

УДК 354:061.1:656

Основні напрями адаптації державного регулювання допуску до ринку автотранспортних послуг в Україні до стандартів Європейського Союзу

В.А. БАЛІН

Дніпропетровський регіональний інститут державного управління
Національної академії державного управління при Президенті України,
м. Дніпропетровськ, Україна, E-mail: balinv1@rambler.ru

Авторське резюме

У статті досліджуються процеси гармонізації національного транспортного законодавства з правовими нормами Європейського Союзу, виконання зобов'язань України перед європейською спільнотою, що зумовлюють нагальну необхідність реформування нормативно-правової бази української автотранспортної галузі.

Розглянуто особливості правового регулювання окремих елементів транспортної галузі, зокрема щодо спільних правил допуску до ринку автотранспортних послуг. У цьому зв'язку особлива увага приділена аналізу положень Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу», Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, а також відповідних регламентів Європейського Союзу.

Розкрито порядок встановлення вимог до підприємств, залучених до діяльності оператора автомобільних перевезень. Значне місце відведено висвітленню питанню лібералізації автомобільних транспортних перевезень.

Ключові слова: євроінтеграція, правова система Європейського Союзу, спільні правила допуску, оператор перевезень, хороша репутація, фінансове положення, професійна компетенція, менеджер перевезень, дозвіл, контроль, національний електронний реєстр.

The main directions of adaptation regulation of admission to market of road transport in Ukraine according to European Union standards

V.A. BALIN

Dnipropetrovsk regional institute of public administration of National
academy for public administration under the President of Ukraine,
Dnipropetrovsk, Ukraine, E-mail: balinv1@rambler.ru

Abstract

The article examines the harmonization of national transport legislation with the legal norms of the European Union, Ukraine's commitments to the European community, causing an urgent need to reform the regulatory framework Ukrainian road transport industry.

The peculiarities of legal regulation of individual elements of the transport sector, in particular concerning common rules for access to the market of transport services. In this regard, special attention is paid to the analysis of the Law of Ukraine «On the State Program of Adaptation of Ukraine to the European Union», the Association Agreement between Ukraine and the European Union and the relevant regulations of the European Union. Reveals the order in which the following requirements for companies involved in the activities of road transport operator. Considerable attention is paid to the coverage of liberalization road transport.

© В.А.Балін, 2014

Keywords: european integration, legal system of the European Union, common rules on admission, road transport operator, good repute, financial standing, professional competence, transport manager, authorization, monitoring, national electronic register.

Постановка проблеми. В умовах європейської інтеграції особливої ваги набуває модернізація держави, формування ефективної та дієвої системи державного управління, здатної до впровадження системних і послідовних рішень, підпорядкування всіх завдань зовнішньої та внутрішньої політики держави досягненню умов і критеріїв членства в Європейському Союзі.

Автомобільна транспортна галузь є одним з ключових елементів економічного розвитку України і суттєвим джерелом наповнення державного бюджету. Основою інтеграції українських автомобільних перевізників до ринку автотранспортних послуг країн Європейського Союзу є прагнення держави забезпечити розвиток експорту транспортних послуг, ефективніше використовувати транзитний потенціал, підвищувати конкурентоспроможність вітчизняного транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг.

Відсутність уваги до дослідження та вирішення можливих проблемних питань щодо встановлення вимог до спільних правил допуску на ринок автотранспортних послуг приведе до кризового стану та невиконання в повному обсязі відповідних зобов'язань, взятих Україною в рамках існуючих домовленостей.

Аналіз досліджень і публікацій. Основою дослідження є документи, що визначають правові засади спільної транспортної політики Європейського Союзу; правові акти Європейського Союзу з питань спільних правил допуску до ринку автоперевезень; матеріали та документи, що висвітлюють питання узгодження спільної транспортної політики Європейського Союзу з розвитком транспортного сектору в Україні.

Вітчизняними науковцями найчастіше досліджується процес адаптації українського законодавства до законодавства Європейського Союзу, проблеми та перспективи запровадження норм і правил Європейського Союзу у конкретній сфері

державного управління України або галузі національної економіки. У працях Н.М. Рудік, О.І. Хромова, О.В. Філіпенко, Є.В. Довженка, М.Ф. Дмитриченка, Л.Ю. Яцківського, С.В. Ширяєвої, В.З. Докуніхіної, В.Г. Шинкаренка, А.І. Воркута, А.О. Іншакової вивчалися правові проблеми функціонування ринку транспортних послуг та їх законодавче врегулювання. Науковці всебічно вивчали питання розвитку транспортного комплексу, давали рекомендації, пропонували шляхи забезпечення ефективного функціонування цієї сфери господарського комплексу країни. Разом з тим недостатньо уваги приділено шляхам адаптації окремих сфер транспортного законодавства до стандартів ЄС.

Мета дослідження. Метою статті є аналіз основних напрямів адаптації державного регулювання допуску до ринку автотранспортних послуг в Україні до стандартів Європейського Союзу.

Виклад основного матеріалу. Ефективне функціонування транспортного комплексу країни є необхідною умовою її економічного розвитку. В сучасних умовах автомобільний транспорт посідає важливе місце серед галузей народного господарства, оскільки зменшує часові та просторові розриви між учасниками економічних процесів. Умови трансформаційних процесів розвитку України зумовлюють її націленість на динамічне входження у світову економічну систему, перш за все, в економічну інтеграцію з провідними державами Західної Європи. Цей процес, безумовно, приведе до зростання товаро- та послугообмінних операцій між Україною та країнами Європейського Союзу.

Важливе значення має вигідне геостратегічне розташування України, що свідчить про наявність можливостей стати ефективним мостом для транзитних перевезень товарів і пасажирів між державами Європи, Азії та Близького Сходу. Починаючи з 1991 р., коли Україна здобула незалежність, вона та Європей-

ський Союз започаткували відносини, що динамічно розвивались. Поштовхом для цього було спільне розуміння того, що процвітання, стабільність і безпека як України, так і ЄС можуть бути значно посилені тісним співробітництвом. Побудову співробітництва з європейським співтовариством було розпочато майже з самого набуття незалежності Україною.

Основою нормативної бази для гармонізації законодавства України з законодавством ЄС виступає Закон України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» (далі – Закон). Однією з пріоритетних сфер адаптації законодавства України до *Acquis communautaire* (правова система Європейського Союзу, яка включає акти законодавства Європейського Союзу, прийняті в рамках Європейського співтовариства, Спільної зовнішньої політики та політики безпеки і Співпраці у сфері юстиції та внутрішніх справ) є транспорт, невід’ємною складовою якого виступають автомобільні перевезення пасажирів та вантажів [1].

Відповідно до розділу VI Закону у пріоритетних сферах адаптація законодавства України здійснюватиметься у такій послідовності:

визначення актів *acquis communautaire*, які регулюють правовідносини у відповідній сфері;

переклад визначених актів на українську мову;

здійснення комплексного порівняльного аналізу регулювання правовідносин у відповідній сфері в Україні та в Європейському Союзі;

розроблення рекомендацій щодо введення законодавства України у відповідність з *acquis communautaire*;

проведення економічного, соціального та політичного аналізу наслідків реалізації рекомендацій;

визначення переліку законопроектних робіт;

підготовка проектів законів України та інших нормативно-правових актів, включених до переліку законопроектних робіт, та їх прийняття;

моніторинг імплементації актів законодавства України.

Елементом адаптації законодавства має стати перевірка проектів законів України та інших нормативно-правових актів на їх відповідність *acquis communautaire* з метою недопущення прийняття актів, які суперечать *acquis* Європейського Союзу [1].

Транспорт виступає ключовим чинником сучасної європейської економіки. Сучасна транспортна система має бути здатною стабільно задовольняти економічні, соціальні та екологічні інтереси суспільства. Забезпечити сталий розвиток транспортної системи покликані спільна транспортна політика та відповідний правовий масив, розроблений ЄС для її реалізації [9, ст. 7].

Основа правового регулювання – це, насамперед, норми права, які встановлюються державою, закріплюються у законодавчих актах і забезпечуються силою державного примусу [7, С. 15]. Право Європейського Союзу відіграє важливе значення в правовому регулюванні транспортної сфери, що можна визначити як сукупність правових актів, які приймаються відповідними органами спільноти. Принципи загального ринку Європейського Союзу гарантують свободу підприємницької діяльності фізичним та юридичним особам на всій території інтеграційного об’єднання.

Компетенція Європейського Союзу у сфері транспортної інтеграції та кооперації досить значна. Європейський Союз визначає загальні правила міждержавних транспортних перевезень, формує умови надання транспортних послуг перевізниками-нерезидентами в країнах Європейського Союзу, визначає заходи транспортної безпеки та ліцензійний порядок надання транспортних послуг. Транспортна політика здійснюється шляхом координації зусиль країн-учасниць Європейського Союзу, що також базується на принципах лібералізації та гармонізації.

Шляхом встановлення єдиних спільних правил діяльності в рамках загального ринку зникають перепони та відмінності, що існують у транспортному

законодавстві країн-членів Європейського Союзу. Виправданість зусиль, що здійснюються Європейським Союзом у цьому напрямку, визначається значущістю перевезень як важливої складової розвинутої економіки [11, С. 8].

Завдання лібералізації перевезень між державами-членами не мало практичного вирішення до середини 1980-х рр., а кількість джерел права ЄС було вкрай незначним. Транспорт у момент створення ЄЕС потрапив у так звану «секторальну» політику Співтовариства. Однак якщо в таких сферах економічного розвитку країн ЄС, як промисловість або енергетика, механізми регулювання та інтеграції ЄС виступали в основному в якості додаткових заходів (до того, що було основним для самих країн), то сільське господарство і транспорт планувалися як політика Співтовариства, спрямована на фактичну заміну національних механізмів регулювання.

Взагалі термін «транспорт» в політиці ЄС розуміється як:

1) різновид сервісу - підприємницької діяльності з надання послуг з перевезення товарів та/або вантажів. У цьому контексті йдеться про професійний транспорт. Тому тут діють принципи свободи надання послуг - однієї з найважливіших фундаментальних свобод в ЄС, і це є головним напрямком її транспортної політики. Із 1 січня 1993 р. ліцензія ЄС повністю замінила національні ліцензії, що видавалися раніше державами іноземним перевізникам;

2) засіб пересування, що належить громадянам або підприємствам на праві власності.

Серед законодавчих актів ЄС є регламенти, складові частини яких мають обов'язковий характер для суб'єктів права Європейського Союзу [10, С. 3].

Основними актами ЄС у сфері автомобільних перевезень виступають Регламент (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 р. 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), Регламент (ЄС) № 1072/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 р. про спільні правила для доступу до міжнародного ринку вантажних автоперевезень (далі – Регламент 1072) та Регламент (ЄС) № 1073/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 р. про спільні правила доступу до міжнародного ринку автобусних перевезень та про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 561/2006 (далі – Регламент 1073).

Регламентом 1071 встановлені спільні правила допуску до діяльності оператора вантажних автоперевезень або оператора пасажирських автоперевезень. Встановлення таких спільних правил спрямовано на досягнення вищого рівня професійної кваліфікації для операторів автомобільних перевезень, раціоналізації ринку та покращеної якості обслуговування, в тому числі раціонального використання операторами автомобільних перевезень права на заснування підприємства. Крім випадків, передбачених національним законодавством, дія Регламенту 1071 не повинна розповсюджуватися на:

1. Підприємства, що займаються автоперевезеннями лише з використанням моторних транспортних засобів або групи моторних транспортних засобів, маса з вантажем яких не перевищує 3,5 тонни. Проте держави-члени можуть знижувати це обмеження для всіх чи деяких категорій операцій автомобільних перевезень.

2. Підприємства, що залучені до обслуговування пасажирських автоперевезень виключно для неприбуткових цілей або основним заняттям яких є інша діяльність, крім діяльності оператора пасажирських перевезень.

3. Підприємства, залучені до діяльності оператора автомобільних перевезень лише з використанням автомобілів з максимально дозволеною швидкістю, що не перевищує 40 км/год.

Цим Регламентом серед іншого встановлюються наступні вимоги. Підприємства, залучені до діяльності оператора автомобільних перевезень, повинні мати:

- місце, де його було засновано дійсно та на постійній основі у державі-члені;
- хорошу репутацію;
- відповідне фінансове положення;
- необхідну професійну компетенцію.

Розглядаючи перший критерій щодо місця діяльності оператора автомобільних перевезень, де його було засновано дійсно та на постійній основі у державі-члені, визначений у ст. 3 Регламенту 1071, слід вказати, що далі у ст. 5 він звучить і як підстава заснування. Таким чином, наявність постійного місцезнаходження автомобільного перевізника, який здійснює господарську діяльність з автомобільних перевезень, виступає як підстава заснування, так і як підстава подальшого здійснення господарської діяльності.

Обов'язком держави-члена заснування підприємства, повинно бути підтвердження постійного виконання підприємством умов, що встановлені в цьому Регламенті для того, щоб уповноважені органи влади цієї держави-члена могли за необхідністю прийняти рішення щодо призупинення чи відкликання дозволів, які дозволяють підприємству працювати на ринку. Належне дотримання та надійний контроль умов, що регулюють допуск до діяльності оператора автомобільних перевезень, передбачають, що підприємства засновані дійсно та на постійній основі.

При цьому слід наголосити, що ст. 2 Регламенту 1071 уповноважений орган влади означає національний, регіональний або місцевий орган влади держави-члена, який, з метою надання дозволу на заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень, перевіряє відповідність підприємства умовам, встановлених у цьому Регламенті, а також який наділений повноваженнями з надання, призупинення або відкликання дозволу на заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень.

Відповідно до ст. 10 Регламенту 1071 для забезпечення правильної імплементації кожна держава-член призначає один чи більше уповноважених органів влади. Ці уповноважені органи влади мають повноваження щодо: (а) пере-

вірки заяв підприємств; (b) надання дозволів на заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень, а також на призупинення чи відкликання таких дозволів; (c) оголошення особи непридатною до управління транспортною діяльністю підприємства в якості менеджера перевезень; (d) проведення необхідних перевірок для контролю відповідності підприємства вимогам, встановлених у ст. 3 Регламенту 1071.

Наступним критерієм допуску до діяльності оператора автомобільних перевезень відповідно до ст. 3 Регламенту 1071 виступає наявність доброї репутації. Слід звернути увагу, що це положення нерозривно пов'язано з особою менеджера з перевезень, наявність якого також є обов'язковою умовою здійснення діяльності суб'єкта господарювання, який буде надавати послуги з перевезень згідно зі ст. 4 Регламенту 1071.

Підприємство, залучене до діяльності оператора автомобільних перевезень, повинно призначити принаймні одну фізичну особу, менеджера перевезень. Така особа має бути прийнята на роботу підприємством-перевізником; мати гарну репутацію, необхідну професійну компетенцію. Основним обов'язком менеджера з перевезень виступає постійне керування транспортною діяльністю такого підприємства. Окремо слід відзначити вимогу, що менеджер з перевезень повинен мати дійсні зв'язки з підприємством. Така особа повинна виступати у статусі працівника, директора, власника, акціонера або керівника такого суб'єкта господарювання. Таким чином, така особа є не зовсім керівником підприємства, а скоріше фахівцем у сфері перевезень із повноваженнями управління такою діяльністю.

Визначення статусу менеджера з перевезень було важливе при розгляді доброї репутації, оскільки до цієї особи, як і до підприємства-перевізника, застосовуються вимоги щодо відсутності вимушених причин для сумнівів у хорошій репутації, як-то звинувачень або санкцій за будь-які тяжкі порушення національних правил, що діють у сфе-

рах: комерційного права; законодавства про неплатоспроможність; умов оплати і працевлаштування у професії; дорожнього руху; професійної відповідальності; переміщення осіб і наркотиків; а також щодо того, чи менеджер перевезень або транспортне підприємство не мали звинувачень в одній чи більше державах-членах щодо тяжких кримінальних злочинів або не мали накладених санкцій за тяжкі порушення правил Співтовариства, що, зокрема, стосуються:

- часу, проведеного у поїздках та періодів відпочинку водіїв, робочого часу та монтажу і використання записуючого обладнання;

- максимальної ваги та габаритів комерційних транспортних засобів, що використовуються у міжнародному трафіку;

- початкової кваліфікації та постійної підготовки водіїв;

- придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів на дорозі, включаючи обов'язкову технічну перевірку автомобілів;

- доступу до ринку міжнародних вантажних автоперевезень або, як належить, доступу до ринку пасажирських автоперевезень;

- безпеки автоперевезень небезпечних вантажів;

- монтажу і використання обмежувачів швидкості на певних категоріях транспортних засобів;

- водійських прав;

- допуску до діяльності;

- транспортування тварин.

Третьою вимогою до підприємства, залученого до діяльності оператора автомобільних перевезень, виступає згідно зі ст. 3 Регламенту 1071 відповідне фінансове положення. Ст. 7 Регламенту 1071 обґрунтовує значення наведеної вимоги. Підприємство щорічно повинно мати у своєму розпорядженні капітал і резерви на загальну суму щонайменше 9 000 євро у випадку використання одного транспортного засобу та 5 000 євро за використання кожного додаткового транспортного засобу. Підприємство має кожного року підтверджувати таке положення на основі щорічних звітів,

засвідчених аудитором або відповідно акредитованою особою.

Запровадження аналогічного положення Регламенту 1071 до законодавства України в сфері автомобільних перевезень повинно допомогти у досягненні такого важливого напрямку державного регулювання в цій сфері, як забезпечення якісного та безпечного функціонування автомобільного транспорту. На сьогодні досить часта є ситуація, в якій перевізник (у більшості випадків фізичні особи-підприємці) внаслідок несприятливого фінансового становища нездатний виконувати свої фінансові зобов'язання, що позначається на технічному стані транспортних засобів, кваліфікації працівників та, як наслідок, призводить до зниження якості та безпеки перевезень, які здійснюються цим суб'єктом господарювання. Така ситуація стає можливою через відсутність аналогічної вимоги в національному законодавстві, яка б забезпечувала виконання завдань, покладених на державне регулювання в сфері автомобільного транспорту [10, С. 5].

У той же час поряд із фінансовим положенням важливу роль у забезпеченні якості та безпеки господарської діяльності відіграє професійна компетенція персоналу. Ст. 3 Регламенту 1071 передбачає наявність професійної компетенції як безумовну підставу можливості здійснення перевезень автомобільним транспортом.

Додатком 1 до Регламенту 1071 встановлено, що оператори автоперевезень повинні мати рівні знання та практичні здібності, необхідні для управління транспортним підприємством, наведені у даному додатку. При цьому його рівень знань повинен бути не меншим за рівень 3 структури рівнів підготовки, встановленої в Додатку Рішення Ради 85/368/ЄЕС, а саме – рівня знань, набутого протягом курсу обов'язкової освіти, яка доповнюється професійною підготовкою і додатковою технічною підготовкою або середньою школою чи іншою технічною підготовкою.

Високий рівень професійної кваліфікації повинен підвищити соціально-

економічну ефективність сектору автомобільних перевезень. Таким чином необхідно, щоб кандидати на посаду менеджера перевезень володіли глибокими професійними знаннями для управління як національними, так і міжнародними транспортними операціями. Краще організована адміністративна співпраця між державами-членами могла б покращити ефективність контролю підприємств, що здійснюють діяльність у декількох державах-членах, та скоротити адміністративні витрати у майбутньому.

Національні електронні реєстри підприємств, з'єднані по всьому Співтовариству, що відповідатимуть правилам стосовно захисту особистих даних, сприятимуть такій співпраці та можуть скоротити витрати на перевірки як для підприємств, так і для уповноважених органів влади. Уповноважені органи влади контролюють, чи продовжують підприємства, яким вони надали дозвіл на заняття діяльністю оператора автомобільного транспорту, відповідати вимогам, встановлених у ст. 3 Регламенту 1071. З цією метою держави-члени проводять перевірки, націлені на підприємства, класифіковані як такі, що створюють підвищений ризик. До 31 грудня 2014 р. держави-члени принаймні кожні 5 років проводять перевірки з метою контролю відповідності підприємств зазначеним вище вимогам.

У будь-яких належно вмотивованих випадках, коли цього вимагає Комісія, держави-члени проводять індивідуальні перевірки з метою контролю виконання підприємством умов, які регулюють допуск до діяльності оператора автомобільних перевезень. Вони інформують Комісію про результати таких перевірок та про заходи, вжиті у випадках, коли виявлено, що підприємство більше не відповідає вимогам, встановлених у Регламенті 1071.

Коли уповноважений орган влади виявляє, що підприємству загрожує ризик невиконання вимог, встановлених у ст. 3, він інформує підприємство про це. Коли уповноважений орган влади виявляє, що одна чи більше таких вимог уже не виконуються, він може встановити

одні з таких граничних строків для підприємства з метою виправлення ситуації:

1) граничний строк, який не перевищує 6 міс., і який можна подовжити на 3 міс. у випадку смерті чи фізичної недієздатності менеджера перевезень, для прийому на роботу іншого менеджера перевезень, якщо він більше не відповідає вимозі щодо хорошої репутації чи професійної компетенції;

2) граничний строк, який не перевищує 6 міс., коли підприємство повинне виправити ситуацію шляхом доведення того, що воно має діюче та постійне місце заснування;

3) граничний строк, який не перевищує 6 міс., у випадку невиконання вимоги щодо фінансового положення, з метою продемонструвати, що вимога знову буде виконуватись постійно.

Слід зауважити, що правові норми ЄС стають обов'язковими для країни-учасниці одразу після її вступу. При цьому такі акти, як регламенти виступають актами прямої дії відповідно до Договору про заснування Європейської спільноти. Тобто будь-яких додаткових імплементацій цих заходів при цьому не передбачається. Безпосереднє застосування регламентів на території країн-членів ЄС підтверджується відповідною судовою практикою. Щодо Регламенту 1071, то варто зазначити про відсутність необхідності додаткової імплементації цього документа до законодавства України з огляду на вказівку, яка зазначена в кінці цього документа, наступного змісту: «Цей Регламент обов'язковий у повному обсязі та повинен прямо застосовуватись у всіх державах-членах».

При цьому слід зазначити, що Додатком XXXII до Угоди про асоціацію між Україною та ЄС передбачено, що положення Регламенту 1071 мають бути впроваджені для всіх транспортних підприємств, залучених до міжнародних транспортних перевезень, протягом 3 років, а для усіх інших підприємств – протягом 7 років з дати набрання чинності цією Угодою [2].

Регламент 1071 регулює означену сферу у набагато суворішій формі,

оскільки встановлює вимоги, від яких залежить, чи буде взагалі мати право здійснювати автомобільні перевезення пасажирів та/або вантажів підприємство. При цьому чинне законодавство України може розглядати аналогічні критерії для оцінки при виставленні балів під час участі у конкурсі з визначення автомобільного перевізника на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування.

У той же час Регламент 1071 не є єдиним актом автомобільної транспортної політики Європейського Союзу. Ринок міжнародних перевезень вантажів та пасажирів для операторів таких перевезень є доступним для підприємств по всьому Співтовариству. Єдиною умовою, висунутою щодо таких підприємств, є наявність ліцензії Співтовариства, яку можна отримати, якщо вони виконали умови, які регулюють допуск до діяльності оператора автомобільних перевезень, встановлені в Регламенті 1072 та Регламенті 1073. Зазначені регламенти встановлюють спільні правила доступу на ринок міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом на території Співтовариства, а також визначають умови, за яких перевізники-нерезиденти можуть здійснювати транспортні послуги в межах держави-члена [4, 5]. Свобода надання послуг є основоположним принципом спільної політики у сфері транспорту та вимагає, щоб перевізникам з усіх держав-членів був гарантований доступ до ринків міжнародних перевезень без дискримінації на підставі національності або місця заснування. Ст. 1 Регламенту 1072 визначені види перевезень і порожніх рейсів, в поєднанні з таким перевезенням, не вимагатимуть ліцензії Співтовариства і звільнитимуться від будь-якого засвідчення для здійснення перевезення:

- (а) перевезення пошти в якості міжнародної послуги;
- (б) перевезення транспортних засобів, які було пошкоджено або зламано;
- (с) перевезення вантажів автотранспортними засобами, допустима маса яких, включаючи причепа, не перевищує 3,5 тон;

(d) перевезення вантажів на автотранспортних засобах при дотриманні наступних умов: перевезення лікарських засобів, приладів, обладнання та інших предметів, необхідних для медичної допомоги в надзвичайних обставинах, зокрема при стихійних лихах.

Міжнародні перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом залежать від умов володіння ліцензією Співтовариства, що видається на строк до 10 років, після чого підлягає поновленню. Перевізники зобов'язані весь час зберігати на борту кожного транспортного засобу засвідчену копію ліцензії Співтовариства для спрощення проведення ефективного контролю правоохоронними органами, зокрема, органами за межами держави-члена, в якій вони засновані. Варто також звернути увагу й на регламенти 1072 та 1073, що є також обов'язковими у повному обсязі та повинні прямо застосовуватись у всіх державах-членах ЄС.

Висновки. Імплементация спільних правил доступу до автотранспортного ринку виступає важливим інструментом європейської економічної інтеграції, насамперед має на меті зробити максимально ефективним регулювання ринку транспортних послуг європейських держав.

Впровадження у найближчому майбутньому вимог зазначених регламентів сприятиме налагодженню більш прозорих партнерських відносин між Україною та державами ЄС, дозволить посилити позицію України у переговорному процесі щодо лібералізації перевезень, які здійснюються автомобільним транспортом, забезпечить виконання норм, що передбачені проектом Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, у той час як вітчизняні автотранспортні перевізники матимуть прозору систему допуску до ринку автотранспортних перевезень.

Встановлення перехідного етапу поступово підготує національних автотранспортних перевізників до нових умов роботи, що безперечно позитивно відобразиться на ринку автотранспортних послуг.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ:

1. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу : закон України від 18.03.2004 № 1629-IV. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1629-15>
2. Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом. – Режим доступу : http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=246581344
3. Регламент (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 р. про встановлення спільних правил стосовно умов, яких потрібно дотримуватись для заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень і про припинення дії Директиви Ради 96/26/ЄС. – Режим доступу : <http://www.minjust.gov.ua/45893>
4. Регламент (ЄС) № 1072/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 р. про спільні правила для доступу до міжнародного ринку вантажних автоперевезень. – Режим доступу : <http://www.minjust.gov.ua/45893>
5. Регламент (ЄС) № 1073/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 р. про спільні правила доступу до міжнародного ринку автобусних перевезень та про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 561/2006. – Режим доступу : <http://www.minjust.gov.ua/45893>
6. Основи теорії транспортних процесів та систем: навч. посіб. / М.Ф. Дмитриченко, Л.Ю. Яцківський, С.В. Ширяєва, В.З. Докуніхін. – К. : Вид. Дім «Слово», 2009. – 336 с.
7. Довженко Є.В. Закон – основний регулятор правовідносин в транспортній сфері / Є.В. Довженко // Юрид. вісник. – 2013. – № 1 (26) – С. 14 – 18.
8. Рудік Н.М. Вплив процесу європейської інтеграції на європеїзацію державного управління в Україні / Н.М. Рудік // Аспекти публічного управління. – 2013. – № 1(1). – С. 34 – 40.
9. Філіпенко О.В. Правовий механізм регулювання спільної транспортної політики Євросоюзу: автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.11 / Філіпенко Олена Володимирівна; Київський національний ун-т ім. Тараса Шевченка. – К., 2004. – 16 с.
10. Хромов О.І. Гармонізація законодавства в сфері регулярних автобусних перевезень / О.І. Хромов // Часопис академії адвокатури України. – 2013. – № 20 (3'2013). – С. 1 – 10.
11. Иншакова А.О. Основные тенденции развития современной политики в области транспортного права Европейского Союза / А.О. Иншакова // Транспортное право. Международное, публичное и частное право. – 2006. – № 1(28). – С. 7 – 12.
12. Этерис Ю. И кнудом, и пряником / Ю. Этерис. – Режим доступа: <http://www.baltic-course.com/archive/rus/index.htm-read=210.htm>

REFERENCES:

1. Pro Zahalnoderzhavnu prohramu adaptatsii zakonodavstva Ukrainy do zakonodavstva Yevropeiskoho Soiuzu : zakon Ukrainy vid 18.03.2004 № 1629-IV (On the National Program of Adaptation of Ukraine to the European Union: Law of Ukraine of 18.03.2004 № 1629-IV). Mode of access: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1629-15>
2. Uhoda pro asotsiatsiiu mizh Ukrainoiu ta Yevropeiskym Soiuzom (The Association Agreement between Ukraine and the European Union). Mode of access : http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=246581344
3. Rehlament (YeS) № 1071/2009 Yevropeiskoho Parlamentu ta Rady vid 21 zhovtnia 2009 r. pro vstanovlennia spilnykh pravyl stosovno umov, yakykh potribno dotrymuvatys dlia zaniattia diialnistiu operatora avtomobilnykh perevezen i pro pryypynennia dii Dyrektyvy Rady 96/26/ YeS (Regulation (EC) № 1071/2009 European Parliament and of the Council of 21 October 2009 establishing common rules concerning the conditions to be followed for occupation of road transport operator activity and the termination of Council Directive 96/26 / EC). Mode of access : <http://www.minjust.gov.ua/45893>
4. Rehlament (YeS) № 1072/2009 Yevropeiskoho Parlamentu ta Rady vid 21 zhovtnia 2009 r. pro spilni pravyla dlia dostupu do mizhnarodnoho rynku vantazhnykh avtoperevezen (Regulation (EC) № 1072/2009 European Parliament and of the Council of 21 October 2009 on common rules for access to the international market of road freight transport). Mode of access : <http://www.minjust.gov.ua/45893>
5. Rehlament (YeS) № 1073/2009 Yevropeiskoho Parlamentu ta Rady vid 21 zhovtnia 2009 r. pro spilni pravyla dostupu do mizhnarodnoho rynku avtobusnykh perevezen ta pro vnesennia zmin do Rehlamentu (YeS) № 561/2006 (Regulation (EC) № 1073/2009 European Parliament and of the Council of 21 October 2009 on common rules for access to the international market of bus transport and amending Regulation (EC) № 561/2006). Mode of access : <http://www.minjust.gov.ua/45893>
6. Osnovy teorii transportnykh protsesiv ta system (Regulation (EC) № 1073/2009 European

Parliament and of the Council of 21 October 2009 on common rules for access to the international market of bus transport and amending Regulation (EC) № 561/2006). К. : *Vyd. Dim «Slovo»*, 2009. 336 p.

7. *Dovzhenko Ye.V.* Zakon – osnovnyi rehulator pravovidnosyn v transportnii sferi (Act - the main regulator of relations in the transport sector). *Yuryd. visnyk*. 2013. № 1 (26). P. 14 – 18.

8. *Rudik N.M.* Vplyv protsesu yevropeiskoi intehratsii na yevropeizatsiiu derzhavnoho upravlinnia v Ukraini (The impact of European integration on the Europeanization of public administration in Ukraine). *Aspekty publichnoho upravlinnia*. 2013. № 1(1). P. 34 – 40.

9. *Filipenko O.V.* Pravovy mekhanizm rehuliuвання spilnoi transportnoi polityky Yevrosoiuzu: avtoref. dys. kand. yuryd. nauk: 12.00.11 (The legal mechanism for regulating the common transport policy of the European Union: Author. Thesis. candidate. Legal. sciences: 12.00.11). *Kyivskiy natsionalnyi un- t im. Tarasa Shevchenka*. К., 2004. 16 p.

10. *Khromov O.I.* Harmonizatsiia zakonodavstva v sferi rehuliarnykh avtobusnykh perevezhen (Legislation in the field of regular bus services). *Chasopys akademii advokatury Ukrainy*. 2013. № 20 (32013). P. 1 – 10.

11. *Inshakova A.O.* Osnovnyie tendentsii razvitiya sovremennoy politiki v oblasti transportnogo prava Evropeyskogo soyuza (The main trends in the development of modern politics in the field of transport law of the European Union). *Tansportnoe pravo. Mezhdunarodnoe, publichnoe i chastnoe pravo*. 2006. № 1(28). P. 7 – 12.

12. *Eteris Yu.* I knutom, i pryanykom (And the carrot and stick). Mode of access: <http://www.baltic-course.com/archive/rus/index.htm-read=210.htm>

Балін Володимир Анатолійович – магістр державного управління
Дніпропетровський регіональний інститут державного управління Національної академії державного управління при Президентові України
Адреса: 49044, м. Дніпропетровськ, вул. Гоголя, 29
E-mail: balinv1@rambler.ru

Balin Volodymyr Anatoliiiovych – master of public administration
Dnipropetrovsk regional institute of public administration of National academy for public administration under the President of Ukraine
Address: 29, Gogol Str., Dnipropetrovsk, 49044
E-mail: balinv1@rambler.ru