. Л., Антонюк, О. І., Вишнiveцька, В. О. та ін. 2008. *Транспортне право України : підручник для студентів вищих навчальних закладів*. В.: М. Л. Шелухін (ред.). Київ : Видавничий Дім «Ін Юре».

References

- Antonenko, O. A., 2008. Deiaci problemni pytannia v perevezenni miskym pasazhyrskym transportom ta shliakhy yikh vyrishennia [Some problematic issues in transportation by

- city passenger transport and ways to solve them]. *Pivdennoukrainskyi pravnychi chasopys*, 1, 122 s. (in Ukrainian).
- Honchar, Y., 2007. Pravyla dlia perevozchikov. Kabynet Mynystrov Ukrayny prynial novuiu redaktsiyu Pravyl predostavleniya usluh passazhyrskoho avtomobylnoho transporta [Rules for carriers. The Cabinet of Ministers of Ukraine adopted a new version of the Rules for the provision of passenger road transport services]. *Yurydychna praktyka-Fakhivets*, 44. 24 s. (in Russian).
- Kabinet Ministriv Ukrainy, 2001. Pro Pravyla dorozhnoho rukhu : postanova vid 10.10.2001 № 1306 [About Traffic Rules: Resolution No. 1306 dated 10.10.2001]. *Verkhovna Rada (VR) Ukrainy*. [online] Available at: <<http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF>> (Accessed 28 November 2020). (in Ukrainian).
- Kodeks administratyvnoho sudochynstva Ukrainy № 2747-IV [Administrative Judicial Code of Ukraine No. 2747-IV], 2005. *Verkhovna Rada Ukrainy* [online]. Available at: <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2747-15>> (Accessed 28 November 2020). (in Ukrainian).
- Melentev, D. Yu., 2011. Horodskoi passazhyrskyi transport: ot sovershennoho hosudarstvennoho monopolyzma k polnopravyyu byznes-struktur [Urban passenger transport: from perfect state monopoly to the full rights of business structures]. *Ekonomichnyi visnyk Donbasu*, 2, s. 12–16. (in Russian).
- Omelian, V., 2018a. Vyvchennia dosvidu svitovykh lideriv ye neobkhydnyim krokom tsyfrovoy infrastruktury Ukrainy [Studying the experience of world leaders is a necessary step in the digital infrastructure of Ukraine]. *Ministerstvo rozvytku hromad, terytorii ta infrastruktury Ukrainy* [online]. Available at: <<https://mtu.gov.ua/news/30171.html>> (Accessed 26 August 2021). (in Ukrainian).
- Omelian, V., 2018. Pratsiuemo nad tsyfrovizatsiieiu transportnoho sektoru [We are working on digitization of the transport sector]. *Ministerstvo rozvytku hromad, terytorii ta infrastruktury Ukrainy* [online]. Available at: <<https://mtu.gov.ua/news/30167.html>> (Accessed 26 December 2022). (in Ukrainian).
- Parakhina, V. N., 1999. *Metodologicheskie osnovy i metody munitsipalnogo upravleniya razvitiem passazhirskogo transporta goroda [Methodological foundations and methods of municipal management of the development of passenger transport in the city]*. Doktor ekonomicheskikh nauk. Avtoreferat. Sankt-Peterburgskaya gosudarstvennaya inzhenerno-ekonomicheskaya akademiya. (in Russian).
- Savenko, V. Ya. ta Haidukevych, V. A., 2005. *Transport i shliakhy spoluchennia : pidruchnyk [Transport and ways of communication: a textbook]*. Kyiv: Aristei. (in Ukrainian).
- Shelukhin, M. L., Antoniuk, O. I., Vyshnyvetska, V. O. ta in., 2008. *Transportne pravo Ukrainy: pidruchnyk dlia studentiv vyshchyykh navchalnykh zakladiv [Transport law of Ukraine: a textbook for students of higher educational institutions]*. V.: M. L. Shelukhin (red.). Kyiv : Vydavnychi Dim «In Yure». (in Ukrainian).
- Troitskaya, N. A. and Chubukov, A. B., 2003. *Yedinaya transportnaya sistema : uchebnyk dlya stud. uchrezhdeniy sred. prof. obrazovaniya [Unified transport system: a textbook for students medium institutions prof. education]*. Moskva: Izdatelskiy tsentr «Akademiya». (in Russian).
- Vlasenko, D. O., 2010. Teoretyko-metodychni pidkhody do vyznachennia osoblyvostei marketynhu transportnykh posluh [Theoretical-methodical approaches to determining the peculiarities of the marketing of transport services]. *Problemy systemnoho pidkhodu*

- v ekonomitsi* [online]. Доступно: <<https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream-download/123456789/25672/3/market.pdf>>
- Volik, V. V., 2018. Bezpechni umovy roboty miskoho transportu zahalnoho korystuvannia ta zaprovadzhennia yedynoi systemy prodazhu kvytktiv dlia proizdu [Safe operating conditions of public public transport and the introduction of a unified ticketing system]. *Naukovyi visnyk Mizhnarodnoho humanitarnoho universytetu. Seriia: Yurysprudentsiia*, 33, s. 47–50 [online]. Available at: <<http://vestnik-pravo.mgu.od.ua/archive/juspradenc33/juspradenc33.pdf>> (in Ukrainian).
- Zakon Ukrainy pro dorozhnii rukh № 3353-XII [Law of Ukraine on Road Traffic No. 3353-XII], 1993. *Verkhovna Rada Ukrainy* [online]. Available at: <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>> (in Ukrainian).

Стаття надійшла до редакції 06.12.2021

V. V. Volik

CURRENT ISSUES OF IMPROVEMENT OF DIGITAL INFRASTRUCTURE IN THE TRANSPORT INDUSTRY

The article raises questions concerning additional aspects of digitalization and simplification of the procedure for legal grounds for driving vehicles. The current state of legal regulation of this sphere of relations in the society is considered. The proposals on the legal fixing of the norms that would additionally regulate and further enable the introduction of an electronic system for the identification of the driver's identity, without presenting a driver's license; elimination of such measures to ensure the production of cases of administrative violations as the withdrawal of a driver's license.

In order to achieve the ambitious goals and achieve the current goals set in the National Transport Strategy of Ukraine until 2030 and finally build a high level of passenger comfort, it is necessary to go, among other things, a deep and important way to improve the legal regulation of road transport services in Ukraine. and the economy in passenger and cargo transportation, transportation safety, efficient consumption of resources and reduction of man-caused impact of motor vehicles through the so-called instrument of adaptation of Ukrainian legislation to EU acts under the Ukraine-EU Association Agreement.

In particular, the legislation regulating relations between carriers and citizens in terms of digitalization of transport infrastructure and simplification of vehicle management is really subject to further improvement.

Improving the efficiency of state regulation in the field of transport is associated with the introduction of an electronic system of driver identification, the legal basis for driving a vehicle, the presence of an insurance policy, etc.

Under such conditions, changes and additions to:

Law of Ukraine «On Road Traffic»;

Code of Ukraine on Administrative Offenses,

Traffic rules approved by the resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of October 10, 2001 №1306,

which in the light of the above agreements of Ukraine with the European Union needs a radical transformation. It is reasonable to make some adjustments to these basic laws and regulations.

Further resolution of existing problems in the transport sector, including through the adaptation of Ukrainian legislation to EU legislation in the field of transport, is gradually becoming a priority for Ukraine and to this end it is necessary to adjust existing legislation at the local level, including immediate changes and additions to the Law of Ukraine "On Road Traffic", the Code of Ukraine on Administrative Offenses, to the resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of October 10, 2001 №1306 "Rules of the Road".

Given the above, it is seen that the proposals presented in the article will finally lead to further improvement and simplification of vehicle management, as well as to the approximation and development of electronic transport infrastructure systems to European standards, safety and management, etc.

Keywords: *transport, vehicle management, driver's license, electronic system, digitalization of the transport sector.*