

**МІНІСТЕРСТВО ЮСТИЦІЇ УКРАЇНИ**  
**ДЕРЖАВНИЙ ДЕПАРТАМЕНТ З ПИТАНЬ АДАПТАЦІЇ ЗАКОНОДАВСТВА**

---

**Правове регулювання транспортних коридорів в Європейському Союзі та в Україні**  
**(порівняльно-правове дослідження)**

**Київ 2007**

Керівник підготовки дослідження

Координатор роботи

Колектив авторів:

В.А. Андрєєнков, О.М. Григоров, В.Г. Дідик, А.Я. Каманін, І.Б. Матвіїв, В.П. Мироненко,  
А.М.Новікова, І.П.Юркова

Науковий редактор

кандидат економічних наук Дідик В.Г.

**Правове регулювання транспортних коридорів в Європейському Союзі та в Україні //**  
За заг. ред. к.е.н. В. Г. Дідика. – К., 2007.

Порівняльно-правове дослідження становлення, розвитку і сучасного стану правового регулювання міжнародних транспортних коридорів в Європейському Союзі та в Україні є результатом комплексного дослідження сфери авіаційного, автомобільного, водного і залізничного транспорту. Видання містить визначення нормативно-правових актів Європейського Союзу та України, що регулюють правовідносини у сфері міжнародних транспортних коридорів, аналіз регулювання правовідносин у сфері транспорту та рекомендації щодо приведення нормативно-правових актів України у відповідність до законодавства Європейського Союзу.

Видання розраховане на фахівців державних установ і організацій, науковців, викладачів вищих навчальних закладів, студентів та юристів, сферою інтересів яких є питання європейської інтеграції України та адаптації транспортного законодавства України до законодавства Європейського Союзу.

©Державний департамент з питань адаптації законодавства, 2007

# ЗМІСТ

<i>Список умовних скорочень</i> . . . . .	5
<i>Вступ</i> . . . . .	8
<i>Розділ 1. Основні етапи розвитку регулювання сфери мережі міжнародних транспортних коридорів у законодавстві ЄС та України</i> . . . . .	10
1.1. Основні етапи розвитку регулювання сфери мережі міжнародних транспортних коридорів у законодавстві ЄС . . . . .	10
1.2. Основні етапи розвитку регулювання сфери мережі міжнародних транспортних коридорів у законодавстві України . . . . .	17
<i>Розділ 2. Інституції ЄС та України у сфері транспортних коридорів</i> . . . . .	21
2.1. Інституції ЄС у сфері транспортних коридорів. . . . .	21
2.2. Інституції України у сфері транспортних коридорів . . . . .	27
<i>Розділ 3. Правове регулювання розвитку і розбудови мережі міжнародних транспортних коридорів у законодавстві ЄС та України</i> . . . . .	35
3.1. Залізничні мережі міжнародних транспортних коридорів в ЄС та Україні . . . . .	35
3.2. Автомобільні мережі міжнародних транспортних коридорів в ЄС та Україні . . . . .	50
3.3. Водні мережі міжнародних транспортних коридорів в ЄС та Україні. . . . .	56
3.4. Повітряні мережі міжнародних транспортних коридорів в ЄС та Україні . . . . .	66
<i>Розділ 4. Правове регулювання інвестування проектів розвитку та реконструкції мережі міжнародних транспортних коридорів ЄС та України</i> . . . . .	74
4.1. Інвестування проектів розвитку та реконструкції залізничних мереж міжнародних транспортних коридорів ЄС та України . . . . .	74
4.2. Інвестування проектів розвитку та реконструкції автомобільних мереж міжнародних транспортних коридорів ЄС та України. . . . .	85
4.3. Інвестування проектів розвитку та реконструкції водних мереж міжнародних транспортних коридорів ЄС та України . . . . .	92
4.4. Інвестування проектів розвитку та реконструкції повітряних мереж міжнародних транспортних коридорів ЄС та України . . . . .	95
<i>Розділ 5. Правове регулювання організації роботи транспортних систем (оптимізація транспортних процесів) в ЄС та Україні</i> . . . . .	100
5.1. Правове регулювання організації роботи залізничного транспорту в ЄС та Україні . . . . .	100
5.2. Правове регулювання організації роботи автомобільного транспорту в ЄС та Україні . . . . .	112
5.3. Правове регулювання організації роботи водного транспорту в ЄС та Україні . . . . .	123
5.4. Правове регулювання організації роботи повітряного транспорту в ЄС та Україні . . . . .	129

<b>Розділ 6. Правове регулювання комбінованих (змішаних, інтермодальних) перевезень у законодавстві ЄС та України</b> . . . . .	137
6.1. Правове регулювання комбінованих перевезень у законодавстві ЄС . . . . .	138
6.2. Правове регулювання комбінованих перевезень у законодавстві України. . . . .	147
<b>Розділ 7. Правове регулювання зв'язку (навігація, сертифікація, вантаж) у транспортній інфраструктурі у законодавстві ЄС та України</b> . . . . .	154
7.1. Правове регулювання зв'язку у транспортній інфраструктурі у законодавстві ЄС . . . . .	154
7.2. Правове регулювання зв'язку у транспортній інфраструктурі у законодавстві України. . . . .	160
<b>Розділ 8. Правове регулювання процедури перетину державного кордону при міжнародних транспортних перевезеннях в ЄС та Україні</b> . . . . .	167
8.1. Правове регулювання процедури перетину державного кордону при міжнародних транспортних перевезеннях в ЄС. . . . .	167
8.2. Правове регулювання процедури перетину державного кордону при міжнародних транспортних перевезеннях в Україні. . . . .	173
<b>Розділ 9. Тенденції розвитку транспортних мереж та транспортних коридорів в ЄС та Україні (включаючи аналіз проєктів нормативно-правових актів)</b> . . . . .	185
9.1. Тенденції розвитку транспортних мереж та транспортних коридорів в Європейському Союзі. . . . .	185
9.1.1. Зміна співвідношення між видами транспорту в ЄС . . . . .	185
9.1.2. Розвиток взаємодії між різними видами транспорту . . . . .	186
9.1.3. Усунення природних перешкод (бар'єрів, «вузьких місць»), що негативно позначаються на розвитку перевезень в ЄС . . . . .	186
9.1.4. Фінансування розвитку транспортної інфраструктури. . . . .	187
9.1.5. Підвищення безпеки транспорту . . . . .	187
9.1.6. Створення ефективних механізмів платності користування транспортною інфраструктурою, що забезпечують компенсацію повних витрат суспільства . . . . .	188
9.1.7. Удосконалення функціонування пасажирського транспорту . . . . .	189
9.1.8. Пошук нових джерел енергії для транспорту . . . . .	190
9.1.9. Створення транс'європейських транспортних осей . . . . .	191
9.1.10. Стратегія міжурядової комісії ТРАССКА щодо розвитку міжнародного транспортного коридору Європа — Кавказ — Азія (ТРАССКА) на період до 2015 р. . . . .	193
9.2. Тенденції розвитку транспортних мереж та транспортних коридорів в Україні . . . . .	195
<b>Розділ 10. Рекомендації з адаптації законодавства України до законодавства ЄС</b> . . . . .	203
<b>Глосарій</b> . . . . .	212
<b>Список використаної літератури</b> . . . . .	228

## СПИСОК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

---

- Air Transport Letter-LTA — Транспортний лист авіаперевізників  
ATM — організації повітряного руху  
Black Sea PanEuropean Transport Area — BsPETRA — Меморандум про погодження розвитку Пан'європейської транспортної зони басейну Чорного моря  
CCNR — Центральна Комісія по навігації  
CMR — Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ)  
CNS/ATM — системи зв'язку, навігації, спостереження/організації повітряного руху  
COTIF — Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ)  
CSM — Загальні заходи щодо забезпечення безпеки стосовно залізничної зони  
CST — Загальні критерії безпеки стосовно залізничної зони  
Combined transport operator — СТО — оператор змішаного перевезення  
CIV — Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення пасажирів і багажу  
EATMN — Європейська мережа організації повітряного руху  
EFTA — Європейська асоціація вільної торгівлі  
ER'TMS — Узгоджена система управління та контролю, рекомендована для європейської залізничної мережі  
FBL — документ, що приймається як акредитив  
FIATA (FIATA Multimodal Transport Bill of Lading) — Мультимодальний транспортний коносамент  
GPS — Американська система навігації  
GPS/EGNOS — Система моніторингу навігаційних характеристик європейської геостанці-онарної додаткової навігаційної системи  
Hague-Visby — Конвенція про уніфікацію деяких правил у коносаменті  
IATA — Міжнародна Асоціація з повітряних перевезень  
ICAO — Міжнародна Організація з цивільної авіації (ІКАО)  
ICC — International Chamber of Commerce (Міжнародна торгова палата — МТП)  
IFR/GAT — правила польотів за приладами щодо загального повітряного руху  
IMO — Міжнародна морська організація  
ISO 9002 — вимоги міжнародних стандартів якості  
LCIP — План конвергенції та імплементації для України;  
Multimodal Transport Bill of Lading — BIMCO Multidoc — коносамент для міжнародного змішаного перевезення (Мультідок)  
Neural Air Waybill — NAWB — експедиторська нейтральна авіанакладна  
PETRA — PanEuropean Transport Area — концепція про створення чотирьох пан'європейських транспортних зон: Баренцовий Європейсько-Арктичний регіон; регіон Чорноморського басейну; регіон Середземноморського басейну; регіон басейну Адріатичного та Іонічного морів;  
PHARE — програма Європейського Союзу;  
PIANC — Міжнародна навігаційна Асоціація  
RID — норматив щодо міжнародного перевезення небезпечних вантажів залізницею (РІД)  
Safety Assessment of Foreign Aircraft, SAFA — Оцінка безпеки іноземних повітряних суден  
TACIS — програма фінансування TRACECA, яка розрахована на країни СНД  
TCC — TSI — технічна специфікація сумісності

TEN + TINA + ETC + PETRA + EAL = PEN — «Формула» Європейської транспортної мережі  
TINA — проект, запроваджений для країн-кандидатів на вступ до Європейського Союзу  
TINA секретаріат — спеціальний Секретаріат оцінки потреби у транспортній інфраструктурі  
TRACECA (Transport Corridor Europe — Caucasus — Central Asia) — Великий шовковий шлях — транспортний коридор Європа — Кавказ — Азія  
Trans European Network — TEN — Транс'європейська транспортна мережа  
TREN-2001-00627-03-00-EN-TRA-00 (FR) — Меморандум Комісії стосовно директив 1041 Білої Книги щодо загальної транспортної політики (для розвитку авіап перевезень із залученням інвестицій)  
ULD — Unit Load Device — Єдиний тариф на завантаження  
UNCTAD/JCC Rules 95 — ЮНКТАД/МТП — Правила стосовно документів змішаних перевезень  
UNECE — Економічна Комісія ООН для Європи  
АП — збірник аеронавігаційної інформації  
АНВ — Акт незаконного втручання  
АС — аеропортові служби  
АСЗП — Автоматична система захисту поїздів  
АСКОЕ — Програма впровадження автоматизованих систем комерційного обліку електроенергії на залізницях України  
БІМКО — Балтійська і міжнародна морська рада  
БП — безпека польотів авіаційної безпеки  
Віза TRACECA — уніфіковані правові документи на маршруті TRACECA;  
ВКП — відділ координації польотів  
ГЛОНАС — Російська система навігації  
ГМСЗНВЗБ — Глобальна морська система зв'язку при нещасних випадках та для забезпечення безпеки  
ГНСС — Глобальна навігаційна супутникова система  
ГНСС — Європейська глобальна навігаційна супутникова система ГАЛІЛЕО  
Джурджунав СА та НФР-Дробета СА» — Румунські річкові пароплавання  
Державіаадміністрація — Державна авіаційна адміністрація  
Державіаслужба — Державна авіаційна служба  
Держзв'язку — Державний департамент з питань зв'язку та інформатизації  
ДОПНВ — Європейська Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів  
ДТП — дорожньо-транспортна пригода  
ЄААБ — Європейське агентство з авіаційної безпеки  
ЄАБМ — Європейське агентство з безпеки мореплавання  
ЄАВТ — Європейська асоціація вільної торгівлі  
ЄАС — Європейська Асоціація з експлуатаційної сумісності на залізницях  
ЄБРР — Європейський банк реконструкції та розвитку  
ЄЕК ООН — Європейська Економічна Комісія ООН  
ЄЕС — Європейське Економічне Співтовариство  
ЄІБ — Європейський Інвестиційний банк  
ЄКМТ — Європейська конференція міністрів транспорту  
ЄКЦА — Європейська конференція з цивільної авіації  
ЄС — Європейський Союз  
ЄУТР — Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, що виконують міжнародні автомобільні перевезення  
ЕБ — екологічна безпека  
Екофін — Міністерство економіки та фінансів  
ЕОД — електронний обмін даними  
ЕЦП — Електронний цифровий підпис  
ІКАО — Міжнародна Організація з цивільної авіації  
КАПШ — Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу  
КВТ ЄЕК ООН — Комітет з внутрішнього транспорту Європейської Економічної Комісії ООН  
КДПВ — Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (CMR)  
Конвенція МДП — Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП

КПП — контрольно-пропускний пункт  
КПР — наземна мережа  
КТМ — Кодекс торговельного мореплавства України  
ЛОРАН-С — імпульсно-фазова розносно-далекомірна радіонавігаційна система  
МВФ — Міжнародний Валютний Фонд  
МДП — Міжнародні дорожні перевезення  
МЗС — Міністерство закордонних справ;  
Мінтрансзв'язку — Міністерство транспорту та зв'язку України  
МСЗ — Міжнародний союз залізниць  
МТК — міжнародний транспортний коридор  
ОВВ — Орган виконавчої влади  
ОДА — Одеська Державна Адміністрація  
ОЗП — оператор змішаного перевезення  
ООН — Організація Об'єднаних Націй  
ОП — охорона праці  
ОСЗ — Організація співробітництва залізниць  
ОПФ — Міжурядова організація з міжнародних залізничних перевезень  
ОЧЕС — Організація чорноморського економічного співробітництва  
ПС — повітряне судно  
ПСУЄ — розробка засобів постійного спостереження за рухом в Європі  
РСД-УПР — Радіосистема даних — Управління переміщенням руху  
РТЗ — радіотехнічне забезпечення  
СЕП — Спеціальні експлуатаційні положення  
СЗБП — спільна зовнішня та безпекова політика в Європейському Союзі  
СКЕДО УЗ — Програма заходів щодо впровадження системи корпоративного електронного документообігу  
СКО — суб'єкти комерційного обслуговування в аеропортах  
СМГС — Соглашение о международном грузовом сообщении (Угода про міжнародне вантажне сполучення УМВС)  
СМПС — Соглашение о международном пассажирском сообщении  
СНД — Співдружність Незалежних Держав  
СПЗ — Спеціальні права запозичення  
СРС — Система руху суден  
СПТ — суспільний пасажирський транспорт  
СЦБ — сигналізація, централізація, блокування  
ТЕО — техніко-економічне обґрунтування  
ТСК — транспортно-складські комплекси  
ТСС — технічні специфікації сумісності  
УІПП — Міжнародний союз громадського транспорту  
Укравітранс — Державний департамент авіаційного транспорту  
Укравтодор — Державна службу автомобільних доріг України  
Укравтотранс — Державний департамент автомобільного транспорту  
Украерорух — головний провайдер обслуговування повітряного руху в Україні  
Украероцентр — структурний підрозділ Украероруху  
Укрзалізниця — Державна адміністрація залізничного транспорту  
Укрморрічфлот — Державний департамент морського і річкового транспорту  
Укррічфлот — акціонерна судноплавна компанія України  
УЛКП — Європейська угода про найважливіші лінії міжнародних комбінованих перевезень і відповідні об'єкти  
УМА/AGR — Європейська угода про міжнародні автомагістралі  
УНІФЕ — Союз Європейських залізничних виробників  
УПШ/АТР — Угода про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів та про спеціальні транспортні засоби, які призначені для цих перевезень  
ФАА — Федеральна авіаційна адміністрація  
ФАТА — Міжнародна федерація експедиторських асоціацій  
ЦА — цивільна авіація України  
ЦК — Цивільний кодекс України

Стрімке зростання обсягів виробництва товарів і розвиток міжнародної торгівлі призвели до зростання потреби в їх переміщенні між країнами і континентами. Такий процес призвів до зростання транснаціональних транспортних потоків, виникнення якісно нових вимог до ефективності міжнародних перевезень і нагальної потреби у посиленні інтеграції національних транспортних систем та прийняття відповідних рішень на міжнародному рівні щодо їх оптимального розвитку.

Вперше питання потреби у ліквідації всіх фізичних, технічних, фінансових перешкод для вільного переміщення товарів, людей, капіталу, послуг та узгодженого розвитку міжнародних транспортних зв'язків у Європі виникло в середині 80-років минулого століття. Комітет з внутрішнього транспорту ЄЕК ООН ініціював проведення досліджень транспортних потоків між скандинавськими країнами та країнами Південної Європи з метою використання на цих напрямках інтермодального підходу вирішення проблеми. Об'єднання зусиль європейських країн у сфері розвитку транспортної інфраструктури вперше було визначено Маастрихтським Договором [1].

На Критській конференції Європейського Співтовариства 1994 року було покладено початок формування міжнародних транспортних коридорів (МТК). Міжнародний транспортний коридор — це комплекс наземних та водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, устаткування для управління рухом, організаційно-технічних заходів, законодавчих та нормативних актів, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського Співтовариства.

Пріоритетними напрямками співробітництва України та Європейського Союзу у галузях транспорту та зв'язку у 2006 році визначено:

- розробка Концепції формування сталого національної транспортної політики розвитку всіх видів транспорту та засад (стратегії) транспортної політики;
- модернізація та оновлення основних фондів і рухомого складу транспорту;
- нарощування транзитного потенціалу держави, розвиток мережі міжнародних транспортних коридорів, активізація участі Мінтрансзв'язку в роботі керівних органів Пан'європейських транспортних коридорів № 3, 5, 7, 9;
- підвищення рівня безпеки на транспорті та адаптація відповідного національного законодавства із залученням проекту Європейської Комісії TWINNING;
- подальший розвиток інформаційних технологій;
- удосконалення нормативно — правового регулювання у галузях транспорту, зв'язку та інформатизації.

Одним з головних напрямків розвитку транспортних зв'язків України та Європейського Союзу є реалізація положень підсумкових документів Пан'європейських транспортних конференцій. Територією України проходять Пан'європейські транспортні коридори № 3, 5, 7, 9, коридор TRACECA, а також ряд євразійських коридорів Організації Співробітництва Залізниць. Для їх розвитку затверджена та реалізується загальнодержавна програма «Розвиток національної мережі міжнародних транспортних коридорів». Національним пріоритетом для України є використання її транзитного потенціалу. Реалізується «Комплексна програма утвердження України як транзитної держави у 2002—2010 роках» [2]. Ці програми в першу чергу передбачають приведення транспортної інфраструктури до норм та стандартів Європейського Союзу.

Для зміцнення економічних зв'язків між Україною та Європейським Співтовариством потрібне створення повної і всебічної системної взаємодії національних транспортних систем.



Важливою умовою для цього є гармонізація чинного національного законодавства України і того, що розробляється, із законодавством Європейського Співтовариства. Загальну мету співробітництва України з Європейським Співтовариством в галузі транспорту сформульовано в ст. 64 Угоди про партнерство та співробітництво між Україною і Європейськими співтовариствами та їх державами—членами [3]. Згідно з Угодою Україна, використовуючи досвід транспортної політики Європейського Співтовариства, має вжити заходів з поступового приведення свого національного законодавства щодо системи регулювання діяльності транспорту у відповідність із законодавством Європейського Співтовариства.

Національну стратегію щодо європейської інтеграції України було проголошено «Стратегією інтеграції України до Європейського Союзу» [4], «Концепцією адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» [5] та «Загальнодержавною Програмою адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» [6].

Метою адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу є досягнення відповідності правової системи України до *acquis communautaire* з урахуванням критеріїв, що висуваються Європейським Союзом до держав, які мають намір вступити до нього.

Головним фактором, що впливає на інтеграцію транспорту України до європейської та світової транспортних систем, є усунення всіх можливих перепон— економічного, політичного, правового, техніко-технологічного характеру у формуванні та розвитку єдиної інтегрованої транспортної системи на євразійському континенті. Важливим аспектом в ефективності транспортної галузі України є техніко-технологічна сумісність з європейською транспортною системою, функціонування якої базується на відповідних нормативах Європейського Союзу.

Метою порівняльно-правового дослідження «Правове регулювання транспортних коридорів в Європейському Союзі та в Україні» є:

- визначення нормативно-правових актів Європейського Союзу та України, що регулюють правовідносини у сфері транспортних коридорів;
- здійснення порівняльного аналізу регулювання правовідносин у сфері транспорту в Європейському Союзі та в Україні;
- розроблення рекомендацій щодо приведення нормативно-правових актів України у сфері транспортних коридорів у відповідність до законодавства Європейського Союзу.

Розбудова національної мережі міжнародних транспортних коридорів та приведення їхнього стану до міжнародних норм і стандартів є одним із головних напрямків реалізації державної політики України щодо входження національної транспортної системи до міжнародної. Враховуючи важливу роль міжнародних транспортних коридорів у налагодженні міжнародних транспортних зв'язків України з країнами Європи та Азії й організації транзитних перевезень вантажів і пасажирів через свою територію, питанню розбудови транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи приділяється постійна увага з боку Уряду України.

Таким чином, у порівняльно-правовому дослідженні «Правове регулювання транспортних коридорів в Європейському Союзі та в Україні» розглядається відповідність законодавства України до законодавства Європейського Союзу у тому, що стосується питань інвестицій, розвитку, розбудови і реконструкції мережі міжнародних коридорів, здійснення перевезень вантажів і пасажирів та оптимізації транспортних процесів, комбінованих перевезень та процедур перетину державного кордону при міжнародних перевезеннях.

## Розділ 1

### ОСНОВНІ ЕТАПИ РОЗВИТКУ РЕГУЛЮВАННЯ СФЕРИ МЕРЕЖІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ У ЗАКОНОДАВСТВІ ЄС ТА УКРАЇНИ

#### 1.1. Основні етапи розвитку регулювання сфери мережі міжнародних транспортних коридорів у законодавстві ЄС

Потреба у правовому регулюванні сфери мережі міжнародних транспортних коридорів у законодавстві Європейського Союзу виникла з початку розвитку інтеграційних процесів у Західній Європі. У Римському «Договорі про заснування Європейського Економічного Співтовариства від 25 березня 1957 року» [7], підписаному Францією, Німеччиною, Італією, Бельгією, Нідерландами й Люксембургом, визначалася необхідність створення європейської мережі автомобільних доріг, залізниць і водних шляхів.

У розділі IV. «Транспорт» (статті 74-84) Римського Договору [7] регулювання транспортної сфери стосуються таких питань: заборони на обмеження прав транспортних агентств на основі їх приналежності до якої-небудь держави (стаття 76); параметрів прийнятності надання допомоги транспорту, наприклад, у вигляді сприяння координації і підтримки комунальних послуг (стаття 77); заборони на дискримінацію зі сторони перевізників на підставі країни походження або призначення товарів (стаття 79); заборони тарифів та умов, які можуть мати за мету підтримку або захист інтересів якого-небудь одного чи декількох певних комерційних підприємств або галузей промисловості (стаття 80); скорочення витрат на виконання митної формальності (стаття 81); створення консультативної комісії транспортних експертів для консультування діяльності Комісії — Комітету з питань транспорту (стаття 83).

Сфери транспорту стосуються також положень Римського Договору [7], які регулюють: правила конкуренції (статті 85-90); фінансово-бюджетну політику (статті 95-99); зближення законодавчих норм (статті 100-102).

На етапі створення зони вільної торгівлі спільна транспортна політика залишалася майже нерегламентованою в Європейському Економічному Співтоваристві протягом тривалого періоду, зокрема, через відсутність солідарності між країнами—учасниками в цьому питанні. Саму привабливу концепцію, яка міститься у Римському Договорі, про «спільну політику у галузі транспорту» не було повністю реалізовано. З 1958 року було розроблено низку генеральних планів, проте жоден з них у цілому не був визнаний прийнятним для держав—учасниць Європейського Союзу.

Починаючи з 1961 року Комісія Європейського Економічного Співтовариства робила спроби визначити загальний зміст організації транспортного ринку на рівні Співтовариств. У 1968—1970 роках Радою Міністрів вжито ряд заходів у справі гармонізації умов конкуренції у цій галузі. Проте, ще довго залишався обмеженим для операторів автодорожніх перевезень з інших країн Європейського Економічного Співтовариства доступ до ринків країн-членів. У 1979 році Європейська Комісія опублікувала «Меморандум з програми дій у сфері розвитку транспортної інфраструктури» [8], у 1985 році — видала «Білу книгу» [9] про завершення створення внутрішнього ринку, яка дає рекомендації у сфері гармонізації національного права щодо спільної транспортної політики. У 1985 році Рада Міністрів затвердила програму дій під назвою «Master Plan». Основні цілі — створення вільного ринку до 1992 р., лібералізація наземних, морських і повітряних перевезень, зниження митного контролю і покращення безпеки.

Єдиний Європейський Акт [10] проголосив утворення до 31 грудня 1992 року «простору без внутрішніх кордонів», у транспортній сфері сприяв досягненню більших успіхів, ніж за попередні тридцять років. Так відбулася лібералізація міжнародних автоперевезень, а також повітряного транспорту, зокрема, було досягнуто свободи обслуговування в цій галузі у межах Співтовариства. Поставки в межах Європейського Економічного Співтовариства залиши-

лися регламентованими, але двосторонні квоти замінювалися системою єдиних ліцензій Співтовариства. Було проголошено лібералізацію судноплавного сервісу в межах території країн-членів та третіх країн і прийнято рішення про лібералізацію морського каботажу для власників човнів країн-членів Європейського Економічного Співтовариства.

У червні 1988 року міністри транспорту Європейського Співтовариства дійшли до висновку про необхідність відміни існуючих дозволів на міжнародні автомобільні перевезення вантажів. Існуючу систему дозволів у результаті було замінено системою «Дозволів, які діють у рамках Співтовариства».

Програма створення єдиного ринку до 31 грудня 1992 року, викладена в «Білій книзі» [9] Комісії Європейського Економічного Співтовариства, містила рекомендації щодо ліквідації всіх фізичних, технічних, фінансових перешкод для вільного переміщення товарів, людей, капіталу, послуг. Програмою передбачено скасування контролю над вантажем фізичних осіб, які здійснюють перельоти або морські поїздки в межах Співтовариства, а також створення єдиної системи наземного, водного, повітряного транспорту. Провідною ідеєю документа стало формування єдиної європейської транспортної системи. У 1990 році Рада підтримала програму розвитку європейської транспортної інфраструктури і розробила початковий план стосовно швидкісних залізничних сполучень, а згодом і щодо комбінованого, автомобільного транспорту і внутрішніх водних шляхів. Протягом 1990—1992 років Європейське Економічне Співтовариство визначило завдання, пов'язані з розвитком транспортних мереж.

Створення і розвиток Транс'європейської транспортної мережі (Trans European Network — TEN) транспортної, телекомунікаційної та енергетичної інфраструктури визначено Маастрихтським договором про Європейський Союз (1992 р.) [1]. Слід зазначити, що реформування Європейського Союзу відбувалося в рамках Амстердамського договору (1997 р.) [11] та Ніщського договору (2001 р.) [12]. Маастрихтським договором вперше на рівні Європейського Союзу дано правову оцінку створенню та розширенню транс'європейських мереж. Метою Європейського Союзу у транспортній політиці є розвиток існуючих національних транспортних мереж, їх взаємна координація, забезпечення зв'язку центральних регіонів Європейського Союзу з периферійними та острівними територіями.

Політичним поштовхом до створення Транс'європейської мережі стало засідання Європейської Ради в Копенгагені (липень 1993 р.) та Единбурзький самміт (грудень 1992 р.). Політичні рішення було підкріплено публікацією «Білої Книги», що проголосила розвиток інтегрованих і взаємодоповнюючих інформаційних, транспортних, енергетичних транс'європейських мереж — необхідність сполучення 15 національних мереж в єдину європейську мережу. З початку 1993 р. сформувалася спільний транспортний ринок, у межах якого транспортні оператори держав-членів Європейського Союзу могли пропонувати свої послуги вільно без прикордонних обмежень.

Необхідність глибокої інтеграції транспорту призвела до розробки концепції загальноєвропейської транспортної політики, яка спочатку втілювалася в ідею створення транс'європейських транспортних осей (декларація комітетів міністрів транспорту Європи, 1983 р.), потім — інтермодальних транспортних мостів (Перша Пан'європейська конференція з транспорту, Прага, 1991 р.). На другій Пан'європейській конференції з транспорту (Крит, 1994 р.) було створено дев'ять пан'європейських міжнародних транспортних коридорів, які отримали назву «критські». Ці пріоритетні напрямки міжнародних транспортних потоків складаються з автомобільних, залізничних та внутрішніх водних сполучень, що з'єднують головні європейські економічні центри. На третій Пан'європейській транспортній конференції (Гельсінкі, 1997 р.) було запропоновано десятий пан'європейський транспортний коридор, що включає напрями традиційних міжнародних перевезень між країнами Південно-Східної Європи.

Пан'європейські транспортні коридори пролягають за такими маршрутами: 1. Гельсінкі — Таллінн — Рига — Каунас — Варшава; відгалуження: Рига — Калінінград — Гданськ. 2. Берлін — Варшава — Мінськ — Москва — Нижній Новгород. 3. Дрезден — Вроцлав — Львів — Київ; відгалуження: Берлін — Вроцлав. 4. Нюрнберг/Дрезден — Прага — Братислава/Відень — Будапешт — Арад; відгалуження: Арад — Бухарест — Констанца (4а); Арад — Софія — Салоніки (4б); Арад — Софія — Стамбул (4с). 5. Венеція — Трієст/Копер — Любляна — Будапешт — Ужгород — Львів; відгалуження: Рієка — Загреб — Будапешт (5а); Пльосе — Сараєво — Будапешт (5б); Братислава — Жиліна — Ужгород (5с). 6. Гданськ — Грудзендз/Варшава — Катовице — Жиліна; відгалуження: Грудзендз — Познань (6а); Катовице — Острава — Бреслав/Брно (6б). 7. Річка Дунай. 8. Дурес — Тірана — Скоп'є — Софія — Вар-

на/Бургас. 9. Гельсінкі — Санкт-Петербург — Москва/Псков — Вітебськ — Київ — Любашівка — Кишинів — Бухарест — Александрополіс; відгалуження: Одеса — Любашівка (9a); Калініград/Клайпеда — Вільнюс — Мінськ — Київ (9b). 10. Зальцбург — Любляна — Загреб — Белград — Ніс — Скоп'є — Велес — Салоніки; відгалуження: Грац — Марібор — Загреб (10a); Будапешт — Нові Сад — Белград (10 b); Ніш — Софія (10c); Велес — Флорина (10 d).

Поштовхом до розвитку процесу транспортної інтеграції стали також засідання Європейської Ради в Брюсселі (1993 р.), Корфу та Ессені (1994 р.), де затверджено 14 пріоритетних проєктів розвитку швидкісних залізничних сполучень на міжнародних транспортних коридорах. У липні 1996 р. Європейський Парламент затвердив офіційний документ «Сумісні головні напрями створення Транс'європейської транспортної мережі», який мав дати поштовх розвитку транспортної інфраструктури Європейського Союзу до 2010 року. Європейський Парламент і Рада розробили рекомендації з розвитку Транс'європейської транспортної мережі, що охоплює автомобільні дороги, залізниці, внутрішні водні шляхи, аеропорти, морські порти і системи управління рухом, які обслуговуватимуть весь континент і зближатимуть географічні регіони Європейського Союзу. Було визначено необхідність розвитку мережі комбінованого транспорту і прийнято Директиву про розвиток європейської мережі швидкісних залізниць.

В цілому при створенні Транс'європейської транспортної мережі повинно бути досягнуто таких цілей: у сфері транспортної політики — безпека і надійність, екологічна чистота транспортних мереж за рахунок розвитку швидкісного транспорту, посилення значення комбінованих перевезень і формування відповідних логістичних вузлів; у сфері регіональної політики — створення ефективного зв'язку периферійних регіонів Європи і держав Центральної та Східної Європи з головними промисловими центрами Європейського Союзу, а також організація європейського простору і покращення доступності периферійних регіонів з метою запобігання диспропорцій у розвитку. Пріоритетними транспортними проєктами є: відкриття швидкісних залізничних магістралей на лінії північ — південь: вісь Мюнхен — Верона; Париж — Брюссель — Кельн — Амстердам — Лондон; Мадрид — Барселона — Монпельє; Мадрид — Вітторія — Дакс; південь Німеччини — схід Франції — Париж; організація залізничних та комбінованих перевезень: Роттердам — Голландія — кордон з Німеччиною (Рейн/Пур); Франція — Італія: Ліон — Турин — Мілан — Венеція — Трієст; створення швидкісних автомагістралей: у Греції РАТНЕ та Віа Ігнасія; на Піренеях: Лісабон — Вальядолід; будівництво аеропорту у Мілані (Мальпенза); налагодження надійного залізничного та автомобільного сполучення між Норвегією, Данією і Швецією (північний трикутник — швидкісні залізниці Стокгольм — Копенгаген; Осло — Копенгаген; Стокгольм — Осло) та будівництво переходу через протоку Ересунн, що з'єднає Данію і Швецію; відкриття автотранспортного коридору Ірландія — Велика Британія — країни Бенілюкс, а також створення залізничної мережі на західному узбережжі Великої Британії.

Створення Транс'європейської мережі планується завершити до 2010 р., для чого необхідні фінансові ресурси в розмірі 400 млрд євро. Розпочато реалізацію програми «Транс'європейські мережі» [13], керівна схема яких являє собою основу майбутньої єдиної європейської транспортної системи. Основними її ланками повинні стати швидкісні залізничні магістралі, шосейні дороги та автостради, лінії комбінованих перевезень, вдосконалені внутрішні водні шляхи і розвинуте прибережне морське судноплавство, а також реконструйовані транспортні вузли, аеропорти, морські сворпорти, універсальні портово-промислові комплекси. Ця схема включає в себе: 58 000 км шосейних доріг; 70 000 км залізниць, у тому числі понад 27 000 км швидкісних магістралей зі швидкістю руху поїздів на них не менше 250 км/год; 12 000 км вдосконалених судноплавних річкових шляхів. У плани по створенню TEN включено 140 проєктів по розвитку автомобільних доріг, 11 проєктів для швидкісних магістралей, 57 проєктів по розвитку інфраструктури систем комбінованих перевезень і 26 проєктів на внутрішніх водних шляхах.

Розширення Транс'європейської мережі на схід є передумовою європейської інтеграції країн Східної Європи до Європейського Союзу. У рамках Європейської Комісії Європейського Союзу та під її керівництвом у Відні в 1996 році створено спеціальний Секретаріат оцінки потреби у транспортній інфраструктурі (TINA секретаріат). Проєкт TINA запроваджений для держав—кандидатів на вступ до Європейського Союзу, спрямований на забезпечення розвитку транспортної мережі в цих державах, яка охопить 18030 км автодоріг, 20290 км залізниць, 38 аеропортів, 13 морських та 49 річкових портів. Вартість роботи, що триватиме до 2015 ро-

ку, становитиме 90 млрд євро. Основним джерелом фінансування мають бути самі країни—учасники, а також кредити банків, приватні інвестиції.

Зважаючи на те, що концепція транспортних коридорів, яка базується на розвитку зв'язків між основними центрами діяльності, не повністю відповідає потребам транспортної інфраструктури приморських регіонів, Третя Пан'європейська транспортна конференція, (Гельсінкі, 1997 р.) затвердила концепцію створення чотирьох пан'європейських транспортних зон (PETRA — PanEugorian Transport Aria): Баренцовий Європейсько-Арктичний регіон; регіон Чорноморського басейну; регіон Середземноморського басейну; регіон басейну Адріатичного та Іонічного морів. У кожному з цих регіонів зацікавлені країни та відповідна регіональна організація із співробітництва працюють за планом розвитку транспортної інфраструктури та налагодження зв'язків із Пан'європейськими коридорами і Транс'європейською мережею Європейського Союзу.

1 квітня 1999 р. у Тбілісі міністрами транспорту Болгарії, Грузії, Греції, Молдови, Російської Федерації, Туреччини, України та Комісією Європейського Союзу був підписаний Меморандум про погодження розвитку Пан'європейської транспортної зони басейну Чорного моря (Black Sea PanEugorian Transport Aria — BsPETRA). Метою співробітництва є створення у зоні ефективної інтегрованої мультимодальної транспортної системи міжнародного значення. Вона включає у себе «автомобільні, залізничні, внутрішні водні, морські, повітряні, комбіновані та інтермодальні транспортні інфраструктури та послуги, а також допоміжні об'єкти, такі як під'їзні шляхи, пункти перетину кордону, сервісні станції, вантажні термінали, пасажирські вокзали, склади, засоби навігаційного забезпечення, що знаходяться у прибережних районах приморських держав басейну Чорного моря, а також транспортна лінія навколо Чорного моря». Зона BsPETRA включає у себе: в Болгарії — округ з центрами Добрич, Варна, Бургас; у Румунії — повіти з центрами в Констанці, Тульчі, Галаці, Аріелі; всю Республіку Молдову; в Російській Федерації — Ростовську область, Краснодарський край, Азовське море; в Україні — Одеську, Миколаївську, Херсонську, Запорізьку, Донецьку області, а також Автономну Республіку Крим; в Грузії — Абхазію, Аджарію, райони Самегрело та Гурія; у Турецькій Республіці — провінції на узбережжі Чорного, Мармурового та Егейського морів, Ізмирську затоку, а також залізничну лінію Ізмир — Анкара — Ерзурум — Карс та сусідні райони у прикордонних кавказьких республіках; у Греції — райони Фракії, Македонії на узбережжі Егейського моря, а також затоку Тесалоніки. Кожна з країн-учасниць BsPETRA головує по півроку у цьому проєкті.

У Чорноморському басейні функціонує Організація чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС), завданнями якої також є розвиток економічних зв'язків та транспортної інфраструктури регіону. Діяльність ОЧЕС та BsPETRA потребує відповідної координації.

Початком створення Великого шовкового шляху — транспортного коридору Європа — Кавказ — Азія TRACECA (Transport Corridor Europe — Caucasus — Central Asia) стало підписання договору (1993 р., Брюссель) між 8 колишніми республіками СРСР — Грузією, Вірменією, Азербайджаном, Киргизстаном, Таджикистаном, Туркменістаном, Казахстаном та Узбекистаном. Спочатку здійснення програми TRACECA було дещо уповільнено через організаційні труднощі, політичні і військові конфлікти на Кавказі, розбіжності в торговельній і транспортній політиці, а також пов'язані з визначенням лінії пролягання транспортного коридору. Реалізація проєкту зі створення коридору Європа — Кавказ — Азія розпочалася 1998р., коли президенти 12 країн (до вищеперахованих — за винятком Туркменістану — приєдналися Болгарія, Молдова, Румунія, Туреччина та Україна) підписали Основну багатосторонню угоду про міжнародний транспорт [14]. Верховна Рада України ратифікувала цю угоду 10 лютого 2000 р. Європейський Союз розглядає цей проєкт як альтернативний (стосовно Росії) маршрут транспортного сполучення між Європою та Азією. TRACECA відповідає стратегії Європейського Союзу щодо розвитку нових незалежних країн СНД і має на меті: підтримувати економічну і політичну незалежність країн СНД за рахунок розширення їхніх зв'язків та виходу на європейські і світові ринки товарів альтернативними транспортними маршрутами; забезпечувати розвиток регіонального співробітництва; використовувати проєкт створення TRACECA як каталізатор залучення інвестицій від міжнародних фінансових організацій і приватних інвесторів; зв'язати МТК TRACECA з пан'європейськими транспортними мережами (Критськими коридорами). У 2001 році членами TRACECA стали Болгарія, Румунія та Туреччина. Ці країни підписали Основну багатосторонню угоду у Баку в 1998 році [14]. Разом з тим Туркменістан не бере активної участі у розбудові цього транспортного коридору.

До зони тяжіння TRACECA входять Грузія, Азербайджан, Вірменія, Туреччина, Туркменістан, Афганістан, Таджикистан, Киргизстан, Узбекистан, а також Китай — у сполученні з Іраном і країнами Перської затоки. У перспективі, після закінчення будівництва ліній Урумчі — Кашгар і Кашгар — Джелал-Абад коридор TRACECA стане найкоротшим виходом із Китаю в Європу та Близький Схід.

Залізничними та автомобільними маршрутами TRACECA є: Ягодин — Вінниця — Іллічівськ (Україна), Унгени — Кліментово (Молдова) — Кучурган (Україна)\*, Стамбул — Анкара — Карс (Туреччина) — Гюмрі (Вірменія), Стамбул — Самсун — Трабзон (Туреччина) — Батумі — Поті (Грузія)\*\*; Батумі/Поті — Тбілісі (Грузія), Тбілісі (Грузія) — Єреван (Вірменія), Тбілісі (Грузія) — Баку (Азербайджан), Єреван (Вірменія) — Баку (Азербайджан), Туркменбаши — Ашгабад (Туркменістан) — Бухара (Узбекистан), Туркменабад (Туркменістан) — Ташкент (Узбекистан), Самарканд (Узбекистан) — Душамбе /Куляб (Таджикистан), Душамбе (Таджикистан) — Ош — Бішкек (Киргизстан)\*\*; Ташкент — Коканд (Узбекистан) — Ош — Торугард/Іркештам (Киргизстан) — кордон з Китаєм\*\*, Самарканд — Бекабад (Узбекистан) — Ош — Джелал-Абад (Киргизстан), Самарканд — Бухара — Нукус (Узбекистан) — Бейнеу/Актау — Макат — Кандагач — Аральськ — Арьсь — Чимкент — Лугова — Алмати — Дружба (Казахстан) — кордон з Китаєм, Лугова (Казахстан) — Бішкек — Балікши — Торугард (Киргизстан), Душамбе — Куляб — Рангул (Таджикистан)\*\*. Портами TRACECA визначені: Іллічівськ, Одеса, Поті, Батумі, Самсун, Стамбул, Бургас, Варна, Констанца, Актау, Туркменбаши, Баку. Основним маршрутом TRACECA є: Дружба — Актогай — Алмати — Арьсь (Казахстан) — Ташкент — Самарканд — Бухара (Узбекистан) — Чарджоу — Мари — Ашгабат — Туркменбаши (Туркменістан)/Актау (Казахстан) — Каспійське море — Баку — Беюк-Кясік (Азербайджан) — Тбілісі — Поті/Батумі (Грузія) — Іллічівськ/Одеса (Україна)/Варна (Болгарія)/Стамбул/Самсун (Туреччина) із доповненням ліній для перевезень контейнерів і колісної техніки на судах-поромах і Ро-Ро Поті/Батумі (Грузія) — Бургас (Болгарія) /Констанца (Румунія). На засіданні національних координаторів TRACECA (Тбілісі, грудень 2001 р.) було затверджено та погоджено з Європейським Союзом маршрут проходження TRACECA територією України: Одеса/Іллічівськ — Вінниця — Ягодин — Одеса/Іллічівськ — Кучурган — Унгени (Молдова). Транспортний коридор Європа — Кавказ — Азія стане на території України природним продовженням коридорів Гданськ — Одеса і критського № 9, забезпечить найвигідніші умови перевезень у країні Закавказзя і Центральної Азії. МТК TRACECA — це сполучення залізничних ліній і морських поромних залізничних переправ.

Залізничний транспорт. Загальна довжина залізниць основного напрямку сягає 4745 км, при цьому довжина двокільних ліній становить 44,6 %, з них електрифіковано — 44,3 %, тепловозною тягою обслуговується 55,7 відсотка. За припустимими швидкостями руху вантажних потягів лінії залізниць розподілені так: до 70 км/год — 549 км, або 11,6 %; до 80 км/год — 2884 км, або 60,8 %; до 90 км/год — 312 км, або 17,6 відсотка. 4078 км залізниць, або 85,9 % від її загальної довжини, обладнано автоблокуванням. Корисна довжина станційних шляхів скрізь, крім Грузії, дорівнює або перевищує 850 метрів. Рівень технічного оснащення відгалужень нижчий. До складу Чорноморської поромної переправи входять поромні комплекси Іллічівськ (Україна), Варна (Болгарія), Поті (Грузія), а також чотири трипалубних судна-пороми місткістю 108 чотириосових вантажних вагонів. Для освоєння наявних обсягів перевезень між Україною і Болгарією досить двох таких поромів, тому нині два інші передано для використання на сполученні між Іллічівськом і Поті (Грузія). Розрахунковий час рейсу Іллічівськ — Поті становить 47 год. (відстань перевезення 1050 км), час повного обороту порома — 116 годин. Поромну переправу Баку (Азербайджан) — Туркменбаши (Туркменістан) обслуговують 6 суден-пормів місткістю 28 чотириосових вантажних вагонів, із розміщенням на одній палубі, що значно спрощує процес викочування та вкочування вагонів. Тривалість рейсу в один бік зі швидкістю 15 вузлів становить 12 годин (відстань перевезення 310 км), повний оборот — 28 годин.

Відродження та розбудову Великого шовкового шляху частково фінансує Європейський Союз. У період з 1998 р. Європейським Союзом реалізовано 46 проєктів на загальну суму 200 млн євро, з них більш як 50 % — інвестиційні проєкти з реабілітації транспортної інфра-

\* Залізничний маршрут.

\*\* Автомобільний маршрут.

структури країн Кавказу та Центральної Азії. Найбільш вдалим реалізованим проектом TRACESA (з позицій України) є створення поромної переправи Іллічівськ — Поті/Батумі, будівництво у Поті поромного причалу та в Іллічівську контейнерного терміналу. Виконані роботи з будівництва контейнерної автотранспортної ділянки мультимодального терміналу в Іллічівську та комп'ютеризації поромних операцій забезпечили стабільне нарощування обсягів перевезень на цій морській ділянці коридору.

Будуються поромні переправи у портах Констанца (Румунія) та Самсун (Туреччина), що дасть змогу зв'язати усі причорноморські країни залізничними поромними переправами. Здійснюються роботи з відновлення Закавказької залізниці, впроваджується система кабельного зв'язку і сигналізації на залізницях Грузії, Вірменії та Азербайджану. За останні п'ять років у Грузії освоєно інвестицій на суму у 5 млн євро, в результаті обсяг транзиту територією цієї країни зріс у 6 разів, а перевезення у 2001 р. становили 21 млн т вантажів. Нині тут будується залізниця Карс — Тбілісі, що з'єднає Грузію з Туреччиною.

У Вірменії створюється інтермодальний термінал у Кармір-Белюр. За підтримки Європейського Союзу реабілітацію свого транспортного комплексу здійснює Азербайджан. 6 вересня 2001 р. стала до ладу поромна переправа Баку — Актау через Каспійське море. Тривають роботи з розвитку поромної переправи Баку — Туркменбаши (вартістю 2 млн дол. США). Тут на поромній лінії вже задіяно 8 поромів. Реконструюють Бакинський морський порт та міжнародний аеропорт в Баку. На розвиток залізниць Азербайджану виділено 20 млн дол. США. Впроваджено проект з очистки цистерн на станції Баку. Реконструюють автошляхи у західному напрямку до Грузії та спрямуванням Північ — Південь.

У рамках TRACESA створено інтермодальні центри у Чимкенті та Актау (Казахстан). Враховуючи гірський характер території Киргизстану, тут найбільша увага приділяється автомобільним шляхам, якими здійснюється 90 % перевезень. Проводиться реабілітація автошляхів Бішкек — Ош, Бішкек — Артухал (Північ—Південь), починається реабілітація міжнародного автошляху Алмати — Бішкек — Ашгабат. В Туркменістані будується контейнерний термінал у порту Туркменбаши та поромна переправа Туркменбаши — Баку, у Бухарі (Узбекистан) — контейнерний термінал для експорту бавовни.

Починаючи з 2001 р., впроваджується низка нових проектів, зокрема, створення координаційних центрів TRACESA у Ташкенті та Одесі; гармонізація прикордонних процедур; впровадження єдиної політики щодо стягування транзитного мита і тарифів; впровадження на маршруті TRACESA уніфікованих правових документів «Віза TRACESA»; запровадження єдиної інформаційної системи TRACESA та гарячої лінії TRACESA. З метою розвитку системи міжнародного митного транзиту визнано за доцільне використання залізничної накладної замість митної декларації, що сприятиме спрощенню процедур контролю і прискоренню пропуску вантажів через кордон. До зазначених проектів TRACESA у 2002 р. було запропоновано включити 16 нових проектів. Серед них: вивчення морських ліній з акцентом на доцільність спорудження нових поромних переправ та логістичних центрів на Чорному морі. Йдеться про поромні лінії Поті — Констанца і Поті — Самсун. Для цього у порту Констанца необхідно побудувати пункт переставлення вагонів зі зміною залізничної колії, перетворити порти Варна, Бургас, Констанца й Іллічівськ на логістичні центри коридору TRACESA з подальшою інтеграцією в мережу європейських логістичних центрів; спрощення контрольних процедур на прикордонних переходах між Україною і Молдовою під час перевезення вантажів; придбання устаткування для контрольно-пропускних пунктів на мультимодальних терміналах портів Іллічівськ і Поті, гармонізація і поліпшення роботи контрольно-пропускних пунктів і процедур оформлення вантажів; розробка техніко-економічного обґрунтування (ТЕО) будівництва автомобільного шляху Термез — Душанбе — Сари — Таш; підготовка ТЕО для поновлення залізничного сполучення Єреван — Нахичевань — Баку, Самтредія — Сухумі — Сочі; розробка ТЕО відновлення/реконструкції автомобільного шляху Кунград — Бейнеу; реконструкція залізничного полотна прикордонної ділянки Айрум — Садахло; придбання інтермодального устаткування для контейнерного терміналу в Гюмрі; удосконалення системи підготовки кадрів у морських адміністраціях; техніко-економічне обґрунтування проектів створення вільних торгових зон; проект будівництва перевантажувальної станції у порту Самсун (Туреччина).

З 16 рекомендованих проектів Україна присутня у дев'яти. Особливо значущим для неї є проект «Устаткування для контрольно-пропускних пунктів на мультимодальних терміналах портів Іллічівськ і Поті. Гармонізація і поліпшення роботи контрольно-пропускних пунктів і процедур оформлення вантажів».

Хоч як це не парадоксально, але Європейський Союз не схвалює розширення кола країн — учасниць TRACESA. Європейський Союз не погодився на приєднання до маршруту Польщі та Китаю, пояснюючи це тим, що TRACESA фінансується за програмою TACIS, розраховану на країни СНД. Спостерігається також переміщення уваги на центральноазійські країни — в останньому переліку інвестиційних проєктів на наступні два роки немає жодного інвестиційного проєкту з розвитку Чорноморського регіону. Низькими залишаються темпи будь-яких нововведень, погодження їх державами—членами часом потребує місяців і навіть років. Разом з тим, перспективність розвитку Великого шовкового шляху, який забезпечує культурні, політичні та економічні зв'язки народів Європи та Азії, не викликає сумнівів.

Розширення Європейського Союзу на початку XXI сторіччя приводить до необхідності подальшої інтеграції транспортної мережі з новими країнами—сусідами. З цією метою у червні 2004 року в Іспанії у Сантьяго-де-Компостела відбувся семінар міністрів транспорту під головуванням Європейської комісії, на якому було вирішено створити Групу Високого Рівня (далі Група) у складі представників 25 країн ЄС, 28 країн-сусідів та ряду банків. Метою роботи стало визначення головних транснаціональних транспортних осей та проєктів їх реалізації. Результатом роботи Групи з жовтня 2004 р. по листопад 2005 р. стала доповідь «Транспортні мережі для миру та розвитку. Подовження головних транс'європейських транспортних осей до сусідніх країн та регіонів» («Networks for Peace and Development. Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries and regions»). Новими ідеями Європейської Комісії постали розширення транспортних зон від Атлантики до Червоного моря, створення транс'європейських транспортних осей, що перетинають майже усю Європу, мультимодальних з'єднань транспортних коридорів з морськими шляхами через порти, визначення найважливіших проєктів розвитку транспортної інфраструктури. Визначено п'ять головних транснаціональних осей.

Морські шляхи пов'язують морські зони Групи — Атлантичний океан, Балтійське, Баренцове, Середземне, Чорне та Каспійське моря, а також прибережні країни в межах цих зон, включаючи подовження шляху від Середземного моря через Суецький канал у напрямку до Червоного моря. Крім того, Група дійшла згоди щодо такого подовження транс'європейських транспортних мереж: подовження морського шляху по Балтійському морю до Калінінграда; подовження морського шляху Західної Європи у напрямку до Норвегії на північ та у напрямку до Марокко на південь; подовження морського шляху на Середземному морі у напрямку до Північної Африки і Середньої Азії, включаючи регіон Червоного моря; подовження морського шляху по Середземному морю до Чорного моря. Група визначила також пріоритетні порти на маршруті морських шляхів: Дуррес (Албанія); Джинджел (Алжир); Баку (Азербайджан); Рієка (Хорватія); Дам'єта, порт Саїд, Олександрія (Єгипет); Поті та Батумі (Грузія), Хайфа (Ізраїль); Акаба (Йорданія); Місурата (Лівія); Касабланка та Мохаммедія, Танжер (Марокко); Нарвік та Осло (Норвегія); Санкт-Петербург, Калінінград та Новоросійськ (Росія); Бар (Сербія та Чорногорія); Тартус (Сирія); Енфіда (Туніс); Мерсін і Самсун (Турція); Одеса та Іллічівськ (Україна).

Північна вісь з'єднує північні держави Європейського Союзу з Норвегією, з одного боку, Білоруссю з Росією — з іншого. Також передбачається приєднання до Баренцового регіону, яке пов'яже Норвегію через Швецію, Фінляндію з Росією. Розташування цих шляхів виглядає таким чином: мультимодальне з'єднання Берлін — Варшава — Мінськ — Москва — Транссибірська магістраль; мультимодальне з'єднання Фінський кордон — Санкт-Петербург — Москва; залізничне з'єднання Санкт-Петербург — Волга — Москва — Транссибірська магістраль; мультимодальне з'єднання портів Балтики до Мінська, Москви: Таллінн — Санкт-Петербург — Москва; Вентспіс — Рига — Москва; Клайпеда/Калінінград — Вільнюс — Мінськ — Москва; мультимодальне з'єднання Норвегії пріоритетними осями Північного Трикутника (Стокгольм — Копенгаген — Осло); мультимодальне з'єднання Санкт-Петербург — Тортно — Хапаранда — Нарвік.

Центральна вісь зв'язує центр Європейського Союзу з Україною і Чорним морем у напрямку до Центральної Азії і Кавказу. Також включається пряме з'єднання Транссибірської залізниці з Волго-Балтійським каналом, який зв'язує Каспійське та Балтійське моря. Розташування цих шляхів виглядає таким чином: мультимодальне з'єднання Дрезден — Катовіце — Львів — Київ; мультимодальне з'єднання Будапешт — Львів; мультимодальне з'єднання Москва — Київ — Одеса; внутрішній водний шлях Білорусь — Київ — Херсон (Дніпро); внутрішній водний шлях Волга/Дон, який зв'язує Каспійське море — Чорне море, а також Волго-



Балтійський канал; мультимодальне з'єднання Мінськ — Київ; мультимодальне з'єднання Київ — Харків — Транссибірська магістраль/Кавказ. На додаток до згаданих вище з'єднань і гілок, Польща й Україна розуміють важливість з'єднання їхніх столиць через мультимодальну вісь. Словаччина, Австрія і Чеська Республіка підкреслювали необхідність включити гілку від українського кордону до головної індустріальної області Жиліна.

Південно-східна вісь зв'язує Європейський Союз і проходить через Балкани і Туреччину на Кавказ і Каспійське море, до Єгипту і Червоного моря. Цей шлях з'єднає країни Балтії, Росії у напрямку Ірану, Іраку і Перської затоки, також передбачаються з'єднання з Єгиптом на південь у напрямку інших африканських країн. Розташування цих шляхів виглядають таким чином: мультимодальне з'єднання Зальцбург — Любляна — Загреб/Будапешт — Белград-Ніш, включаючи такі з'єднання: Софія — Стамбул — Анкара — Грузія/Вірменія — Азербайджан (TRACECA); Скоп'є — Салоніки; мультимодальне з'єднання Будапешт — Сараєво — Польща; мультимодальне з'єднання Баррі/Бріндізі — Дуррес/Вльора — Тирана — Скоп'є — Софія — Бургас/Варна; внутрішні водні шляхи Дунаю та Сави; мультимодальне з'єднання Анкара — Мерсин — Сирія — Йорданія — Суец — Александрія/порт Саїд, включаючи такі з'єднання: Сівас — Малат'я — Мерсин; Туреччина у напрямку до Ірану та Іраку; Тарсус — Хомс у напрямку до Іраку; Бейрут — Дамаск у напрямку до Іраку і Саудівської Аравії; Хайфа — кордон Ізраїлю; Кордон Йорданії — Амман у напрямку до Іраку і Саудівської Аравії; мультимодальне з'єднання Дум'ят — Каїр, а також пізніше приєднання річки Ніл; мультимодальне з'єднання Вірменії, Азербайджану і Грузії у напрямку півночі та півдня. На додаток до вищезазначених з'єднань і гілок Австрія, за підтримки Хорватії, Боснії і Герцеговини, підняла питання щодо приєднання коридору Берлін — Загреб до пріоритетного Пан'європейського коридору № 10 через Косово, Сербію, Чорногорію й Албанію, також підкреслювалась важливість регіональної мережі у центрі Балкан для забезпечення доступу до головних осей.

Південно-західна вісь з'єднує південно-західну частину Європейського Союзу з Швейцарією та Марокко, включаючи також західне та східне з'єднання між Марокко, Алжиром і Тунісом аж до Єгипту. Розташування цих шляхів виглядає таким чином: мультимодальне з'єднання Алжир — Рабат — у напрямку до порту Агадир і далі; мультимодальне з'єднання Рабат — Фес — Уджда — Константина — Алжир — Туніс — Лівійський кордон («транс-Магрибський»), що включає також з'єднання Туніс — Єгипет; подовження ТЕН-Т пріоритетної осі № 24 через Швейцарію. На додаток до вищезазначених з'єднань і гілок, Іспанія підкреслила важливість так званого Середземного коридору в Іспанії для вантажних потоків між Південно-Західним регіоном Середземномор'я і центром Європейського Союзу.

Пріоритетними проектами розвитку транспортної інфраструктури в Україні визнано: залізничний тунель Бескид — Скотарське, створення логістичних центрів у Чопі, Усатово, Дніпропетровську, Харкові; реконструкція автодоріг Київ — Жашків і Червонознам'янка — Одеса на автомагістралі Київ — Одеса та будівництво автомагістралі Львів — Краковець.

На цей час Європейська транспортна політика у сфері мережі транспортних коридорів охоплює п'ять компонентів: TEN (Trans European Network) Транс'європейська транспортна мережа на території Європейського союзу; TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) — Оцінка потреб транспортної інфраструктури для країн-кандидатів на вступ до Європейського Союзу; ETC (European Transport Corridor) — 10 Пан'європейських транспортних коридорів; PETRA (PanEuropean Transport Area) — чотири Пан'європейські транспортні зони: Баренцова Європейсько-Арктична; Чорноморська; Середземноморська; басейну Адріатичного та Іонічного морів; EAL (Euro-Asian Links) Євразійські транспортні коридори.

«Формула» Європейської транспортної мережі має вигляд: TEN + TINA + ETC + PETRA + EAL = PEN.

## **1.2. Основні етапи розвитку регулювання сфери мережі міжнародних транспортних коридорів у законодавстві України**

Створення транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку транспортно-дорожнього комплексу України. Актуальність створення та розвитку міжнародних транспортних коридорів зумовлена необхідністю інтеграції транспортних мереж і транспорту України в міжнарод-

ну транспортну систему з метою залучення додаткових обсягів перевезень та валютних надходжень, скорочення транспортних витрат, наближення до міжнародних стандартів перевезень пасажирів та вантажів, енергетичних та екологічних показників роботи транспорту і збільшення частки експортного потенціалу України на міжнародному ринку транспортних послуг шляхом значного підвищення конкурентоспроможності українських перевізників. Україна має вигідне для створення міжнародних транспортних коридорів геополітичне розташування і розвинуту промисловість, спроможну виготовляти та обслуговувати сучасні транспортні засоби, дорожньо-будівельну техніку.

Питанню створення та розвитку транспортних коридорів з боку Уряду України приділяється постійна увага. Так, у 1996 році з метою прискорення комплексного розвитку єдиної транспортної системи України, входження її до міжнародної транспортної системи, сприяння розв'язанню соціально-економічних проблем Кабінет Міністрів України прийняв постанову «Про створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи» [15]. Відповідно до цієї постанови розроблено першочергові заходи щодо створення транспортних коридорів із визначенням джерел фінансування, а також входження України до міжнародної транспортної системи та перелік залізничних, автомобільних, змішаних (залізнично-автомобільно-водних) транспортних коридорів України, які повинні ввійти складовою частиною до мереж міжнародних транспортних коридорів.

У цьому ж 1996 році постановою Кабінету Міністрів України «Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів» [16] затверджено План першочергових заходів щодо створення транспортних коридорів. Постановою затверджено перелік транспортних коридорів України, які згідно з рішенням другої Пан'європейської конференції міністрів транспорту європейських країн включено як складову частину до мережі міжнародних транспортних коридорів. Міністерству закордонних справ, Міністерству транспорту (тепер — Мінтрансв'язку) доручено узгодити з компетентними органами сусідніх держав та внести на розгляд третьої Пан'європейської конференції міністрів транспорту європейських країн перелік транспортних коридорів України як доповнення до мережі міжнародних транспортних коридорів.

Виходячи з необхідності забезпечення проведення єдиної державної технічної, технологічної, економічної, нормативно-правової та соціальної політики, постановою доручено розроблення проєктів концепції та державної програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів. Національному агентству з реконструкції та розвитку і Мінтрансу доручено провести переговори з міжнародними організаціями, країнами—донорами та потенційними інвесторами з метою залучення міжнародної технічної допомоги та інвестицій для створення та організації функціонування міжнародних транспортних коридорів.

У 1997 році постановою Кабінету Міністрів України затверджено «Концепцію створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» [17]. Концепцією визначено основні принципи створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на період до 2015 року і входження їх у міжнародну транспортну систему. Крім цього, встановлено основи розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні у взаємодії наземних видів транспорту з водним транспортом, пов'язавши її створення із загальноєвропейською мережею.

Концепція рекомендує взяти за основу принципи міжнародної транспортної політики, прийняті в Європейському Співтоваристві, які включають: політичні аспекти, соціальний прогрес, комерційні аспекти, тарифну політику, організацію перевезень, розвиток інфраструктури і сервісу, перетин державних кордонів, технічні і технологічні проблеми, лібералізацію і гармонізацію транспортного ринку, екологічні вимоги та безпеку тощо.

Згідно з Концепцією до системи міжнародних транспортних коридорів в Україні належать:

автомобільні транспортні коридори, що реконструюються, за такими маршрутами в Україні: Критський № 3: Краковець — Львів — Рівне — Житомир — Київ; Критський № 5: Косини — Чоп — Стрий — Львів; *віддалуження*: Сторожниця — Ужгород — Мукачеве; Критський № 9: Нові Яриловичі — Чернігів — Копті — Київ — Любашівка — Платонове; *віддалуження*: Любашівка — Одеса, Копті — Бачівськ; ЧЕС: Рені — Ізмаїл — Одеса — Миколаїв — Херсон — Мелітополь — Бердянськ — Маріуполь — Новоазовськ; Європа — Азія: Краковець — Львів — Рівне — Житомир — Київ — Полтава — Харків — Дебальцеве — Изва-

рине; Балтійське море — Чорне море: Ягодин — Ковель — Жовква — Луцьк — Тернопіль — Хмельницький — Вінниця — Умань — порти Чорного моря; Європейсько—Азіатський: Одеса — Миколаїв — Херсон — Джанкой — Керч;

автомобільні транспортні коридори, намічені для будівництва в Україні: Критський № 3: Краковець — Львів — Тернопіль — Хмельницький — Вінниця — Київ; Критський № 5: Косини — Івано-Франківськ — Тернопіль — Підгайці; Європа — Азія: Косини — Івано-Франківськ — Тернопіль — Вінниця — Кіровоград — Дніпропетровськ — Донецьк — Ізварине; Балтійське море — Чорне море: Ягодин — Ковель — Луцьк — Хмельницький — Балта — Одеса; Європа — Азія: Одеса — Миколаїв — Херсон — Джанкой — Керч; Північ — Південь: Харків — Полтава — Кременчук — Кіровоград — Одеса;

залізничні транспортні коридори, що реконструюються, за такими маршрутами в Україні: Критський № 3: Мостиська — Львів — Красне — Тернопіль — Хмельницький — Жмеринка — Козятин — Київ; Критський № 5: Чоп — Стрий — Львів; Критський № 9: Кучурган — Роздільна — Жмеринка — Козятин — Київ — Ніжин — Чернігів — Горностаївка, *відгалуження*: Роздільна — Одеса — Ізмаїл — Рені, Ніжин — Зернове; ЧЕС: Рені — Ізмаїл — Одеса — Колосівка — Помічна — Знам'янка — Дніпропетровськ — Ясинувата — Квашине, Харків — Синельникове — Джанкой (Керч, Феодосія) — Сімферополь — (Євпаторія), Колосівка — Миколаїв — Херсон — Чаплине — Бердянськ, Донецьк — Маріуполь; Європа — Азія: Мостиська — Львів — Здолбунів — Козятин — Фастів — Знам'янка — Дніпропетровськ — Красна Могила; Балтійське море — Чорне море: Одеса — Жмеринка — Козятин — Шепетівка — Здолбунів — Ковель — Ягодин; Європейсько—Азіатський: Херсон — Миколаїв — Одеса;

водний транспортний коридор: Критський № 7: Усть-Дунайський — Ізмаїл — Рені.

Згідно з Концепцією [17] загальними пріоритетними напрямками розвитку транспортно-дорожнього комплексу мають бути: розвиток міждержавних транспортних зв'язків; інтеграція транспорту України у міжнародну транспортну систему на основі створення національної нормативної бази галузі, приведення у відповідність до міжнародних документів; розвиток ринкового конкурентного середовища в галузі на основі сприяння створенню підприємств різних форм власності із залученням як вітчизняних, так і іноземних інвесторів; впровадження у транспортно-дорожній галузі міжнародних стандартів і рекомендацій та розвиток взаємовигідного співробітництва з національними та міжнародними організаціями; забезпечення безпеки у транспортно-дорожньому комплексі; запровадження ресурсозберігаючих та енергозберігаючих технологій, зменшення питомих паливно-енергетичних витрат, комплексне розв'язання проблеми охорони навколишнього природного середовища; створення інформаційних і автоматизованих систем управління; розвиток комунікацій Європа — Україна — Азія; Північ — Україна — Південь, інших нових національних транспортних комунікацій; розширення та удосконалення експортних транспортних послуг; розвиток туристичних послуг із забезпечення сервісу на рівні розвинутих європейських країн.

У підгалузях транспортно-дорожнього комплексу пріоритетними напрямками є: *автомобільний транспорт*: оновлення рухомого складу; щорічне збільшення обсягів міждержавних перевезень; щорічне зростання обсягів транзитних перевезень вантажів; щорічне збільшення надходжень коштів до державного та місцевих бюджетів за рахунок зростання міждержавних транспортних послуг і транзиту; *залізничний транспорт*: реконструкція і модернізація інфраструктури найважливіших магістралей; оновлення рухомого складу; входження національної інфраструктури залізниць до міжнародної системи транспортних коридорів; *морський транспорт*: оновлення та поповнення флоту; створення вільних економічних зон різних типів у морських портах; розвиток круїзного плавання; — розвиток експортних послуг флоту та збільшення обсягів переробки транзитних вантажів у портах; розширення перевезень експортно-імпортних та транзитних вантажів; створення державної системи безпеки судноплавства; удосконалення систем управління та зв'язку; *річковий транспорт*: розширення перевезень експортно-імпортних вантажів; розширення перевезень на туристичних суднах, особливо перевезень іноземних туристів; удосконалення системи внутрішніх водних шляхів України; розвиток нормативно-правової бази річкового транспорту для забезпечення інтеграції внутрішніх водних шляхів України у загальноєвропейську мережу транспортних коридорів; *автомобільні дороги*: приведення технічного рівня національної мережі автомобільних доріг у відповідність до міжнародних вимог; поліпшення транспортно-експлуатаційного стану існуючих доріг, підвищення рівня їх облаштування, безпеки та економічності перевезень, приведення їх у відпо-

відність із сучасними вимогами; доведення стану штучних споруд на дорогах до сучасних нормативних вимог; забезпечення високої якості робіт з будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг; розширення обсягів будівництва автомобільних доріг, передусім за напрямками міжнародних транспортних коридорів.

У 1998 році постановою Кабінету Міністрів України затверджено «Програму створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів» [13]. Цю Програму було розраховано на термін реалізації 1998—2005 рр. Стан виконання Програми неоднозначний: якщо на залізничному транспорті програму виконано і навіть перевиконано, то заходи з розбудови автомобільних ділянок коридорів виконано менше, ніж наполовину. Розбудова морських портів проходить достатньо високими темпами, проте, через переорієнтацію вантажопотоків не всі заходи Програми виконано.

У 2006 році, в зв'язку із закінченням заходів Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів [13] у 2005 році, постановою Кабінету Міністрів прийнято «Програму розвитку міжнародної мережі міжнародних транспортних коридорів на 2006—2010 рр.» [18]. В мережу міжнародних транспортних коридорів включено річку Дніпро. Вісімдесят відсотків коштів Програми передбачається спрямувати на розбудову автомобільних ділянок коридорів, які по суті є найвужчим місцем розвитку національної мережі МТК.

### ІНСТИТУЦІЇ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ ТА УКРАЇНИ У СФЕРІ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

---

#### 2.1. Інституції Європейського Союзу у сфері транспортних коридорів

Договором про заснування Європейського Співтовариства передбачено, що завдання, покладені на Співтовариство, мають виконуватися Європейським Парламентом, Радою та Комісією. Ці владні інституції Європейського Союзу є основними органами, які безпосередньо пов'язані із законодавчим процесом і відповідальні за розробку основних напрямів політики Європейського Співтовариства. Комісія пропонує нові закони, а Парламент та Рада їх затверджують. Повноваження та відповідальність цих інституцій встановлено угодами, які є базисом функціонування Європейського Союзу. Ними також встановлені правила та процедури, яким інституції Європейського Союзу мають слідувати. Ці угоди затверджено президентами та/чи прем'єр-міністрами і ратифіковано парламентами держав—членів Європейського Союзу.

Європейський Парламент представляє інтереси усіх громадян Європейського Союзу. Починаючи з 1979 року Європейський Парламент обирають прямим загальним голосуванням. Кількість місць в ньому (626 до останнього розширення і 732 після) розподілено між державами—членами відповідно до чисельності населення. Тривалий час основними функціями Європейського Парламенту залишалися тільки контрольна та консультативна функції, які лише нещодавно було доповнено повноваженнями, що дозволяють Європейському Парламенту брати участь у законодавчій процедурі. На цей час Європейський Парламент здійснює: політичний контроль за діяльністю Європейської Комісії, функцію затвердження законодавчих актів Комісії, а також реалізацію певного обсягу власної законодавчої ініціативи, функції щодо розгляду петицій від громадян Європейського Союзу. Крім цього, Парламент виконує такі основні функції: призначає на п'ять років омбудсмена, уповноваженого розглядати скарги від громадян Союзу з приводу порушень у діяльності інституцій та органів Європейського Союзу; бере участь разом з Радою у законодавчому процесі через численні процедури (процедура спільного ухвалення рішень, процедура співпраці, узгодження, консультативний висновок тощо); контролює діяльність інституцій Союзу, затверджуючи склад Комісії (та через право висловлювати їй вотум недовіри), а також через письмові й усні запити, які він може адресувати Комісії та Раді; поділяє з Радою бюджетні повноваження, а саме: ухвалює річний бюджет та контролює його виконання. Парламент може створювати тимчасові комітети з розслідування, чії повноваження не обмежуються вивченням діяльності інституцій Європейського Союзу, а можуть поширюватись і на дії держав—членів із впровадження політики Європейського Союзу.

Рада Європейського Союзу (Рада або Рада міністрів) — головний орган ухвалення рішень в Європейському Союзі. До її складу входять по одному міністру від кожної країни Союзу. Залежно від порядку денного збираються міністри закордонних справ (Рада з загальних справ та зовнішніх відносин), економіки й фінансів (Екофін), сільського господарства тощо — загалом 9 конфігурацій Ради. Кількість засідань протягом року залежить від масштабів та інтенсивності законодавчого процесу в Європейському Союзі та політичних рухів того чи іншого особливого питання. Деякі конфігурації Ради збираються раз на місяць, інші — раз на півроку. Попри те, що склад Ради міністрів змінюється, це єдина інституція. Керівництво в Раді здійснює країна-президент, яка змінюється кожні півроку. Над підготованням рішень Ради працюють близько 250 робочих груп і комітетів, вони виконують технічну роботу і передають документи в Комітет постійних представників, який здійснює політичну підготовку рішень. Організаційну роботу виконує генеральний секретаріат на чолі з генеральним

секретарем Ради. Амстердамський договір [11] зробив генерального секретаря Ради Європейського Союзу водночас і «Верховним представником» з питань спільної зовнішньої та безпекової політики (СЗБП). Роботою секретаріату опікується здебільшого його заступник. Рішення в Раді ухвалюються голосуванням міністрів держав—членів. Залежно від питання, що розглядається, застосовується один з трьох видів голосування: проста більшість (для процедурних питань); кваліфікована більшість (коли кожна країна має визначену «вагу» голосу) — застосовується при розгляді питань внутрішнього ринку, економічних справ і торгівлі; одностайне рішення застосовується, зокрема, при розгляді питань про вступ нових членів, оподаткування, проблем СЗБП і правосуддя та внутрішніх справ.

Європейська Комісія — унікальна інституція Європейського Союзу, що не має аналогів у національних системах урядування. Роль Європейської Комісії у процесі формування спільної політики Європейського Союзу підтверджується тим, що, по суті, Рада приймає важливі рішення лише за пропозицією Комісії. Лише в деяких випадках Рада може самостійно застосовувати законодавчі повноваження. Європейську Комісію (Комісію) часто представляють як виконавчий орган Європейського Союзу, хоч насправді вона має обмежені повноваження та можливості втілювати політику Європейського Союзу. Точніше роль Комісії відбиває неформальна назва «двигун європейської інтеграції». І не лише тому, що в рамках повноважень першого стовпа вона має майже виняткове право на законодавчу ініціативу, але також і через її історію, склад, культуру й рідше європейський, ніж національний, світогляд. Крім того, Комісія наглядає за тим, щоб не порушувались угоди, і традиційно захищає інтереси малих держав—членів Європейського Союзу. Відповідно до записаного в угодах Комісія має виконувати такі функції: розробляти й пропонувати законодавчі акти; керувати запровадженням політики Співтовариства; розпоряджатися бюджетом; підтримувати зовнішні відносини; наглядати за дотриманням законів Співтовариства; визначати шляхи та перспективи розвитку. Комісія складається з двадцяти п'яти незалежних членів (по одному від кожної країни—члена) разом з президентом і п'ятьма віце-президентами. Комісію призначають на п'ятирічний термін за згоди країн-членів. Рішення про її призначення ухвалює Європейський Парламент. Комісії допомагає в роботі адміністрація, до якої входять генеральні директорати та генеральний секретаріат. У складі Європейської Комісії з 1 січня 2000 року функціонує Генеральний Директорат з питань енергетики та транспорту, що є частиною апарату Європейської Комісії. Генеральний директорат з питань енергетики та транспорту проводить політику у сфері енергетики та транспорту і є одним з головних адміністративних підрозділів Європейської Комісії. З моменту заснування Генеральний директорат з питань енергетики та транспорту надав більше 190 пропозицій, з яких більше 120 було прийнято Європейським Парламентом та Радою.

Генеральний директорат з питань енергетики та транспорту було створено у 2000 році шляхом злиття двох генеральних директоратів, які до цього часу функціонували незалежно один від одного та впроваджували політику у сфері енергетики та транспорту. У 2002 році Euroatom Safeguards Office приєднався до Генерального директорату. Нещодавно приєднався й уповноважений орган з питань радіаційного захисту в ядерній галузі. У транспортній галузі Генеральний директорат тісно співпрацює з установами Співтовариства: Європейською агенцією безпеки авіації, Європейською агенцією безпеки на морі та Європейською залізничною агенцією. Передбачається, що в майбутньому Генеральний директорат здійснюватиме контроль за діяльністю в рамках імплементації програми «Розумна енергія — Європі». Генеральний директорат енергетики та транспорту має право ініціативи щодо розробки «acquis communautaire» (права й обов'язки розподілено між державами—членами) і має виконавчі повноваження щодо розширення положень, необхідних для імплементації законодавства, прийнятого Європейським Парламентом та Радою. Генеральний директорат енергетики та транспорту здійснює управління програмами і значними бюджетними коштами, включаючи кошти на провадження досліджень. До складу Генерального директорату з енергетики та транспорту входять: Директорат розвитку транс'європейських мереж енергетики та транспорту, який відповідає за впровадження політики створення транс'європейських мереж та їх технологічного розвитку; Директорат транспорту внутрішнього сполучення, який є відповідальним за наземну транспортну політику, залізничний транспорт та інтерактивність, безпеку на шляхах, супутникову навігаційну систему ГАЛІЛЕО; Директорат повітряного транспорту, що відповідає за авіатранспортну політику, економічне регулювання та зовнішні відносини, управління авіасполученням та аеропортами, навколишнє середовище та безпеку польотів, двосторонні угоди у сфері авіатранспорту; Директорат морського та річкового транспорту та інтермодальності,

що впроваджує політику у сфері морського транспорту та безпеки і відповідає за навігацію на внутрішніх водах та порти, морське сполучення та інтермодальність; інші директорати, що регулюють діяльність у сфері енергетики.

Європейський омбудсмен — посада, запроваджена Договором про Європейський Союз [1]. Європейський омбудсмен уповноважений приймати скарги від громадян Союзу, фізичних чи юридичних осіб, резидентів держав—членів на незадовільну діяльність інституцій або установ Співтовариства. У відповідь на скаргу, або за власною ініціативою, європейський омбудсмен проводить розслідування. Усі без винятку інституції Європейського Союзу зобов'язані надавати омбудсмену будь-яку інформацію і забезпечувати доступ до відповідних документів. Виявивши факти порушень, омбудсмен сповіщає установу, про яку йдеться, і надсилає їй свої рекомендації. Установа-адресат має три місяці на те, щоб дати докладну відповідь, після чого омбудсмен направляє остаточний звіт Європейському Парламентові та відповідній установі. Крім того, він сповіщає скаржника про результати свого розслідування. Європейського омбудсмена призначає Європейський Парламент на п'ять років. Щорічно омбудсмен звітує Парламенту про результати всіх розслідувань, проведених упродовж року.

Комітет з питань транспорту є консультативною установою Європейського Союзу з питань транспорту, створеною Радою Європейського Союзу відповідно до статті 83 Договору про Європейське Економічне Співтовариство [7]. Комітет з питань транспорту у своїй діяльності керується Положенням, затвердженим Радою Європейського Союзу зі змінами, внесеними Рішенням Ради 64/390/ЄЕС [19]. Комітет працює при Європейській Комісії та надає консультації з питань транспорту, коли Комісія вважає за потрібне. Видатки Комітету покриває бюджет Європейської Комісії. Комітет складається із експертів з транспортних питань, висунутих урядами держав—членів Європейського Союзу. Кожен уряд повинен обрати одного або двох експертів з-поміж високопосадових осіб чи центральної адміністрації. Крім того, уряд може запропонувати не більше трьох експертів, що володіють підтвердженим досвідом роботи у таких секторах: залізничному, дорожньо-транспортному та внутрішніх водних шляхів відповідно. Кожен уряд повинен обрати заступника для кожного з новообраних членів Комітету. Заступник повинен відповідати тим самим вимогам, як і член Комітету, якого він заступає. Комітет абсолютною більшістю голосів присутніх його членів, що беруть участь у голосуванні, обирає з-поміж них Голову та Віце-голову терміном на два роки, враховуючи їхній статус високопосадовців у центральних органах влади. Якщо у Європейській Комісії виникає потреба отримати будь-яку консультацію з питань транспорту, Голова скликає Комітет на прохання Комісії. У проханні Комісії повинно бути висловлено суть консультації. Комітет повинен зробити звіт з чітко визначеними висновками щодо розглянутих питань. Це ж стосується тих випадків, якщо Комісія доручає Комітету вивчення певної проблеми. Комісія також має право усно давати завдання Комітетові щодо отримання консультації з питань транспорту. Протоколи зборів Комітету висилають Комісії. Комітет повинен запрошувати Комісію присилати представників на збори Комітету та його робочі сесії. Комітет може при розгляді конкретної справи, якщо виникає така потреба, звертатись за допомогою до будь-якого фахівця, приймати будь-яку пораду та робити слухання справи. Проте, такі дії можливі лише за згоди Комісії.

Міжнародні фінансові інституції забезпечують фінансування субсидій і позики для інвестицій інфраструктури транспорту в країнах Центральної і Східної Європи: Європейський Інвестиційний Банк (ЄІБ), Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР) і Світовий банк.

Європейський Інвестиційний Банк — це існуюча тривалий час фінансова установа Європейського Союзу, автономний орган, організований для інвестування фінансового капіталу, який сприяє європейській інтеграції за допомогою впровадження політики Європейського Союзу. Він є лідером серед інвесторів Транс'європейської транспортної мережі щодо транспорту, телекомунікацій і передачі електроенергії. Підтримка ЄІБ покриває пріоритетні інвестиційні проекти в усі країни—кандидати, зокрема ті проекти, які полегшують ухвалення *acquis communautaire* і посилюють інтеграцію до Європейського Союзу. Фінансування покриває всі сектори, які придатні для підтримки ЄІБ і зосереджуються на: екологічному захисті; розвитку транспорту, телекомунікацій та електроенергії; індустріальній конкурентоспроможності та регіональному розвитку. 1998 рік був першим роком, коли застосувалась можливість надання фінансової допомоги при передвступі, яка разом з фінансовими мандатами принесла велике зростання в ЄІБ надання фінансової допомоги країнам-претендентам Центральної та

Східної Європи і Кіпру. Позики Банку робляться для прямої підтримки завдань, зазначених в Угодах співпраці передвступу. Фінансові інвестиції зосереджуються на економічній інтеграції як з Європейським Союзом, так і з регіонами для підтримки ухвалення правил Європейського Союзу, правил і стандартів (*acquis communautaire*) із специфічним акцентом на екологічний захист. Банк — це найбільше джерело фінансової позики в регіоні, яке все більше діє в кооперації з економічною допомогою від програми Європейського Союзу PHARE і з іншими багатобічними установами фінансування, наприклад, як ЄБРР.

Європейський Банк Реконструкції і Розвитку почав надавати позики транспортному сектору в Центральних і Східних європейських країнах з 1992 року. Головна мета фінансування ЄБРР — полегшити переміщення колишніх планових економік у напрямку до ринкової політики і просунути приватні та підприємницькі ініціативи. Завданнями Європейського Банку Реконструкції і Розвитку є: усунення дефіцитів з утримання та технічного обслуговування інфраструктури транспорту і створення відсутніх зв'язків; поліпшення безпеки, надійності та якості послуг транспорту; збільшення ефективності управління, поліпшення оперативних дій на транспорті; створення відповідної регуляторної структури для залучення приватного сектора у сферу надання комунальних послуг. ЄБРР забезпечив широкий спектр технічної кооперації, щоб підготувати інвестиції та оптимізувати ефективність проекту перехідного впливу.

Світовий Банк надав допомогу країнам Центральної і Східної Європи у підготовці їх членства в Європейському Союзі не тільки позиками, але й аналітичною роботою. Його позики для сектора транспорту зараз супроводжуються детально розробленими програмами реформ, які повинні відновити роботу цілого підсектора за допомогою комбінацій коригувань у політиці і поступового збільшення установ, зацікавлених в їх застосуванні. Позики часто надаються за умов виконання специфічної політики інституціональних заходів, які відповідають вимогам Європейського Союзу. Система важелів Банку, разом з Міжнародним Валютним Фондом (МВФ), дуже висока. Щоб впровадити зміни і реформи має існувати угода з країною. В той же час, цілий ряд боржників повністю згодні з умовами, що є в проєкті Банку. Сім із десяти країн, які вступили до Європейського Союзу, є боржниками Банку, отримали позики для розвитку транспорту з 1990 р., переважна більшість яких є виплаченими. Проєкти вступу, крім того, збільшують потребу для інвестицій в інфраструктуру транспорту, з одного боку, і піднімають питання міжнародної конкурентоспроможності постачальників послуг транспорту, з іншого боку.

Європейське залізничне агентство створено відповідно до Регламенту Європейського Парламенту та Ради 881/2004/ЄС [20] з метою підтримки європейської залізничної зони без внутрішніх кордонів і надання допомоги у справі перебудови залізничного сектора з одночасним закріпленням його переваг у сфері безпеки. Призначенням його є формування основних інструментів для проведення діалогу, консультацій та обміну між учасниками залізничного сектора ринку з урахуванням їх конкретного матеріального стану, а саме: сприяння, на технічному рівні, розробці і застосуванню законодавства Європейського Співтовариства, спрямованого на підвищення конкурентоздатності залізничного сектора економіки шляхом підвищення рівня експлуатаційної сумісності залізниць, при цьому найбільшою мірою необхідно враховувати процес розширення Європейського Союзу і конкретні обмеження, пов'язані із залізничними сполученнями з третіми країнами. В основу діяльності Агентства покладено здійснення незалежної та неупередженої оцінки діяльності всіх учасників сектора. Агентство має стати функціональним органом до середини 2006 року зі штатом експертів приблизно 100 осіб. Агентство є юридичною особою, яка має максимальну правоздатність за законами держави—члена. Представником Агентства є виконавчий директор, якого призначає та звільняє адміністративна рада. Адміністративна рада повинна щорічно до 30 квітня розглядати зведений звіт Агентства за попередній рік і до 31 жовтня приймати, з урахуванням висновку Комісії, робочу програму Агентства та направляти обидва документи державам-членам, Європейському Парламенту, Раді та Європейській Комісії, але якщо Комісія протягом 15 днів із моменту прийняття робочої програми висловить свою незгоду з даною програмою, Адміністративна рада повинна переглянути її і прийняти з можливими змінами і поправками у другому читанні або більшістю в дві третини голосів з урахуванням голосів представників Комісії, або одногосно представниками держав—членів. Адміністративна рада також має встановлювати порядок і правила прийняття рішень виконавчим директором та використовувати дисциплінарні функції стосовно виконавчого директора і керівників підрозділів. В Адміністративну раду мають входити по одному представнику від кожної держави—члена і чотири представ-



ники Комісії, а також шість представників, які не мають права голосу. Адміністративна рада обирає голову та його заступника з числа своїх членів. Термін повноважень голови і заступника голови складає три роки і може бути подовжений один раз. Адміністративна рада скликається на засідання її головою. Виконавчий директор Агентства має брати участь у цих засіданнях. Щорічно виконавчий директор представляє Європейському Парламенту зведений звіт про діяльність Агентства. Європейський Парламент або Рада можуть також у будь-який час висловити прохання заслухати звіт виконавчого директора з будь-якого питання, яке стосується діяльності Агентства. Агентство повинне:

- направляти на Комісію свої рекомендації стосовно загальних заходів щодо забезпечення безпеки і загальних критеріїв безпеки та інших заходів стосовно техніки безпеки, при цьому Агентство зобов'язане забезпечити сумісність цих рекомендацій з вимогами щодо експлуатаційної сумісності залізниць, які вже існують або знаходяться на стадії розробки, й представити докладний аналіз витрат і результатів на підтримку цих рекомендацій;

- сприяти поліпшенню і розширенню експлуатаційної сумісності залізниць, а саме: організувати і керувати діяльністю робочих груп, забезпечувати відповідність та вносити зміни в Технічні специфікації сумісності (ТСС) за вимогами технічного прогресу та ринковими, соціальними вимогами, координувати розробку і коригування специфікацій ТСС із розробкою європейських стандартів, що є необхідними для експлуатаційної сумісності залізниць, надавати допомогу і сприяти Комісії в організації співробітництва органів, які отримують інформацію, як це визначено у статті 20(5) Директив 96/48/ЄС [21] і 2001/16/ЄС [22], а також підтримувати необхідні контакти з європейськими органами зі стандартизації, надавати консультації та рекомендації щодо умов роботи персоналу, який виконує завдання, пов'язані з підвищеною небезпекою;

- протягом трьох років з моменту початку своєї діяльності розробити європейську систему сертифікації підприємств технічного обслуговування рухомого складу і надати рекомендації щодо впровадження такої системи;

- розробити рекомендації стосовно визначення загальних уніфікованих критеріїв для оцінки професійної компетенції персоналу, який здійснює експлуатацію і технічне обслуговування залізничної системи;

- розробити рекомендації стосовно статусу системи акредитації центрів підготовки професійної компетенції; проводити консультації із соціальними партнерами з питань, визначених у Рішенні Комісії 98/500/ЄС [23];

- інформувати відповідну державу-члена про візит до неї службовців Агентства, що планується, імена офіційних осіб, делегованих Агентством, і про дату початку візиту. Офіційні особи Агентства, які визначені для здійснення таких візитів, повинні надати таку інформацію після оприлюднення рішення виконавчого директора, в якому конкретизуються наміри і мета їхнього візиту;

- за рахунок власного бюджету замовляти проведення дослідницьких робіт, якщо вони є необхідними для рішення завдань.

Контроль за виконанням бюджету надається виконавчому директору Агентства. Кошториси всіх прибутків і витрат Агентства мають бути підготовлені для кожного фінансового року, відповідно до витрат у поточному календарному році, і мають бути чітко відображені в бюджеті Агентства. Має бути дотриманим баланс прибутків і витрат, при цьому після закінчення кожного фінансового року, але не пізніше 1 липня, виконавчий директор повинен направити остаточний бюджет разом із висновком Адміністративної ради до Європейського Парламенту, Ради, Комісії і Суду Аудиторів.

Європейське агентство з авіаційної безпеки (ЄААБ) є центральним органом у Стратегії авіаційної безпеки Європейського Союзу. Його завдання — забезпечувати найвищі спільні стандарти безпеки та захисту навколишнього середовища в цивільній авіації. Повітряний транспорт став найбезпечнішим засобом подорожей. Разом зі збільшенням повітряного трафіку потрібно докладати спільних зусиль на загальноєвропейському рівні, щоб повітряний транспорт залишився таким же безпечним та надійним: національні органи влади мають продовжувати здійснювати більшу частину завдань на операційному рівні, таких як сертифікація індивідуальних повітряних суден чи видача ліцензій пілотам, а Агентство виробляє спільні правила безпеки та захисту навколишнього середовища на європейському рівні. Воно слідкує за застосуванням стандартів шляхом здійснення інспекцій держав—членів і проводить необхідну технічну експертизу, навчання та дослідження. Європейське агентство з авіаційної без-

пеки також несе відповідальність за сертифікацію типів, тобто, сертифікацію певних моделей повітряних суден, двигунів чи деталей, дозволених для використання в Європейському Союзі. На сьогодні головними завданнями Агентства є: розробка проєктів нормативних актів щодо безпеки та надання консультацій з технічних питань Європейській Комісії та державам-членам; інспектування, навчання та стандартизація з метою забезпечення одноманітного застосування законодавства з авіаційної безпеки в Європі в усіх державах—членах; сертифікація повітряних суден, двигунів та їх запчастин на відповідність до норм безпеки та екологічної придатності; затвердження проєктів і контроль за конструкторськими організаціями в усьому світі, а також за заводами-виробниками та ремонтними заводами за межами Європейського Союзу; збирання даних, аналіз та дослідження з метою підвищення авіаційної безпеки. Проте, Європейська Комісія вже запропонувала розширити сферу відповідальності Агентства на наступні важливі сфери підтримки авіаційної безпеки: правила і процедури діяльності цивільної авіації; ліцензування екіпажів у державах—членах; сертифікація повітряних ліній поза державами—членами. Останні завдання плануються передати до компетенції Агентства до 2008 року. Розглядаючи довгострокову перспективу, ймовірно, Агентство буде грати ключову роль у забезпеченні безпеки аеропортів і системах управління повітряним трафіком. Європейське агентство з авіаційної безпеки почало функціонувати в 2003 року на базі Регламенту Європейського Парламенту та Ради 1592/2002 [24]. Як незалежний орган Європейського Союзу, відповідно до права Європейського Союзу, він зараховується до держав—членів та інституцій Європейського Союзу. Орган управління з представниками держав—членів та Європейської Комісії затверджує бюджет Агентства і його робочу програму. Авіаційну промисловість активно залучено в роботу Агентства через його консультативні комітети. Також існує незалежна апеляційна рада. Агентство розташоване в Колоні, Німеччині, і вже має майже 300 професіоналів з усіх держав—членів. Проте, воно все ще продовжуватиме наймати висококваліфікованих спеціалістів та адміністраторів у наступні декілька років, оскільки воно є Європейським центром неперевершеності в авіаційній безпеці. Європейське агентство з авіаційної безпеки налагоджує тісні зв'язки з аналогічними організаціями у всьому світі, включаючи Міжнародну організацію з цивільної авіації (ІКАО), Федеральну авіаційну адміністрацію (ФАА) у Сполучених Штатах Америки та авіаційними властями Канади, Бразилії, Ізраїлю, Китаю та Росії. Робочі документи між Агентством та цими організаціями спрямовані на гармонізацію стандартів.

Європейське агентство з безпеки мореплавства (САБМ), утворене внаслідок катастрофи танкера «Еріка», буде спрямовувати свої зусилля на удосконалення системи безпеки мореплавства у Співтоваристві. Його завданнями є: зменшення ризику настання аварій в мореплавстві, забруднення морів кораблями та загибелі людей на морі. Взагалі Агентство буде надавати Комісії технічні і наукові консультації в галузі морської безпеки та попередження забруднення кораблями у процесі прийняття останнього нових нормативних актів, наглядом за їх виконанням та оцінкою їх ефективності. Посадові особи Агентства також будуть тісно співробітничати з морськими службами держав—членів. Ключові сфери, в яких Агентство буде також вести свою діяльність: посилення режиму портового контролю з боку держави; розвиток спільної методології розслідування пригод на морі; створення системи моніторингу та інформування щодо суднового трафіку у Співтоваристві. Агентство буде дуже тісно співробітничати з державами—членами. Воно буде надавати відповіді на їх запити щодо практичного застосування законодавства Співтовариства, як то, наприклад, нещодавно прийнятої Директиви щодо моніторингу трафіку, та може організувати відповідні тренувальні заходи. Агентство полегшить співробітництво між державами—членами та розповсюдить у Співтоваристві найліпшу практику. Також Агентство буде відігравати позитивну роль у процесі розширення Європейського Союзу шляхом надання допомоги країнам, що приєднуються, у застосуванні законодавства Співтовариства щодо безпеки мореплавства та запобігання забрудненню суднами навколишнього середовища. Агентство зробить значний внесок у процес оцінки ефективності законодавства Співтовариства шляхом надання Комісії та державам-членам об'єктивної, надійної і порівняльної інформації та даних щодо безпеки мореплавства та забруднення судами. Після крупних корабельних катастроф у водах Європи, таких як затоплення порому «Естонія» та танкерів «Еріка» і «Престиж», було прийнято дуже важливі нормативно-правові акти з метою підвищення безпеки мореплавства і зменшення забруднення кораблями навколишнього середовища. До найбільш важливих Директив та Регламентів належать Регламент 336/2006/ЄС Європейського Парламенту і Ради щодо застосування Міжна-

родного Кодексу управління безпекою в кордонах Співтовариства [25] та визнання нечинним Регламент Ради 3051/95/ЄС про безпеку експлуатації пасажирських поромів типу «ро-ро» [26]; Директива Європейського Парламенту та Ради 2003/25/ЄС щодо певних вимог до стабільності для пасажирських суден [27]; Директива Європейського Парламенту та Ради 2003/24/ЄС, що вносить зміни в Директиву Ради 98/18/ЄС щодо правил безпеки та стандартів для пасажирських суден [28] та інші. Для забезпечення належного, гармонізованого та ефективного застосування цього пакета законодавства, необхідно забезпечити діалог та співробітництво між всіма сторонами. Отже, головним завданням ЄАБМ є організація та забезпечення цього діалогу між 27 Європейськими державами та Європейською Комісією.

Кожна країна Європейського Союзу має міністерство транспорту (або міністерство транспорту та комунікацій), яке здійснює загальне керівництво розвитком транспорту. Враховуючи, що сферу транспорту повністю лібералізовано, функціями Міністерства транспорту є: встановлення єдиних правил доступу на ринки перевезень; встановлення вимог з екології; встановлення режиму праці та відпочинку водіїв; обмеження руху автомобільного транспорту в умовах перевантаження доріг автомобілями чи високого рівня викидів в атмосферу; розвиток Транс'європейської транспортної мережі (мережі автодоріг, мостів, тунелів). Міський пасажирський транспорт є власністю територіальних громад. Як правило, міський транспорт збитковий і дотується з місцевих бюджетів. Регулювання діяльності міського пасажирського транспорту здійснюється міськими органами виконавчої влади (меріями тощо).

Відповідно до законодавства Європейського Союзу в кожній державі—члені має бути створено регуляторний орган у сфері залізничного транспорту. Головним завданням регуляторного органу є гарантування справедливих і недискримінаційних умов доступу до залізничної мережі та послуг. Юридичною підставою створення і функціонування регуляторного органу є стаття 10.7 Директиви 2001/12/ЄС, що вносить зміни в Директиву Ради 91/440/ЄС з питань розвитку залізниць Співдружності [29] та статті 30-31 Директиви 2001/14/ЄС про розподілення потужностей залізничної інфраструктури, стягнення зборів за її використання і проведення сертифікації на відповідність вимогам безпеки [30]. Згідно з положеннями, викладеними в зазначених статтях, регуляторний орган є незалежним та відокремленим від будь-якої уповноваженої особи інфраструктури, органу розподілу інфраструктури або потужностей, або заявника. Цей орган є незалежним у своїй організації, юридичній структурі, фінансуванні та прийнятті рішень. Регуляторний орган має бути апеляційним органом при врегулюванні суперечок щодо дотримання умов недискримінаційного доступу до ринку. Кожен заявник або зацікавлена сторона має право подати позов (скаргу) до регуляторного органу у разі виявлення факту дискримінації або іншого порушення своїх прав. Регуляторний орган має гарантувати, щоб дії уповноваженої особи інфраструктури (адміністрації інфраструктури) не порушували умов конкуренції. Регуляторний орган здійснює нагляд за будь-якими переговорами на рівні розподілу між заявником та уповноваженою особою інфраструктури та має право втручання у разі необхідності. Крім того, регуляторний орган здійснює моніторинг стану конкуренції на ринку залізничних послуг. Реалізація цієї функції полягає в тому, що на підставі скарг або на підставі власної ініціативи цей орган вживає заходів з метою запобігання негативних наслідків. Регуляторний орган також наділений правом вимагати необхідну інформацію від управляючого інфраструктурою (уповноваженої особи), заявника, зацікавлених третіх сторін. На європейському рівні та за допомогою Європейської Комісії, регуляторні органи повинні здійснювати обмін інформацією про свою роботу та принципи прийняття рішень з метою розробки та впровадження загального підходу, включаючи врегулювання будь-яких конфліктних ситуацій.

## 2.2. Інституції України у сфері транспортних коридорів

У процесі прийняття рішень щодо створення та розвитку міжнародних транспортних коридорів в Україні головним чином задіяно три основних інституції: Верховна Рада України, Президент України, Кабінет Міністрів України. Крім цих інституцій одним з головних органів центральної виконавчої влади в галузі дорожньо-транспортного комплексу є Міністерство транспорту та зв'язку України та його підгалузеві урядові органи (Державна адміністрація залізничного транспорту, Державний департамент автомобільного транспорту, Державна авіа-

ційна адміністрація, Державний департамент морського і річкового транспорту, Державний департамент з питань зв'язку та інформатизації), Державна служба автомобільних доріг України та інші центральні органи виконавчої влади України.

Основні напрями державної політики у сфері транспортних коридорів та законодавчі основи її реалізації визначає Верховна Рада України. До повноважень Верховної Ради України у сфері транспортних коридорів належить прийняття законів, що стосуються визначення засад внутрішньої і зовнішньої політики розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів, затвердження загальнодержавних програм, одержання Україною від іноземних держав, банків і міжнародних фінансових організацій позик, не передбачених Державним бюджетом України, здійснення контролю за їхнім використанням, надання законом згоди на обов'язковість міжнародних договорів України та денонсація міжнародних договорів України.

Президент України представляє державу в міжнародних відносинах, здійснює керівництво зовнішньополітичною діяльністю держави, веде переговори та укладає міжнародні договори України.

Загальне державне регулювання діяльності у сфері розвитку транспортних коридорів здійснює Кабінет Міністрів України, який є вищим органом у системі органів виконавчої влади відповідно до своїх повноважень. Кабінет Міністрів України забезпечує здійснення внутрішньої і зовнішньої політики держави, проведення фінансової, цінової та інвестиційної політики; розробляє і впроваджує загальнодержавні програми розвитку міжнародних транспортних коридорів в Україні. Кабінет Міністрів України в межах своєї компетенції видає постанови і розпорядження, які є обов'язковими до виконання всіма центральними органами виконавчої влади в Україні.

Міністерство транспорту та зв'язку України (Мінтрансзв'язку) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України. Мінтрансзв'язку у своїй діяльності керується Конституцією України [31], законами України, постановами Кабінету Міністрів України та Положенням про Міністерство транспорту та зв'язку України [32]. Мінтрансзв'язку є головним (провідним) органом у системі центральних органів виконавчої влади з питань: реалізації державної політики в галузі авіаційного, автомобільного, залізничного, морського і річкового транспорту та у сфері використання повітряного простору України; забезпечення безпеки руху, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства; надання послуг поштового зв'язку, телекомунікацій та інформатизації, користування радіочастотним ресурсом України; здійснення заходів для створення та розвитку єдиної транспортної системи України; забезпечення проведення державної політики з питань розвитку всіх видів автомобільних доріг на території України; створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів, інфраструктури транспортного комплексу України; здійснення заходів щодо забезпечення інтеграції національної транспортної системи України до європейської і світової транспортних систем, а також сфери надання послуг поштового зв'язку, телекомунікацій та інформатизації — до європейського і світового інформаційного простору. Мінтрансзв'язку відповідно до покладених на нього завдань вживає заходів до реалізації галузевого співробітництва України з Європейським Союзом, у межах своїх повноважень забезпечує виконання Українською Стороною зобов'язань за Угодою про партнерство та співробітництво між Україною та Європейським Союзом, адаптацію законодавства України з питань функціонування транспортного комплексу та галузі зв'язку, використання повітряного простору України, забезпечення безпеки судноплавства, торговельного мореплавства, надання послуг поштового зв'язку, телекомунікацій та інформатизації, користування радіочастотним ресурсом України до законодавства Європейського Союзу та євроатлантичних структур, здійснює інші заходи щодо інтеграції України до Європейського Союзу.

Державна адміністрація залізничного транспорту (Укрзалізниця) є органом управління залізничним транспортом загального користування, підвідомчим Мінтрансу. Укрзалізниця у своїй діяльності керується Конституцією України, законами України, постановами та розпорядженнями Кабінету Міністрів України, наказами Мінтрансзв'язку та Положенням про Державну адміністрацію залізничного транспорту України [33]. Укрзалізниця здійснює централізоване управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученні та регулює виробничо-господарську діяльність залізниць у сфері організації цього процесу. Укрзалізниця відповідно до покладених на неї завдань: розробляє та впроваджує нові маршрути вантажних і пасажирських перевезень у внутрішньому та міжнародному залізничному сполу-

ченні; організує проведення розрахунків із залізницями іноземних держав за міжнародні перевезення; сприяє: формуванню ринку транспортних і транспортно-експедиторських послуг, утворенню нових організаційних структур усіх форм власності на залізничному транспорті; здійснює функції з участі у підготовці міжнародних договорів України з питань загальнодержавної власності; розробляє та погоджує в установленому порядку умови перевезень експортних, імпорتنних і транзитних вантажів; розробляє плани перевезення вантажів залізничним транспортом у прямому, змішаному і міжнародному сполученні, представляє інтереси залізниць під час погодження цих планів у відповідних органах; здійснює реалізацію єдиної інвестиційної політики, координує планування розвитку залізниць та інфраструктури, в тому числі на міжнародних транспортних коридорах; організує роботу з підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів; представляє інтереси залізничного транспорту України у міжнародних організаціях і спілках залізничників; бере участь у підготовці міжнародних угод щодо забезпечення потреб залізничного транспорту України у матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах, а також у підготовці та проведенні міжнародних нарад, конференцій, інших форумів з питань, пов'язаних з діяльністю залізниць; вживає заходів для забезпечення безпеки функціонування залізничного транспорту, його інфраструктури та надійності його роботи; розробляє та здійснює заходи, спрямовані на зменшення шкідливого впливу залізничного транспорту на навколишнє природне середовище, контролює додержання вимог національних і міжнародних документів з цих питань.

Державний департамент автомобільного транспорту (Укравтоотранс) є урядовим органом державного управління у галузі автомобільного транспорту і діє у складі Мінтрансз'язку та його підпорядковується. Укравтоотранс у своїй діяльності керується Конституцією України [31], законами України, постановами та розпорядженнями Кабінету Міністрів України, наказами Мінтрансз'язку та Положенням про Державний департамент автомобільного транспорту [34]. Основними завданнями Укравтоотрансу є: державне регулювання в галузі автомобільного транспорту; участь у формуванні державної економічної, інвестиційної політики в галузі автомобільного транспорту в межах єдиного транспортно-дорожнього комплексу; участь у розробленні прогнозів та проєктів програм розвитку автомобільного транспорту на основі аналізу його діяльності; моніторинг ринку автотранспортних послуг та сприяння розвитку конкуренції; забезпечення реалізації державної політики у сфері міжнародних автомобільних перевезень пасажирів і вантажів; підготовка в установленому порядку проєктів міжнародних договорів з питань міжнародного автомобільного сполучення; за дорученням Мінтрансз'язку участь в роботі міждержавних комісій і міжнародних організацій з питань автомобільних перевезень та забезпечення виконання положень міжнародних договорів з питань автомобільного транспорту; формування маршрутної мережі регулярного міжнародного автобусного сполучення відповідно до положень міжнародних договорів про міжнародне автомобільне сполучення, актів законодавства, погодження з відповідними органами інших держав квоти дозволів на міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів; забезпечення видачі дозвільних документів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів. У 2004 році створено Головну Державну інспекцію на автомобільному транспорті, яка повинна забезпечити ефективність функціонування системи шляхом: створення умов справедливої конкуренції за принципом діяльності без нелегальних перевізників і допуску до діяльності шляхом видачі ліцензій на здійснення усіх видів перевезень — без корупції; підвищення рівня безпечності перевезень; здійснення об'єктивного прозорого контролю за дотриманням законодавства.

Державну службу автомобільних доріг України (Укравтодор) [35] як центральний орган виконавчої влади створено на базі ліквідованої Української державної корпорації по будівництву, ремонту та утриманню автомобільних доріг, з метою підвищення ефективності функціонування автомобільних доріг України та управління дорожнім господарством. Правова діяльність з питань розвитку автомобільних доріг регулюється Законом України «Про автомобільні дороги» [36]. Законом визначаються правові, економічні, організаційні та соціальні засади забезпечення функціонування автомобільних доріг, їх будівництва, реконструкції, ремонту та утримання в інтересах держави і користувачів автомобільних доріг. Державну політику і стратегію розвитку всіх видів автомобільних доріг на території України здійснює центральний орган виконавчої влади у галузі транспорту.

Основні заходи щодо розвитку і розбудови автомобільних доріг загального користування, в тому числі міжнародних автомобільних транспортних коридорів до 2010 року, передбачено «Державною Програмою розвитку автомобільних доріг загального користування на 2005—

2010 роки» [37]. Програма ґрунтується на: «Державній програмі створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів» [13], «Комплексній програмі утвердження України як транзитної держави у 2002—2010 роках» [2], «Програмі створення системи інформаційного забезпечення на автомобільних дорогах загального користування на 2002—2010 роки» [38], «Державній програмі забезпечення безпеки руху на автомобільних дорогах, вулицях міст, інших населених пунктів і залізничних переїздах на 2003—2007 роки» [39], «Концепції реформування транспортного сектора економіки» [40], «Загальнодержавній програмі формування національної екологічної мережі України на 2000—2015 роки» [41].

У зв'язку із завершенням «Державної програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» [13], розрахованої до 2005 року, прийнято «Програму розвитку міжнародної мережі міжнародних транспортних коридорів на 2006 — 2010 рр.» [18]. Заходи і завдання Програми розвитку автомобільних доріг загального користування виконуватимуться за рахунок коштів, визначених законами України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» [42], «Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів» [43] і «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» [44], а також довгострокових кредитних та інвестиційних ресурсів. Будівництво основних магістральних доріг передбачається здійснювати переважно за рахунок кредитів та довгострокових фінансових інвестицій, повернення яких передбачається із загального фонду державного бюджету. Програмою розвитку автомобільних доріг загального користування [37] основним завданням визначено розвиток мережі магістральних автомобільних доріг. Розвиток мережі магістральних автомобільних доріг передбачає будівництво і реконструкцію насамперед національної мережі міжнародних транспортних коридорів; будівництво автомобільних доріг в обхід великих міст; підвищення рівня безпеки дорожнього руху за допомогою засобів дорожньої служби, розвиток дорожнього сервісу та інформаційного забезпечення учасників дорожнього руху; захист навколишнього природного середовища у процесі будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг з врахуванням потреб формування екомережі країни; підвищення ефективності інвестиційної діяльності. Першочергово здійснюватимуться роботи, спрямовані на збереження існуючої мережі автомобільних доріг державного значення та вдосконалення мережі міжнародних транспортних коридорів. Надходження коштів на розбудову автомобільних доріг передбачається із спеціальних фондів державного бюджету, у тому числі таких як: — акцизний збір з вироблених нафтопродуктів і транспортних засобів; акцизний збір з імпортованих нафтопродуктів і транспортних засобів; мито на нафтопродукти, транспортні засоби та шини до них; плата за проїзд автомобільними дорогами, що входить до складу єдиного збору, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон; плата за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні, що справляється поза пунктами пропуску через державний кордон. Підвищення ефективності інвестиційної діяльності забезпечуватиметься шляхом залучення недержавних інвестицій та впровадження новітніх технологій. Інвестиційна політика спрямовуватиметься, насамперед, на залучення додаткових недержавних коштів для збільшення обсягів робіт з розвитку магістральних автомобільних доріг та міжнародних транспортних коридорів, у тому числі на умовах концесії. Триватиме співпраця з Європейським банком реконструкції та розвитку, відновиться робота із Світовим банком, Європейським інвестиційним банком та іншими міжнародними фінансовими організаціями. Активізується робота щодо залучення грантів Європейського Союзу.

Державний департамент морського і річкового транспорту (Укрморрічфлот) є урядовим органом державного управління в галузі морського і річкового транспорту, діє у складі Мінітрансу зв'язку та йому підпорядковується. Укрморрічфлот у своїй діяльності керується Конституцією України [31], законами України, постановами та розпорядженнями Кабінету Міністрів України, наказами Мінтрансу зв'язку та «Положенням про Державний департамент морського і річкового транспорту» [45]. Укрморрічфлот відповідно до покладених на нього завдань: здійснює державний нагляд у морських торговельних і річкових портах та територіальних водах України законодавства про судноплавство, а також вимог міжнародних договорів України усіма морськими і річковими суднами незалежно від форми власності, галузевої належності та прапора держави, під яким плаває судно; забезпечує розроблення проєктів нормативно-правових актів з питань: безпеки судноплавства; перевезень пасажирів та вантажів морським і річковим транспортом; видає відповідно до законодавства суб'єктам підприємницької діяль-

ності ліцензії на міжнародні перевезення пасажирів та вантажів морським і річковим транспортом, на агентування морського торговельного флоту; сприяє розвитку міжнародних науково-технічних та інформаційних зв'язків у галузі морського судноплавства; бере участь у підготовці проєктів міжнародних договорів з питань морського і річкового транспорту; організовує розроблення заходів щодо зменшення шкідливого впливу діяльності морського і річкового транспорту на довкілля; забезпечує розвиток зовнішньоекономічних зв'язків та участь України в міжнародних морських організаціях за дорученням Мінітрансу.

Державна авіаційна адміністрація (Державіаадміністрація) є урядовим органом державного управління у галузі авіаційного транспорту і діє у складі Мінітрансу зв'язку та йому підпорядковується. Державіаадміністрація у своїй діяльності керується Конституцією України, законами України, постановами та розпорядженнями Кабінету Міністрів України, наказами Мінітрансу зв'язку та «Положенням про Державну авіаційну адміністрацію» [46]. Основними завданнями Державіаадміністрації є: здійснення державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації; сертифікація та реєстрація об'єктів і суб'єктів цивільної авіації та ліцензування їх діяльності; підготовка пропозицій щодо розроблення нормативно-правових актів стосовно організації діяльності цивільної авіації; участь у підготовці проєктів національних, державних і галузевих програм розвитку цивільної авіації та їх реалізації. Державіаадміністрація відповідно до покладених на неї завдань: здійснює нагляд за безпекою польотів повітряних суден, льотною придатністю суден, внесених до Державного реєстру цивільних повітряних суден, придатністю до експлуатації аеродромів, аеронавігаційних технічних засобів, інших об'єктів цивільної авіації та їх захист від актів незаконного втручання, а також забезпечує державне регулювання, контролює та проводить перевірку ефективності системи авіаційної безпеки; здійснює інспектування іноземних повітряних суден на території України на відповідність стандартам Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО); видає в межах своїх повноважень розпорядчі документи, що регулюють організацію діяльності цивільної авіації; сприяє створенню та розвитку системи інформаційного забезпечення діяльності цивільної авіації; установлює порядок та проводить реєстрацію, сертифікацію і видає дозволи на експлуатацію цивільних повітряних суден, аеродромів, посадкових майданчиків, аеропортів, авіаційної наземної техніки, аеродромного обладнання, на застосування бортових радіостанцій на цивільних повітряних суднах з присвоєнням радіотелефонних і радіотелеграфічних позиційних, а також визначає порядок метеорологічного забезпечення на аеродромах та маршрутах польотів; проводить сертифікацію технічних засобів, що застосовуються під час використання повітряного простору, суб'єктів та об'єктів аеронавігації, сертифікацію експлуатантів, розробників та виробників авіаційної техніки, а також організації з її технічного обслуговування і суб'єктів комерційного обслуговування авіаційних перевезень; присвоює суднам, внесеним до Державного реєстру цивільних повітряних суден, державні та реєстраційні розпізнавальні знаки; погоджує технічні вимоги та проєкти щодо розробки нової цивільної авіаційної техніки, авіаційної наземної техніки, аеродромного обладнання, радіоелектронних засобів забезпечення польотів, навігації, зв'язку, автоматизованої системи управління повітряним рухом та тренажерів; розробляє вимоги до визначення рівня кваліфікації та професійної придатності авіаційного персоналу і служб авіаційної безпеки цивільної авіації, представників України у міжнародних організаціях цивільної авіації, представників перевізників України в інших державах відповідно до стандартів ІКАО, а також організовує і контролює їх підготовку, перепідготовку, сертифікацію та атестацію; визнає іноземні свідоцтва авіаційного персоналу; регулює використання повітряного простору; забезпечує захист інтересів авіаперевізників, національного ринку авіаперевезень та створення рівних умов для забезпечення розвитку господарської діяльності підприємств цивільної авіації усіх форм власності; видає відповідно до законодавства ліцензії на провадження авіаційної діяльності та відповідні дозволи на виконання польотів цивільних повітряних суден з наданням комерційних прав експлуатантам таких суден усіх форм власності; вживає в межах своїх повноважень заходів щодо забезпечення розвитку та захисту конкуренції в галузі цивільної авіації; розробляє пропозиції щодо встановлення державних регульованих тарифів та подає їх Мінітрансу зв'язку, визначає особливості застосування таких тарифів; здійснює контроль за обов'язковим авіаційним страхуванням; проводить державну політику з питань розвитку цивільної авіації; організовує забезпечення пошуку та рятування повітряних суден, що зазнають чи зазнали лиха, в єдиній системі пошуку і рятування; бере участь у розробленні проєктів національних, державних і галузевих програм розвитку цивільної авіації; розробляє заходи щодо зменшення шкідливого впливу авіаційної діяльності на

наволишнє природнє середовище та контролює їх виконання; забезпечує надходження коштів до Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях і їх цільовє використання; розробляє проекти міжнародних договорів, готує пропозиції щодо їх укладення і денонсації; забезпечує створення умов для провадження діяльності України в Міжнародній організації цивільної авіації (ІКАО), інших міжнародних організаціях і відповідно до законодавства представляє в них національні інтереси, сприяє розвитку міжнародних науково-технічних та інформаційних зв'язків у сфері авіаційної діяльності, бере участь у міжнародних конференціях з питань діяльності цивільної авіації; вживає у межах своїх повноважень заходів до поглиблення співробітництва України з Європейським Союзом у галузі цивільної авіації, забезпечує виконання Українською Стороною зобов'язань за Угодою про партнерство та співробітництво між Україною та Європейським Союзом [3], адаптацію національного законодавства з питань цивільної авіації до законодавства Європейського Союзу, здійснює інші заходи щодо інтеграції України до Європейського Союзу; виконує інші функції відповідно до покладених на неї завдань.

Державний департамент з питань зв'язку та інформатизації (Держзв'язку) є урядовим органом державного управління, який діє у складі Мінтрансу зв'язку та підпорядковується йому. Держзв'язку в своїй діяльності керується Конституцією України, законами України, постановами та розпорядженнями Кабінету Міністрів України, наказами Мінтрансу зв'язку та «Положенням про Державний департамент з питань зв'язку та інформатизації» [47]. Основними завданнями Держзв'язку є: участь у реалізації державної політики у сферах телекомунікацій, інформатизації, користування радіочастотним ресурсом України та надання послуг поштового зв'язку; здійснення державного управління у сферах телекомунікацій, інформатизації, користування радіочастотним ресурсом України та надання послуг поштового зв'язку; узагальнення практики застосування та підготовка пропозицій щодо вдосконалення законодавства з питань, що належать до його компетенції, розроблення та організація виконання актів законодавства, здійснення контролю за їх реалізацією; сприяння розвитку підприємництва на конкурентних засадах у сферах телекомунікацій, інформатизації, користування радіочастотним ресурсом України та надання послуг поштового зв'язку, проведення у цих сферах державної інвестиційної та антимонopolної політики; створення умов для інтеграції сфер телекомунікацій, інформатизації, користування радіочастотним ресурсом України та надання послуг поштового зв'язку в європейський та світовий інформаційний простір. Разом з відповідними центральними органами виконавчої влади Держзв'язку бере участь у підготовці проектів міжнародних договорів України, розробляє нормативно-правові акти та здійснює організаційні заходи щодо запровадження електронного документообігу та застосування електронного цифрового підпису.

Міжвідомчу комісію з питань транспортних коридорів та транзитної політики [48] (далі — Комісія) створено як постійно діючий орган при Кабінеті Міністрів України. Комісія сприяє проведенню державної технічної, економічної, фінансової та соціальної політики щодо розвитку транзитного потенціалу України, створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів, входження їх до міжнародної транспортної системи, здійснює заходи щодо захисту національних інтересів у цих сферах. Основним завданням Комісії є підготовка пропозицій щодо організації виконання Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні [13] і Комплексної програми утвердження України як транзитної держави у 2002—2010 роках [2]. Крім цього, на Комісію покладено такі завдання: організація роботи з розроблення та погодження проектів відповідних актів законодавства, концепцій, програм і заходів розвитку транспортної інфраструктури, підготовка пропозицій щодо матеріального і фінансового забезпечення реалізації та виконання зазначених концепцій, програм і заходів; координація діяльності центральних і місцевих органів виконавчої влади щодо виконання покладених на них завдань із створення і функціонування транспортних коридорів та реалізації державної транзитної політики; сприяння організації співробітництва міністерств та інших центральних органів виконавчої влади з відповідними органами іноземних держав і міжнародними організаціями, участь у розробленні проектів міжнародних угод України про створення і функціонування транспортних коридорів та у формуванні державної транзитної політики; розгляд пропозицій щодо впровадження інвестиційних проектів та їх черговості. До складу Комісії входять голова, чотири його заступники, відповідальний секретар, члени Комісії. Комісію очолює Перший віце-прем'єр-міністр України. Діяльність Комісії забезпечують Мінтранс та Мінекономіки. Комісія може утворю-



вати для забезпечення своєї діяльності постійно діючі та тимчасові підкомісії або робочі групи, затверджувати їх склад і план роботи, визначати період їх функціонування.

Органи, що регулюють діяльність залізничної транспортної галузі в Європейському Союзі та Україні головним чином відрізняються тим, що в Європейському Союзі основним завданням регуляторного органу є гарантування справедливих і недискримінаційних умов доступу до залізничної мережі та рівність всіх суб'єктів відносин, що виникають у сфері залізничного транспорту. В першу чергу діяльність регуляторних органів Європейського Союзу спрямовано на регулювання діяльності залізничних підприємств, які здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, надання їм доступу до залізничної інфраструктури. В Україні регуляторний орган (Укрзалізниця) здійснює об'єднані функції, по-перше, він визначає транспорту політику в цій галузі, по-друге, він контролює та координує діяльність із перевезення пасажирів та вантажів, при цьому перевезення здійснюють структурні підрозділи Укрзалізниці, які є державними підприємствами. Укрзалізниця здійснює централізоване управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученні та регулює виробничо-господарську діяльність залізниць у сфері організації цього процесу. Укрзалізниця має право: безпосередньо взаємодіяти з відповідними органами інших держав і укладати з ними договори (угоди) з питань, що належать до її компетенції; утворювати цільовий інвестиційний фонд розвитку залізничного транспорту згідно із законодавством.

Основним завданням правового регулювання автомобільної галузі є створення вільного ринку перевезень у межах Європейського Союзу та умов безпечного, якісного й ефективного перевезення пасажирів та вантажів, надання додаткових транспортних послуг. Законодавство Європейського Союзу у сфері автомобільного транспорту спрямоване на: забезпечення балансу інтересів користувачів транспортних послуг та автомобільних перевізників, права громадян Європи на одержання високоякісних послуг, гарантуючи їм комплексне обслуговування за доступними цінами; надання користувачам транспорту допомоги у вивченні й використанні своїх прав; забезпечення якісного та безпечного функціонування автомобільного транспорту; узгодження норм, що регулюють порядок перевірки й накладення штрафів за перевищення швидкості й знаходження в нетверезому стані водіїв міжнародного вантажного транспорту; погоджена координація податків на паливо для комерційного транспорту, особливо для вантажних автомобілів; узгодження правових норм стягнення плати за проїзд (ціна за використану інфраструктуру повинна змінюватися однаково залежно від категорії використовуваної інфраструктури, часу доби, відстані, габаритів і маси транспортного засобу, а також від інших факторів, що впливають на інтенсивність руху, стан інфраструктури й навколишнього середовища); підвищення екологічності й безпеки дорожнього транспорту, а також для впровадження інтелектуальних систем з метою підвищення ефективності керування інфраструктурою.

Законодавство України стосовно автомобільного транспорту спрямоване на: забезпечення балансу інтересів держави, органів самоврядування, користувачів транспортних послуг та транспортних підприємств, установ, організацій незалежно від форм власності; забезпечення якісного та безпечного функціонування автомобільного транспорту; розвиток та удосконалення нормативної бази діяльності автомобільного транспорту; визначення загальних засад стратегічного розвитку, системи управління, реформування та регулювання автомобільного транспорту; визначення пріоритетних напрямків розвитку та шляхів оптимізації діяльності автомобільного транспорту; захист прав споживачів під час їх транспортного обслуговування; захист національного ринку транспортних послуг та суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту; створення рівних умов для роботи всіх суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту, обмеження монополізму та розвиток конкуренції; забезпечення зайнятості населення, підготовки спеціалістів і робочих кадрів, охорони праці; національне використання енергетичних та матеріальних ресурсів; охорону довкілля від шкідливого впливу автомобільного транспорту, проведення науково-технічної роботи, досліджень та розвиток системи статистики. Ліцензування на автомобільному транспорті спрямоване на визначення початкових і поточних умов надання послуг з перевезень пасажирів і вантажів, а також найважливіших параметрів обслуговування споживачів. Завданням ліцензування на автомобільному транспорті є сприяння становленню сучасного ринку послуг, розвитку автомобільного транспорту, створення прозорого конкурентного середовища та стимулювання впровадження нових видів послуг; підвищення ефективності використання транспортних засобів; створення конкурентного середовища; захист прав споживачів та ринку послуг від небезпечних перевезень; забезпечен-

ня соціальних стандартів транспортного обслуговування; забезпечення використання сертифікованих і дозволених для використання транспортних засобів; забезпечення допуску автомобільних перевізників до перевезення пасажирів транспортними засобами на комерційній основі шляхом їх попередньої перевірки на відповідність вимогам ліцензійних умов. Інвестиційну політику на автомобільному транспорті, спрямовану на реалізацію положень загальнодержавних програм розвитку автомобільного транспорту, реалізують органи виконавчої влади на конкурсних засадах у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України. Інвестиційні проекти на автомобільному транспорті реалізують суб'єкти господарювання шляхом використання своїх внутрішніх ресурсів, зовнішніх інвестиційних ресурсів, а також позичкових та залучених коштів.

Таким чином, функції Міністерства транспорту України та європейських міністерств щодо регулювання діяльності авіаційного, автомобільного та водного транспорту збігаються. В Україні, в цілому, створено законодавчу базу в галузі автомобільного транспорту, проте вона не завжди відповідає європейському законодавству. На автомобільному транспорті залишається низка нерозв'язаних проблем стосовно управління галуззю. Незбалансованість і некомплектність вирішення проблем автомобільного транспорту особливо гостро стала відчутною в ринкових умовах, коли майже всі транспортні засоби й сфера їхнього обслуговування стали приватними. Чинна система управління автомобільним транспортом не забезпечує на державному рівні пріоритетність розвитку транспорту загального користування, захист вітчизняного виробника дорожніх транспортних засобів від імпорту іноземних автомобілів, особливо застарілих. Стихийне формування і розвиток транспорту загального користування, регулювання тарифів, наявність великої кількості пільгових категорій пасажирів, відсутність інвестування в оновлення парку автобусів необхідних класів та призначення, самоусунення регіональних і центральних органів влади від вирішення цих проблем, недостатнє бюджетне фінансування призвели до втрати автомобільним транспортом таких пріоритетів, як ефективність, потужність, надійність, безпечність і доступність.

На авіаційному та морському транспорті методи регулювання відповідають європейським принципам. На цих видах транспорту пройшов розподіл підприємств на операторські компанії та інфраструктуру (порти, аеропорти) і відбулося створення конкурентного середовища на ринку перевезень. Разом з тим, ринок знаходиться у процесі становлення, «хворобами росту» є створення малопотужних численних компаній з низьким рівнем капіталізації, що не витримують конкуренції на міжнародному ринку перевезень.

На залізничному транспорті поки що не розподілено функції господарчого управління та регуляторні функції, що не відповідає європейським принципам створення вільної конкуренції та відкриття ринку перевезень у загальноєвропейському масштабі. Тому необхідно провести реформування залізничного транспорту відповідно до європейських принципів функціонування залізниць, а саме розробити та прийняти нормативно-правові акти, що забезпечать: утворення Державного департаменту залізничного транспорту у складі Міністерства транспорту та зв'язку; створення Державного акціонерного товариства «Українські залізниці»; створення підприємств з управління залізничною інфраструктурою; створення операторських компаній з вантажних перевезень; створення операторських компаній пасажирських перевезень.

### **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ І РОЗБУДОВИ МЕРЕЖІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ У ЗАКОНОДАВСТВІ ЄС ТА УКРАЇНИ**

Метою створення та розвитку Транс'європейської мережі є забезпечення функціонування ринку та свободи пересування товарів, капіталів, людей і послуг, розбудова національних і регіональних транспортних мереж. Процес формування Транс'європейської мережі, який розпочався у 80-і роки, держави—члени Європейського Союзу закріпили Маастрихтським договором 1992 року [1]. Подальше формування механізму правового регулювання створення та розвитку Транс'європейської мережі відбувається шляхом розробки та прийняття директив, в яких визначаються цілі, пріоритети та проекти розвитку мережі транспортних коридорів різних видів транспорту.

#### **3.1. Залізничні мережі міжнародних транспортних коридорів в ЄС та Україні**

До кінця 80-х років у Західній Європі фактично не існувало справжньої Європейської стратегії і дієвої політики міжнародного розвитку залізничного транспорту. Кожне національне підприємство проводило свою власну політику розвитку, яка торкалася, в основному, внутрішнього ринку. Не дивлячись на постійне зростання загального попиту, залізничні мережі виявилися нездатними задовольнити потреби в якості і невідповідними для конкуренції з іншими видами транспорту. Певна кількість чинників (державні підприємства, які не були господарями у виборі системи управління; дуже значна заборгованість; нашарування різних напрямів національної політики розвитку) призвела до спаду у секторах ринку залізничного транспорту Європейського Союзу. Так, в 1970 році частка ринку вантажного залізничного транспорту складала 32 % у порівнянні з 14 % на сьогодні. Виникла необхідність знайти шляхи підвищення ефективності роботи залізниць на Європейському рівні, щоб бути в змозі на рівних засадах змагатися з іншими видами транспорту (головним чином, з автомобільним), вирватися з порочного кола заборгованості і придбати загальноєвропейське, а не тільки загальнонаціональне бачення перспектив розвитку залізничного транспорту.

З метою забезпечення практичної реалізації реформи залізниць загальноєвропейського рівня Європейський Союз видав цілий ряд директив, у тому числі Директиву Ради 91/440/ЄЄС про розвиток загальноєвропейської мережі залізниць Співтовариства [49], що містять певне число загальних для всіх країн Європейського Союзу регламентуючих положень щодо функціонування залізниць, що підлягають втіленню в життя не тільки в залізничній сфері, але і в інших секторах економічної діяльності в Європі на основі як згаджених дій, так і конкуренції. Дані директиви розроблено також з метою продемонструвати всю значущість переваг залізничного транспорту. Залізниця є добре випробуваним і надійним транспортом, що перебуває у постійному розвитку в технічному плані, має характеристики, які чудово відповідають географічним умовам в Європі і вимогам, пов'язаним з охороною навколишнього середовища. Розвиток загальноєвропейського ринку спричиняє необхідність стандартизації технічних рішень, яка досі знаходилася в Європі в компетенції окремих країн. Це питання є найважчим для забезпечення нормальної роботи європейських залізниць. Це стосується залізничної колії, рухомого складу, електропостачання. На окремих ділянках залізниць, наприклад, лінії Гамбург — Париж застосовуються чотири різні системи електропостачання, диспетчерської централізації та блокування.

На сьогодні процес уніфікації технічних та експлуатаційних залізничних систем, визначений Директивою Ради 96/48/ЄЄС про експлуатаційну сумісність транс'європейської залізничної високошвидкісної залізничної системи [21], доповнено Директивою Європейського Парламенту та Ради 2001/16/ЄЄС про взаємодію між транс'європейськими традиційними залізнич-

ними мережами та про експлуатаційну сумісність транс'європейської мережі стандартних залізниць [22].

Дії Європейського Союзу, започатковані в 1996 р., мають великі перспективи. Гармонізація технічних стандартів на залізниці повинна торкнутися не тільки зовнішніх, але і внутрішніх ринків держав, забезпечуючи єдині технічні та експлуатаційні умови функціонування. Три основні директиви, що регулюють діяльність залізничного транспорту в державах—членах Європейського Союзу, такі:

— Директива Ради 91/440/ЄЕС, що стосується розвитку загальноєвропейської мережі залізничного транспорту [49];

— Директива Ради 95/18 від 19 червня 1995 року, про видачу ліцензій залізничних підприємств [50];

— Директива Ради 95/19 від 19 червня 1995 року, про розподіл потужностей залізничної інфраструктури і накладання плати за користування інфраструктурою [51].

Директива Ради Європейського Співтовариства 91/440/ЄЕС [49] з питань розвитку залізниць у Європейському Співтоваристві. Предметом регулювання даної Директиви є відносини, що виникають у сфері доступу до міжнародних залізничних перевезень. Метою Директиви є забезпечення залізничним підприємствам та міжнародним групам залізничних підприємств відповідні права доступу до міжнародних залізничних перевезень та надання ними надійних і відповідних високим стандартам безпеки послуг їхнім споживачам. Основними принципами регулювання відносин у зазначеній сфері є впровадження заходів щодо покращення фінансової структури залізничних підприємств, які мали б можливість розпоряджатися своїми активами, бюджетом, які відокремлені від активів, бюджету і рахунків держави. Директива має на меті полегшити пристосування залізниць—членів Європейського Співтовариства до потреб єдиного ринку і підвищити ефективність роботи залізниць, шляхом впровадження таких заходів: забезпечення незалежності в управлінні залізничними підприємствами; відокремлення функцій управління залізничними перевезеннями від управління інфраструктурою залізниць, з обов'язковим розділенням рахунків; організаційне або інституційне розмежування повинне підлягати свободі вибору; покращення фінансової структури залізничних підприємств; забезпечення доступу до залізничної мережі держав—членів Європейського співтовариства для міжнародних груп залізничних підприємств і тих, які проводять діяльність, пов'язану з міжнародними комбінованими перевезеннями вантажів. Ця директива поклала основу реформування залізниць Європейського співтовариства щодо розподілу інфраструктури (мережі шляхів та шляхового господарства, енергопостачання, диспетчеризації, автоблокування) та створення операторських компаній. Це дало змогу відкрити ринки перевезень, розвинути конкуренцію що, у свою чергу, дозволяє підвищувати якість послуг та зменшувати частку транспортних витрат у ціні товару. В директиві визначено заходи, необхідні для того, щоб залізничні підприємства мали незалежний статус при виконанні функцій управління, адміністративних функцій і функцій контролю внутрішньої діяльності при проведенні своєї організаційної й економічної діяльності та у своїх рахунках, зокрема, своїми активами, бюджетом і ведуть рахунки, відокремлені від активів, бюджету і рахунків держави. Управління залізничними підприємствами повинно здійснюватись згідно з принципами, які застосовуються у комерційних компаніях. Ця умова поширюється також на обов'язки залізничних підприємств щодо транспортного обслуговування населення, покладені державою, і на договори про транспортне обслуговування населення, укладені залізничними підприємствами з відповідними повноважними органами у державах—членах Європейського Співтовариства. Залізничні підприємства повинні розробляти свої плани і програми підприємницької діяльності, включаючи програми капіталовкладень і фінансування. Такі плани і програми необхідно розробляти з метою досягнення фінансової рівноваги залізничних підприємств та інших технічних, комерційних і фінансових завдань. У згаданих планах і програмах повинно бути визначено методи їх впровадження, а також заходи для здійснення поставлених завдань.

Відповідно до загальних принципів економічної політики, яка проводиться державою, і враховуючи національні плани, програми і договори (які може бути розраховано на декілька років), включаючи програми капіталовкладень і фінансування, залізничні підприємства повинні мати, зокрема, можливість: створювати міжнародні об'єднання залізничних підприємств разом з одним або декількома іншими залізничними підприємствами; створювати внутрішні організаційні структури, не порушуючи умови щодо розподілу функцій управління інфраструктурою та транспортними операціями, контролювати надання і поширення послуг на ри-

нку, а також встановлювати ціни на послуги, не порушуючи Регламент Ради ЄС № 1191/69 про заходи держав—членів Європейського Співтовариства, які стосуються зобов'язань, що випливають з політики щодо транспортного обслуговування населення з використанням залізничного, автомобільного і внутрішнього водного транспорту [52]; приймати рішення щодо персоналу, активів і власного матеріально технічного забезпечення, розширювати частку своєї діяльності на ринку, розробляти нові технологічні рішення, створювати нові послуги і впроваджувати будь-які нововведення в галузі управління; створювати нові напрямки діяльності в галузях, пов'язаних із залізничним транспортом. Для розмежування інфраструктури та транспортних компаній Директивою Ради 91/440/ЄС [49] передбачається, що держави—члени Європейського Співтовариства повинні вжити необхідних заходів для розмежування рахунків, які стосуються забезпечення надання транспортних послуг, і рахунків, які стосуються управління інфраструктурою залізниць. Фінансова допомога, яка надається одній з двох названих галузей діяльності, не може бути передана іншій галузі. Рахунки, які стосуються кожної з названих галузей діяльності, необхідно вести таким чином, щоб забезпечити виконання вказаних вище умов. Держави—члени Європейського співтовариства можуть також приймати рішення про те, що при такому розподілі функцій управління інфраструктурою залізниць і транспортними операціями необхідна організація окремих структурних підрозділів в межах одного залізничного підприємства або окрема служба для управління інфраструктурою. Відповідно до статті 7 цієї Директиви держави—члени Європейського Співтовариства повинні вжити необхідних заходів для розвитку інфраструктури національних залізниць, враховуючи, якщо необхідно, загальні потреби Європейського Співтовариства. Держави—члени Європейського Співтовариства повинні забезпечити наявність стандартів і правил безпеки та контроль використання таких стандартів і правил. Держави—члени Європейського Співтовариства можуть покласти на залізничні підприємства або інші управлінські організації відповідальність за управління об'єктами інфраструктури, зокрема за діяльність, пов'язану з капіталовкладеннями, експлуатацією і фінансуванням та необхідну для здійснення технічних, комерційних і фінансових завдань такого управління.

Підприємство, яке управляє інфраструктурою, повинно встановлювати плату за користування об'єктами інфраструктури залізниць в межах своєї відповідальності. Плата вноситься залізничними підприємствами і міжнародними об'єднаннями залізничних підприємств, що використовують ці об'єкти інфраструктури. Після консультацій з керівниками інфраструктури держави—члени Європейського Співтовариства повинні установити правила, які визначають таку плату. Плату, що вноситься користувачами об'єктів інфраструктури, повинно бути визначено таким чином, щоб забезпечити відсутність будь-яких дискримінаційних обмежень для залізничних підприємств, зокрема, таку плату може бути визначено з урахуванням пробігу, складу поїздів і будь-яких спеціальних вимог щодо таких показників, як швидкість, навантаження на вісь, а також період часу використання виробничих потужностей інфраструктури. Що стосується існуючих державних залізничних підприємств або залізничних підприємств, які контролюються державою, то держави—члени Європейського Співтовариства відповідно до статті 9 Директиви, повинні створити відповідні умови для зменшення заборгованості таких підприємств до рівня, на якому забезпечується відсутність перешкод для правильного управління такими підприємствами і поліпшення фінансового стану таких підприємств. З метою відкриття залізничних ринків перевезень відповідно до статті 10 Директиви міжнародні об'єднання залізничних підприємств повинні мати права доступу і права транзиту в країнах-членах Європейського Співтовариства, в яких розташовані підприємства, що входять в об'єднання, а також права транзиту в інших державах—членах Європейського Співтовариства, необхідні для транспортного сполучення між країнами, в яких розташовані залізничні підприємства, що входять в об'єднання при міжнародному перевезенні. Залізничні підприємства, які виконують операції, пов'язані з міжнародними комбінованими перевезеннями вантажів, і міжнародні об'єднання залізничних підприємств повинні укласти необхідні організаційні, технічні і фінансові договори з підприємствами, які управляють інфраструктурою залізниць, що використовуються для перевезень, з метою узгодження правил щодо управління рухом поїздів і забезпечення безпеки стосовно міжнародних транспортних перевезень, зазначених у пунктах 1 і 2. Умови укладення таких угод повинні бути вільними від дискримінаційних обмежень.

Директива 2001/12/ЄС [29] Європейського Парламенту та Ради вносить зміни у Директиву Ради 91/440/ЄС [49] з питань розвитку залізниць Співдружності. Предметом регулювання

даної Директиви є відносини, що виникають у сфері виконання залізницями транспортних операцій та управління інфраструктурою. Метою Директиви є сприяння пристосуванню залізниць Співтовариства до внутрішнього ринку і підвищенню їх ефективності. Основними принципами регулювання відносин у зазначеній сфері є: забезпечення належного управління залізничними підприємствами; відокремлення залізничних операцій та інфраструктури від надання транспортних послуг; вдосконалення фінансової структури підприємств; забезпечення доступу до мереж держав—членів міжнародних груп залізничних підприємств, задіяних у міжнародних комбінованих перевезеннях. Цю Директиву оснований на результатах впровадження у життя попередньої Директиви 91/440/ЄС [42], вона враховує зміну ситуації у сфері залізничного транспорту після її прийняття. Директива 2001/12/ЄС [29] має на меті забезпечити справедливий і рівноправний доступ до інфраструктури шляхом розділення основних функцій або створення залізничного органу, який виконує функції контролю та утримання інфраструктури, а також шляхом розділення рахунків доходів і витрат й бухгалтерських балансів. Компанія, яка керує інфраструктурою, повністю дотримується правил тарифікації і специфічних розподілів потужностей. При цьому вважається, що «компанія, яка керує інфраструктурою», — це будь-який орган, в обов'язки якого входить створення та обслуговування інфраструктури, а також системи контролю та безпеки. Транс'європейська залізнична мережа для вантажних перевезень складається з таких елементів: а) залізничні колії; б) об'їзні маршрути, де це необхідно, особливо навколо перевантажених ділянок інфраструктури, як це пояснено у Директиві Європейського Парламенту та Ради 2001/14/ЄС [30]. При пропонуванні таких маршрутів повинен, по можливості, зберігатися загальний час слідування; в) під'їзні шляхи до терміналів, який обслуговує або може обслуговувати більш одного кінцевого споживача, а також до інших вузлів та об'єктів, включаючи допоміжні лінії до них та від них; г) під'їзні шляхи до портів та від портів. Принциповою різницею у порівнянні з проектом Концепції реформування залізничного транспорту в Україні є те, що у склад вітчизняної інфраструктури будуть входити локомотивні депо, які згідно зі статтею 1 вищезазначеної директиви відносяться до залізничних транспортних підприємств. В Україні операторські компанії з перевезень будуть включати лише вагони і контейнери та відповідні вагонні депо, у той час як нові локомотиви будуть придбавати компанії згодом завдяки зароблянню відповідних коштів. Директивою 2001/12/ЄС [29] передбачається, що при розподілі підприємств управління інфраструктурою забезпечувалося окремою одиницею, а основні функції, роль яких полягає у наданні рівноправного і недискримінаційного доступу до інфраструктури, виконувалися тими інстанціями або підприємствами, які не є постачальниками послуг залізничних перевезень. Держави—члени мають вживати необхідних заходів для розвитку національної залізничної інфраструктури, враховуючи загальні потреби Співтовариства та стежити за тим, щоб було визначено норми і правила безпеки, щоб рухомий склад і залізничні підприємства мали сертифікати, і для того, щоб можна було розслідувати аварійні випадки. Ці завдання виконуються органами або підприємствами, які не є постачальниками послуг залізничних перевезень та які незалежні від будь-якого органу або підприємства, що постачає такі послуги, таким чином, щоб гарантувати рівноправний і недискримінаційний доступ до інфраструктури. Залізничні підприємства застосовують ці норми і правила безпеки. У разі, коли держави—члени не доручають виконання функцій контролю і застосування норм незалежним органам, вони можуть зажадати або дозволити, щоб залізничні підприємства забезпечували контроль і застосування норм і правил безпеки, при повній гарантії нейтральності і відсутності дискримінації при виконанні цих функцій. Відповідно до загальної політики розвитку мережі, компанія, яка керує інфраструктурою в рамках виробленої державою генеральної політики, складає план підприємства, що включає інвестиційні і фінансові програми. Завдання цього плану — забезпечити експлуатацію та оптимальний і ефективний розвиток інфраструктури, дозволяючи досягнути фінансової рівноваги і передбачаючи необхідні кошти для реалізації цих завдань. Комісія повинна надавати Європейському Парламенту та Раді звіти про: а) розвиток внутрішнього ринку залізничних перевезень; б) стан залізничної мережі; в) стан транс'європейської залізничної мережі для вантажних перевезень; г) використання прав доступу; д) фактори, які стають на заваді підвищенню ефективності залізничних перевезень; ж) інфраструктурні обмеження; з) необхідність розробки законодавчих норм. Міжнародним групам надається доступ і право транзиту в державах—членах, в яких утворюються підконтрольні їм залізничні підприємства, а також право транзиту в інших державах—членах для здійснення міжнародних перевезень між державами—членами, де створені такі підприємства. Будь-яке залізничне підприємство, зайняте вико-

нанням перевезень, повинне підписати необхідні адміністративні, технічні та фінансові угоди на засадах громадського або приватного права з керуючими залізничною інфраструктурою з метою регулювання транспортними потоками і безпекою транспорту. Умови, які регулюють такі угоди, не повинні бути дискримінаційними і, якщо це необхідно, мають відповідати положенням Директиви Європейського Парламенту та Ради 2001/14/ЄС про розподілення потужностей залізничної інфраструктури, стягнення зборів за її використання і проведення сертифікації на відповідність вимогам безпеки [30]. Залізничні підприємства отримують гарантований доступ і можливість виконувати транзитні міжнародні вантажні перевезення по всій мережі і на рівноправних умовах.

Безпека на залізницях регулюється Директивою 2004/49/ЄС Європейського Парламенту та Ради про безпеку залізниць у Співтоваристві [53], що є частиною погодженої нормативної бази його залізничної галузі. Предметом регулювання Директиви є безпека на залізничних шляхах Співтовариства та доступ до ринків послуг залізничних перевезень. Вона врегулює вимоги щодо безпеки системи в цілому, включаючи управління безпекою інфраструктури та умовами руху, а також взаємодію між підприємствами залізничного транспорту та менеджерів інфраструктури, при цьому надаючи перевагу попередженню аварій (Директива про безпеку на залізничному транспорті). Метою цієї Директиви є забезпечення розвитку та поліпшення безпеки на залізничних шляхах Співтовариства та покращеного доступу до ринків послуг залізничних перевезень. Основними принципами регулювання відносин у зазначеній сфері є: розробка загальних критеріїв безпеки та загальних методів забезпечення безпеки з метою подальшої гармонізації національних правил гармонізації нормативних структур в державах—членах; запровадження сертифікації та ліцензування безпеки; створення у кожній державі—члені органу з питань безпеки (залізничного транспорту) та органу з розслідування аварій та інцидентів; визначення загальних принципів управління, регулювання та контролю за безпекою на залізницях. Вимоги Директиви Ради 91/440/ЄС [49] по забезпеченню безпеки Директивою 2004/51/ЄС Європейського Парламенту і Ради [54] відмінено. У Директиву Ради 91/440/ЄС внесено відповідні зміни: статтю 10 замінено на: «п.3. Залізничним підприємствам, відповідно до статті 2, на рівних умовах повинен бути наданий доступ до транс'європейської вантажної залізничної мережі, яка визначена статтею 10а і Додатком I, а не пізніше 1 січня 2006 р. — до всієї залізничної мережі з метою надання послуг з міжнародних залізничних вантажних перевезень. Крім того, відповідно до статті 2 не пізніше 1 січня 2007 р. залізничним підприємствам на рівних умовах надано доступ до інфраструктури всіх держав—учасниць для надання всіх видів міжнародних транспортних послуг»; пункт 5 замінено на: «Будь-яке залізничне підприємство, задіяне в системі залізничних транспортних послуг, повинне укласти необхідні договори на підставі цивільного або приватного права з підприємством, яке управляє інфраструктурою. Умови, що регулюють дані договори, повинні бути прозорими і не повинні обмежувати у правах жодну зі сторін, відповідно до положень Директиви 2001/14/ЄС Європейського Парламенту і Ради [30] з питань розподілу потужностей інфраструктури залізниць, стягування платежів за користування інфраструктурою залізниць і сертифікації безпеки»; пункт 6 замінено на: «Доступ до залізничних колій і надання послуг на станціях і в портах, пов'язані з роботою залізниць при обслуговуванні або потенційному обслуговуванні більше ніж одного кінцевого клієнта, повинні надаватися всім залізничним підприємствам на умовах прозорості і відсутності дискримінації, при цьому заявки залізничних підприємств підлягають обмеженням тільки у випадках, якщо залізничні забезпечують наявність діючих альтернатив у перевезеннях залізницею, що враховують ринкову кон'юнктуру».

Розвиток загальноєвропейського залізничного ринку спричиняє необхідність стандартизації технічних рішень. Стандартизація в Європі дотепер знаходилася у сфері компетенції окремих країн. Проте з самого початку існування залізничні транспортні засоби міжнародного ринку залізничних перевезень вимагали уніфікації основних технічних рішень. У першу чергу це стосувалося залізничної колії і залізничного рухомого складу, як основних складових, що впливають на забезпечення мінімальної експлуатаційної сумісності. В деяких галузях, наприклад таких, як електропостачання чи забезпечення безпеки руху, з'явилася велика кількість розбіжностей, яка створила серйозні технічні перешкоди у міжнародному сполученні для руху поїздів. На сьогодні процес уніфікації технічних та експлуатаційних залізничних систем визначено Директивою Ради 96/48/ЄС про експлуатаційну сумісність транс'європейської залізничної високошвидкісної системи [21], а також доповнено Директивою 2001/16/ЄС Європейського Парламенту та Ради про взаємодію між транс'європейськими традиційними залізничними

мережами та про експлуатаційну сумісність Транс'європейської мережі стандартних залізниць [22]. Звертає на себе увагу той факт, що дії органів Європейського Союзу синхронізуються зі спробами розширення співробітництва між країнами—членами ОТЕФ. Дотепер організація в рамках своєї угоди регулювала комерційні і частково експлуатаційні питання у міжнародному залізничному сполученні. Угода 1999 р. (Вільнюський протокол) вносить пропозиції щодо вирішення деяких технічних питань стосовно залізничного рухомого складу, призначеного для міжнародного сполучення. Гармонізація технічних стандартів на залізницю стосується не тільки зовнішніх, але й внутрішніх ринків держав, її масштаби мають охопити ще більше технічних та експлуатаційних аспектів. До цього часу технічні стандарти залізниць залишалися в компетенції внутрішньодержавних правових норм, а у відношенні міжнародного сполучення існували пам'ятки Організації Співробітництва Залізниць (ОСЗ) для країн колишньої Ради Економічної Взаємодопомоги для залізничної мережі з колією 1520 мм. В галузі будівництва технічних пристроїв і споруд на залізницях застосовуються європейські норми (ЄН).

Динамічний розвиток залізничної мережі високих швидкостей спрямував діяльність Європейської Комісії на розробку правових норм, націлених на стандартизацію технічних рішень у даній галузі. Це має покласти край невизначеності ситуації, в якій знаходяться залізниця, і запобігти розбіжностям у технічних стандартах окремих країн. До речі, ці розбіжності виникли з самого початку розвитку згаданого сектора перевезень. Прийнята в 1996 р. Директива Ради 96/48/ЄС [21] визначила завдання у галузі розробки «Технічних специфікацій експлуатаційної сумісності (ТСС)», в яких містяться технічні стандарти. Дані специфікації набрали чинності за Рішенням Європейської Комісії 730-735/2002 від 30.05.2002 р. Ними встановлюється регулювання у таких сферах: інфраструктура; енергетика (тягове електропостачання); управління перевезієм процесом; рухомий склад. У 1996 році Європейська Комісія повідомила про другий етап реформування стандартних (1435 мм) (не високошвидкісних) залізниць. У травні 1998 р. було опубліковано результат аналізу можливості впровадження накопиченого досвіду національними залізничними системами. У ньому рекомендувалося прийняти директиву, аналогічну тій, що було застосовано для сектора високих швидкостей, а також поступово вирішити питання із забезпечення експлуатаційної сумісності європейської залізничної системи. Пріоритети мають бути визначені з точки зору економічної доцільності реформи в даній галузі. У своєму розпорядженні від 10 березня 1999 р. про пакет законів у галузі залізничного транспорту Європейський Парламент звернувся з пропозицією, щоб розвиток залізничної галузі супроводжувався швидкими й ефективними засобами технічної гармонізації. На засіданні 6 жовтня 1999 р. Рада Європи звернулася до Європейської Комісії з пропозицією опрацювати стратегію розвитку експлуатаційної сумісності залізничного транспорту і заходи для усунення технічних, адміністративних та економічних перешкод з одночасним забезпеченням високого рівня безпеки.

Предметом регулювання Директиви Ради 96/48/ЄС про експлуатаційну сумісність Транс'європейської залізничної високошвидкісної залізничної мережі [21] є умови загальної сумісності транс'європейської високошвидкісної залізничної мережі. Метою цієї Директиви є забезпечення застосування єдиних вимог до технічних параметрів залізниць держав—членів Європейського Союзу для створення на території Співтовариства єдиної транс'європейської високошвидкісної залізничної мережі. У Директиві визначено єдині вимоги до кожної підсистеми, параметрів, складових експлуатаційної сумісності, засобів отримання інформації та процедур, а також до умов загальної сумісності транс'європейської високошвидкісної залізничної мережі. Основними принципами регулювання відносин у зазначеній сфері є: розробка процедури оцінки відповідності або придатності до використання складових експлуатаційної сумісності, перевірки підсистем, що складають транс'європейську високошвидкісну залізничну мережу. З метою виконання цієї Директиви допускається використання окремих європейських специфікацій стосовно складових експлуатаційної сумісності, розроблених для задоволення зазначених вимог. Кожна держава—член дає дозвіл на експлуатацію структурних підсистем на своїй території, що входять до транс'європейської високошвидкісної залізничної мережі, або експлуатуються розміщеними на ній залізничними підприємствами. З цією метою держави—члени здійснюють необхідні заходи для забезпечення введення до експлуатації виключно тих підсистем, розробка, спорудження й встановлення та/або експлуатація яких не суперечить основним вимогам до них, у разі інтеграції до транс'європейської високошвидкісної залізничної мережі. Будь-яке рішення, прийняте згідно з цією Директивою, стосовно оцінки відповідності або придатності до використання складових експлуатаційної сумісності, переви-



рки підсистем, що складають транс'європейську високошвидкісну залізничну мережу, а також будь-яке рішення, прийняте згідно зі статтями 11, 12, 17 та 19 Директиви, має детально викладати причини, на яких воно ґрунтується. Рішення повинно бути якнайшвидше доведено до зацікавленої сторони разом із вказівкою про можливі заходи в межах діючого законодавства зацікавлених держав—членів, а також часові обмеження для здійснення таких заходів. Перший пакет Технічної специфікації сумісності (TCC-TSI), за дорученням Європейської Комісії відповідно до процедури, визначеної у статті 21 цієї Директиви було розроблено спільним представницьким органом національних структур керуючих інфраструктурою і залізничних підприємств. Представники країн, що не є членами Європейського Союзу, особливо країн-кандидатів, можуть брати участь у засіданнях спільного представницького органу як спостерігачів. Першим пріоритетом було визначено групу питань щодо сигналізації, централізації, блокування (СЦБ), використання інформації для вантажних перевезень, управління рухом, визначення рівня кваліфікації персоналу для міжнародних перевезень і норм рівня шуму від рухомого складу.

Європейська Асоціація з експлуатаційної сумісності на залізницях (ЄАС) (Association Européenne pour l'Interoperabilité Ferroviaire — AEI) набула повноважень спільного представницького органу для забезпечення експлуатаційної сумісності залізниць. Її було створено Міжнародним союзом залізниць, Союзом Європейських залізничних виробників (УНІФЕ) і Міжнародним союзом громадського транспорту (УІПТ). ЄАС розробила технічні специфікації сумісності для залізничного високошвидкісного руху. З 2005 року функції ЄАС прийняло Європейське залізничне агентство. Проте, принципи підготовки специфікації не змінюються. Робочі групи з їхньої розробки складаються з експертів, які призначаються міжнародними галузевими організаціями. У вересні 2005 року почалися розробки проектів інших специфікацій, у тому числі із створення й експлуатації залізничного рухомого складу, а також розробки методів перевірки елементів залізничної мережі на їх відповідність вимогам специфікації. З огляду на складність залізничної мережі вона, згідно з директивою, розподіляється на підсистеми. Для кожної з підсистем слід визначити головні вимоги і визначити технічні специфікації окремо для складових частин у сферах взаємодії цих підсистем. У кожній підсистемі є окремі так звані складові частини експлуатаційної сумісності, тобто свої елементи, групи елементів (вузли), певне оснащення. Ці складові включені або підлягають включенню в підсистему, від них прямо або побічно залежить транс'європейська мережа залізниць. Поняття «складова частина» охоплює як матеріальні об'єкти, так і нематеріальні, зокрема — математичне забезпечення. Специфікації мають описувати основні вимоги для кожної підсистеми і точок взаємодії з іншими підсистемами; визначити складові експлуатаційної сумісності; визначити процедури оцінки і відповідність придатності для застосування елементів системи; вказувати стратегію впровадження специфікацій. Кожна технічна специфікація сумісності розробляється на підставі оцінки актуального технічного стану існуючої підсистеми і визначає цільові вимоги, відповідність яким може досягатися поступово у певні раціональні терміни. Слід зазначити, що велика частина специфікації спирається на діючі стандарти, що містяться в пам'ятках МСЗ, а також ОСЗ. Технічні специфікації сумісності не змушують користуватися особливими технологіями і технічними рішеннями крім тих випадків, де це є абсолютно необхідним для забезпечення експлуатаційної сумісності залізничної мережі. Вони визначають мінімальний і максимальний рівень технічної гармонізації.

Директива Європейського Парламенту та Ради 2001/16/ЄС про взаємодію між транс'європейськими традиційними залізничними мережами та про експлуатаційну сумісність Транс'європейської мережі стандартних залізниць [22]. Предметом регулювання Директиви є умови загальної сумісності транс'європейської звичайної залізничної мережі. Метою цієї Директиви є забезпечення застосування єдиних вимог до технічних параметрів залізниць держав—членів Європейського Союзу для створення на території Співтовариства єдиної транс'європейської звичайної залізничної мережі. Директива встановлює умови, які мають виконуватись для досягнення експлуатаційної сумісності в межах транс'європейської мережі звичайних залізниць на території співтовариства. Основними принципами регулювання відносин у зазначеній сфері є: розробка процедури перевірки відповідності або придатності до використання складових експлуатаційної сумісності. Від цієї сумісності залежать рівні експлуатаційних якостей, безпека, якість сервісу і вартість. Застосовується до відповідних положень по кожній підсистемі до складових експлуатаційної сумісності, інтерфейсів і процедур, а також умов загальної сумісності транс'європейської мережі звичайних залізниць, необхідних

для досягнення її експлуатаційної сумісності. Проте, у разі складових експлуатаційної сумісності, включаючи інтерфейси, відповідність основним вимогам цієї Директиви може забезпечуватись застосуванням окремих європейських специфікацій. Транс'європейська мережа звичайних залізниць, підсистеми і складові експлуатаційної сумісності, включаючи інтерфейси, повинні відповідати основним вимогам. Умови стосуються розробки, спорудження, введення в дію, модернізації, відновлення, експлуатації й обслуговування компонентів цієї системи, введених у дію, а також питань професійної кваліфікації, здоров'я і безпеки персоналу, зайнятого в її експлуатації. Кожна підсистема описується в технічних специфікаціях сумісності. В разі необхідності, особливо для роботи з категоріями ліній, вузловими станціями чи рухомих складом або для вирішення окремих проблем експлуатаційної сумісності у порядку пріоритетності на підсистеми можуть застосовуватись різні технічні специфікації сумісності. У цьому разі положення цієї Статті застосовуються також до частини відповідної підсистеми. Кожна технічна специфікація сумісності повинна складатися на основі вивчення існуючої підсистеми і вказувати якої форми повинна набувати підсистема протягом визначеного періоду часу, підтримувати належним чином сумісність з існуючою системою залізниць кожної держави—члена та повинна ставати на заваді рішенням держав—членів стосовно використання інфраструктур для рухомого складу, на які не поширюються технічні специфікації сумісності. Попередні технічні специфікації сумісності будуть розроблені спільним представницьким органом. Процес створення проекту проходить в два етапи — представницький орган визначає базові параметри для даної технічної специфікації сумісності та зв'язок з іншими підсистемами до яких додається економічне та технічне обґрунтування, а потім розробка, затвердження і перегляд кожної технічної специфікації сумісності (включаючи базові параметри) повинні враховувати очікувані витрати і прибутки від усіх технічних рішень, щоб визначити і впровадити найбільш життєздатні. Під час цієї роботи інформується Комітет, утворений відповідно до статті 21 Директиви Ради 96/48/ЄС [21]. Після затвердження визначається дата введення в дію цієї технічної специфікації сумісності відповідно до процедури, передбаченої в цій статті. Держави—члени не можуть заборонити обмежувати чи перешкоджати розміщенню на ринку складових експлуатаційної сумісності для використання в транс'європейській системі звичайних залізниць, якщо вони відповідають Директиві 2001/16/ЄС [22]. Якщо держава—член чи Комісія вважають, що європейські специфікації не відповідають основним вимогам. Рішення про часткове чи повне вилучення таких специфікацій або про їхню зміну, може бути прийняте відповідно до процедури, викладеної у статті 21. Кожна держава—член буде перевіряти при введенні в дію та з регулярними інтервалами відповідність до основних вимог експлуатації та утримання підсистеми, забезпечуватиме щорічну публікацію і відновлення реєстрів інфраструктури і рухомого складу. З цією метою у кожній технічній специфікації сумісності точно зазначається, яку інформацію повинно бути включено до реєстрів інфраструктури і рухомого складу. Кожних два роки Комісія звітує перед Європейським Парламентом і Радою про перебіг досягнення експлуатаційної сумісності транс'європейської мережі звичайних залізниць. Спільний представницький орган розробляє і регулярно відновлює програму, що може представити за запитом держави—члена або Комісії, схему рівня експлуатаційної сумісності транс'європейської мережі звичайних залізниць. Директива наділяє кожен країну правом в особливих випадках не застосовувати деякі технічні специфікації сумісності (ТСС), у разі наявності факторів, що забезпечують обґрунтованість даної вимоги. Прагнення до експлуатаційної сумісності має враховувати економічну можливість здійснення проєктів. Це стосується, в першу чергу, модернізації інфраструктури. Сфера застосування цих відхилень і процедура їх прийняття описуються в директивах про експлуатаційну сумісність. Про всі випадки відхилень від вимог специфікацій зацікавлена держава повинна надіслати до Європейської Комісії попереднє повідомлення, а також про всі заплановані модернізації та документи (технічної специфікації сумісності чи її частини) і ті специфікації, які зацікавленою державою не будуть застосовуватися.

На кожний заявлений випадок відхилення держава—член Європейського Союзу зобов'язана передати іншим членам і Європейській Комісії список технічних розпоряджень щодо впровадження нею основних вимог технічних специфікацій сумісності. Крім цього, кожна специфікація ТСС може містити перелік так званих особливих випадків. Особливий випадок — це випадок, коли яка-небудь частина транс'європейської мережі залізниць вимагає особливих технічних специфікацій сумісності (тимчасових чи остаточних) через обмеження географічного, топографічного чи міського середовища, що впливають на експлуатаційну

сумісність існуючої системи. Це може охоплювати, зокрема, залізничні лінії і пережві, виділені за габаритами, навантаженням, шириною колії, відстанню між коліями, а також рухомий склад, призначений винятково для місцевого користування і для третіх країн (до моменту перетинання кордону між двома країнами—членами). Записи про всі особливі випадки можуть мати постійний або тимчасовий характер з термінами дії 10, 20 років. На сьогодні частина залізничного рухомого складу експлуатується в рамках існуючих національних, двосторонніх, багатосторонніх і міжнародних угод. Європейська Комісія має оцінювати відповідність цих угод до законодавства Союзу і технічних специфікацій сумісності (ТСС), включаючи перевірку щодо їх дискримінаційності. Конкретні випадки можуть враховуватися в майбутніх актуалізаціях технічних специфікацій сумісності. Протягом шести місяців після набуття чинності відповідної технічної специфікації сумісності держави—члени Європейського Союзу повинні нотифікувати Європейській Комісії угоди, в рамках яких експлуатуватиметься рухомий склад, якого дана специфікація стосується (будівництво, відновлення, модернізація, запуск в експлуатацію, експлуатація і менеджмент рухомого складу). До таких угод належать такі: національні двосторонні і багатосторонні угоди (між залізничними підприємствами, органами, що керують інфраструктурою, органами із залізничної безпеки), які були укладені на визначений і невизначений термін за специфічними причинами місцевого характеру, або які були потрібні для запланованої транспортної послуги; двосторонні і багатосторонні угоди (між залізничними підприємствами, які керують інфраструктурою, органами безпеки на залізничному транспорті), що забезпечують значний рівень експлуатаційної сумісності на місцевому і регіональному рівнях; міжнародні угоди між однією і більше країнами—членами і, як мінімум, однією третьою країною (між залізничними підприємствами, що керують інфраструктурою країн-членів і, як мінімум, одним залізничним підприємством, керуючим інфраструктурою з третьої країни), що забезпечують значний рівень експлуатаційної сумісності на місцевому і регіональному рівні. В усіх майбутніх угодах і змінах в існуючих договорах має враховуватися законодавство Європейського Союзу і, зокрема, технічні специфікації сумісності (ТСС). Держави—члени Європейського Союзу повинні повідомляти Європейську Комісію про угоди і зміни угод. Вимоги до рухомого складу, який експлуатується в рамках таких угод, слід застосовувати під час його відновлення, модернізації. Вони мають відповідати вимогам, що містяться в цих угодах. У разі відсутності таких вимог застосовуються технічні специфікації сумісності ТСС.

Стосовно перевезення небезпечних вантажів основним правовим актом є Директива Ради 96/49/ЄС про наближення законів держав—членів при перевезенні небезпечних вантажів залізницею [55]. Предметом регулювання даної Директиви є перевезення залізницею небезпечних вантажів у межах держав—членів чи між державами—членами. Мета цієї Директиви — наближення національного законодавства держав—членів про перевезення небезпечних вантажів залізницею та забезпечення безпеки під час перевезення. Перевезення небезпечних вантажів залізницею дозволяється, за умови дотримання правил, що викладені у Додатку до Директиви (Правила міжнародних залізничних перевезень небезпечних вантажів — RID, які опубліковані у Додатку 1 до Доповнення В до Конвенції про міжнародне перевезення залізницею від 9 травня 1980 року (COTIF) [56]. Основними принципами регулювання відносин у зазначеній сфері є: урахування національних положень чи положень Співтовариства стосовно доступу до ринків, перевезення небезпечних вантажів залізницею між територією Співтовариства та третіми країнами; санкціонування перевезення небезпечних вантажів залізницею у тій мірі, наскільки воно відповідає умовам RID. Кожна держава—член може для цілей національних операцій зберігати положення свого національного законодавства, якщо вони не суперечать рекомендаціям ООН Про перевезення небезпечних вантажів. Для транспортування тунелями, перш за все — під Ла-Маншем, держави можуть приймати більш жорсткі вимоги. Це стосується і держав, в яких температура повітря регулярно становить менше ніж 20°C щодо пластмасового пакування тощо. Це стосується використання вагонів, виготовлених до 1 січня 1997 р., пакування, яке не сертифіковане згідно з нормативами міжнародного перевезення вантажів, тощо.

Предметом регулювання Директиви Європейського Парламенту та Ради 2004/50/ЄС [57] про внесення змін до Директиви Ради 96/48/ЄС [21] і до Директиви 2001/16/ЄС Європейського Парламенту та Ради [22] є умови загальної сумісності транс'європейської звичайної та швидкісної залізничної мережі. Метою цієї Директиви є забезпечення застосування єдиних вимог до технічних параметрів залізниць держав—членів Європейського Союзу для створен-

ня на території Співтовариства єдиної транс'європейської звичайної та швидкісної залізничної мережі. Основними принципами регулювання відносин у зазначеній сфері є: розробка процедури перевірки відповідності або придатності до використання складових експлуатаційної сумісності. Директива передбачає встановлення умов, які слід виконати для досягнення експлуатаційної сумісності в межах території Співтовариства транс'європейської інфраструктури високошвидкісних залізниць. Ці умови стосуються проектування, спорудження, введення в експлуатацію, модернізації, відновлення, експлуатації і технічного обслуговування частин цієї системи, введених після 30 квітня 2004 року, а також кваліфікації, умов щодо захисту здоров'я і безпеки персоналу, зайнятого в її експлуатації. Прагнення до цієї мети має привести до визначення оптимального рівня технічної гармонізації і зробити можливим таке: полегшити, поліпшити і розвинути міжнародне залізничне транспортне сполучення в межах території Співтовариства і з третіми країнами; сприяти поступовому створенню внутрішнього ринку устаткування і послуг будівництва, експлуатації, відновлення і модернізації транс'європейської інфраструктури високошвидкісних залізниць; сприяти експлуатаційній сумісності транс'європейської інфраструктури високошвидкісних залізниць. Директива буде поступово поширюватися на всю залізничну мережу європейських залізниць, включаючи під'їзні колії до терміналів і важливих об'єктів портів, що обслуговують більше ніж одного користувача. Виключення становлять рухомий склад, призначений тільки для внутрішнього користування, історичного чи туристичного характеру та об'єкти інфраструктури, що функціонально відокремлені від залізничної мережі. Технічні специфікації сумісності стосуються нового, модернізованого чи оновленого рухомого складу, що передається в експлуатацію після набуття чинності специфікації. Вони не стосуються рухомого складу, що є предметом договору, укладеного до набуття чинності специфікації. Варто звернути увагу на те, що впровадження в експлуатацію означає сертифікацію рухомого складу національним органом з питань безпеки на залізничному транспорті. Орган з безпеки не дасть згоди на експлуатацію об'єкта, якщо нотифікований орган із сертифікації не дасть позитивної оцінки щодо відповідності даного рухомого складу до вимог відповідної технічної специфікації сумісності (ТСС). Технічні специфікації експлуатаційної сумісності не стосуються існуючого рухомого складу, якщо даний рухомий склад не оновляється або не модернізується. Модернізація — це всі роботи з модернізації мережі або в частині мережі, що підвищують загальні максимальні характеристики даної підсистеми. Відновлення — це усі роботи з відновлення підсистеми або в частині підсистеми, що не змінюють загальних характеристик цієї підсистеми. У Директиві не визначається, якого роду робіт з модернізації воно стосується. Директива залишає це питання окремим державам-членам Європейського Союзу. У разі відновлення, модернізації, підприємство, яке керує залізничною інфраструктурою, або залізничне транспортне підприємство передають країні-члену документацію з описом проекту. Держава—член проводить аналіз проекту щодо стратегії його впровадження, зазначеної відповідною технічною специфікацією сумісності (ТСС), і приймає рішення, залежно від масштабу робіт про необхідність проведення нової сертифікації на допуск до експлуатації. Нова сертифікація буде вимагатися в тих випадках, коли заплановані роботи можуть вплинути на рівень безпеки підсистеми. Держава—член повідомляє Європейську Комісію та інші держави—члени про своє рішення. У Директиві визначається також поняття заміни у процесі експлуатації, що визначає всі роботи пов'язані із заміною запасних частин, частинами з ідентичними функціями і характеристиками, під час профілактики і ремонту. Кваліфікація представників контролюючого національного органу, безпека і виконання робіт з ремонту, відновлення, заміни у процесі експлуатації залізниць, мають принципове значення для економічної діяльності залізничного підприємства. Повторна сертифікація — це довга і клопітка справа. Необхідно враховувати, що застарілий рухомий склад і його вузли не зможуть задовольнити вимоги специфікації сумісності (ТСС). Це питання також знайшло відображення у специфікаціях, де в розділі 7, що стосується модернізованого рухомого складу, вказані діапазони вимог, яким він не зобов'язаний відповідати.

Що стосується України, то основні принципи управління залізничним транспортом визначено Законом України «Про залізничний транспорт» [58], де подані економічні та фінансові принципи його діяльності, транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України та взаємодії з іншими видами транспорту; права, обов'язки та відповідальність на залізничному транспорті. Відповідно до статті 4 цього Закону управління залізницями та іншими підприємствами залізничного транспорту, що належать до загальнодержавної власності, здійснюється органом управління залізничним транспортом — Державною адміністрацією за-

лізничного транспорту України (Укрзалізницею), підпорядкованим Міністерству транспорту та зв'язку України. Управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученнях, а також регулювання виробничо-господарської діяльності у сфері організації і забезпечення цього процесу залізницями, підприємствами, установами та організаціями проводяться централізовано і належать виключно до компетенції Укрзалізниці, яка здійснює функції господарюючого суб'єкта.

«Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України» [33] визначає завдання, функції, структуру Державної адміністрації залізничного транспорту України. Укрзалізниця здійснює централізоване управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученні та регулює виробничо-господарську діяльність залізниць у сфері організації цього процесу. Укрзалізниця відповідно до покладених на неї завдань: розробляє та впроваджує нові маршрути вантажних і пасажирських перевезень у внутрішньому та міжнародному залізничному сполученні; організує проведення розрахунків із залізницями іноземних держав за міжнародні перевезення; сприяє формуванню ринку транспортних і транспортно-експедиторських послуг, створенню нових організаційних структур усіх форм власності на залізничному транспорті; здійснює функції з участі у підготовці міжнародних договорів України з питань загальнодержавної власності; розробляє та погоджує в установленому порядку умови перевезень експортних, імпорتنих і транзитних вантажів; розробляє плани перевезення вантажів залізничним транспортом у прямому, змішаному і міжнародному сполученні, представляє інтереси залізниць під час погодження цих планів у відповідних органах; здійснює реалізацію єдиної інвестиційної політики, координує планування розвитку залізниць та інфраструктури, в тому числі на міжнародних транспортних коридорах; організує роботу з підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів; представляє інтереси залізничного транспорту України у міжнародних організаціях і спілках залізничників; бере участь у підготовці міжнародних угод щодо забезпечення потреб залізничного транспорту України у матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах, а також у підготовці та проведенні міжнародних нарад, конференцій, інших форумів з питань, пов'язаних із діяльністю залізниць; вживає заходів для забезпечення безпеки функціонування залізничного транспорту, його інфраструктури та надійності його роботи; розробляє та здійснює заходи, спрямовані на зменшення шкідливого впливу залізничного транспорту на навколишнє природне середовище, контролює додержання вимог національних і міжнародних документів з цих питань.

Статут залізниць України [59] визначає систему господарських взаємовідносин залізниць з вантажовідправниками та вантажоотримувачами, пасажирями, взаємодіючими видами транспорту, промисловим транспортом, порядок планування та організації перевезень, взаємної відповідальності залізниць та клієнтури. Треба зазначити, що цей основний документ, що регулює господарчу діяльність залізниць, створений ще за часів планової економіки та містить дещо застарілі положення.

На відміну від Укрзалізниці, яка одночасно є господарюючим та регуляторним органом і в якій зосереджені одночасно функції перевізника та управління інфраструктурою, Директивами 91/440/ЄС [49], 95/19/ЄС [51], 2001/12/ЄС [29] та 2004/51/ЄС [54] визначені зовсім інші принципи функціонування залізниць. Цими принципами, описаними вище, є відокремлення функцій управління перевезеннями від управління інфраструктурою з обов'язковим розділенням рахунків, накладання плати за користування інфраструктурою, надання права недискримінаційного доступу до інфраструктури, створення у майбутньому єдиного ринку залізничних перевезень.

На виконання вищезазначених директив Міністерство транспорту та зв'язку України розпочинає реформування залізничного транспорту. Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту [60] передбачає відповідно до європейського законодавства: — розмежування господарських функцій і функцій державного управління; створення єдиного суб'єкта господарювання на базі Укрзалізниці, залізниць та інших, підпорядкованих їй підприємств, організацій та установ; розподіл у системі залізничного транспорту природно-монопольного, потенційно-конкурентного і конкурентного секторів, формування умов для демонаполізації окремих сфер діяльності галузі і розвитку конкуренції, забезпечення доступності інфраструктури залізниць для користувачів різних форм власності; — формування структур управління за видами комерційної діяльності, поступове роздержавлення у конкурентному секторі; послідовне припинення перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних; удосконалення і надання більшої гнучкості системі тарифів на перевезення вантажів та пасажирів; збереження залізниць як важливої організаційно-технологічної лан-

ки на залізничному транспорті; збереження у складі єдиного суб'єкта господарювання об'єктів соціальної сфери (медичних, навчальних та оздоровчих закладів тощо), які сприяють забезпеченню безпеки руху й охорони праці, формуванню кадрового потенціалу і відносин соціального партнерства; збереження цілісності структури управління інформаційними ресурсами, незалежності та об'єктивності подачі інформації.

Реформування передбачається здійснити протягом десяти років з виділенням трьох основних етапів: перший етап — 2006—2008 роки; другий етап — 2008—2010 роки; третій етап — 2011—2015 роки. На першому (початковому) етапі здійснюється розмежування функцій державного управління та управління господарською діяльністю. З цією метою: функції державного управління, що на даний час виконує Укрзалізниця, передаються Міністерству транспорту та зв'язку України, у складі якого має бути створено урядовий орган державного управління у сфері залізничного транспорту; на базі Укрзалізниці, залізниць та інших підприємств, організацій та установ галузі створюється Державна акціонерна компанія «Українські залізниці» (далі Компанія), яка з урахуванням специфіки залізничного транспорту являє собою єдиний виробничо-технологічний комплекс. На другому етапі реформи вирішуються питання подальшої ринкової трансформації галузі: проводиться організаційне розмежування природно-монопольного, потенційно-конкурентного і конкурентних видів діяльності залізниць шляхом виділення з них у безпосереднє підпорядкування Компанії структурних підрозділів, що здійснюють вантажні та пасажирські перевезення, ремонт вагонів, колій, об'єктів і споруд тощо; створення умов для поступового скорочення перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних; проведення попереднього фінансово-економічного та організаційно-правового аналізу з метою визначення можливості і доцільності подальшого створення дочірніх підприємств Компанії, у тому числі з перевезень пасажирів та вантажів; розробка базових принципів створення приміських пасажирських компаній у формі дочірніх акціонерних підприємств за участю суб'єктів України і (чи) органів місцевого самоврядування; створення дочірніх підприємств Компанії у сфері ремонту технічних засобів для залізничного транспорту та у видах діяльності, які не пов'язані із залізничними перевезеннями; створення організаційно-правових основ для розвитку конкуренції у сфері вантажних залізничних перевезень, механізму правового регулювання діяльності операторських компаній-перевізників та їх взаємодії з інфраструктурою залізниць. На третьому етапі реформи передбачається повне розмежування управління інфраструктурою і перевезеннями, для чого передбачається: завершення процесу створення дієвого механізму державної фінансової підтримки збиткових пасажирських перевезень; роздержавлення непрофільної діяльності; лібералізація тарифної системи у конкурентних видах діяльності з перевезень; розподіл функцій у пасажирському господарстві шляхом створення дочірнього підприємства з перевезень пасажирів у далекому сполученні і відповідних підприємств з перевезень пасажирів у приміському сполученні; завершення створення фінансово-економічної моделі, що чітко розмежує і забезпечує прозорість фінансових потоків за видами діяльності. Принципово різниці європейського регулювання у порівнянні з проектом Концепції реформування залізничного транспорту в Україні є те, що у склад вітчизняної інфраструктури будуть входити локомотивні депо, які згідно зі статтею 1 вищезазначеної директиви відносяться до залізничних транспортних підприємств. В Україні операторські компанії з перевезень будуть включати лише вагони і контейнери та відповідні вагонні депо, у той час як нові локомотиви будуть придбатися компаніями згодом завдяки зароблянням відповідних коштів.

Питання про створення Європейського агентства із залізничних перевезень, що регулюються директивою 881/2004/ЄС [20], стане актуальним для України лише після проведення ряду трансформаційних етапів, описаних вище.

Директивою 2001/16/ЄС [22] визначено умови експлуатаційної сумісності стандартних залізниць. Звичайно, технічні параметри вітчизняних та європейських залізниць суттєво відрізняються, перш за все — шириною колій, і принципово не сумісні. До того ж, два типи залізничних систем — Організації співробітництва залізниці, куди входять колишні країни СРСР та країни колишньої Ради економічної взаємодопомоги, що функціонують відповідно до Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення [56], та Міжурядової організації з міжнародних перевезень залізницею країн Західної Європи, які застосовують Конвенцію про міжнародні перевезення залізницею [56].

В Україні розроблено законодавство щодо розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів та розвитку транзитного потенціалу України, як засіб європейської інтеграції. Воно

передбачає як проведення ряду інвестиційних заходів з розбудови транспортної мережі, так і організаційно-економічних заходів.

На виконання рішень Європейської конференції міністрів транспорту 1994 року постановою Кабінету Міністрів України у 1997 році прийнято «Концепцію створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» [17], що визначила такі маршрути пролягання залізничних транспортних коридорів: Критський № 3: Мостиська — Львів — Красне — Тернопіль — Хмельницький — Жмеринка — Козятин — Київ; Критський № 5: Чоп — Стрий — Львів; Критський № 9: Кучурган — Роздільна — Жмеринка — Козятин — Київ — Ніжин — Чернівці — Горностаївка, *відгалуження*: Роздільна — Одеса — Ізмаїл — Рені, Ніжин — Зернове; ЧЕС: Рені — Ізмаїл — Одеса — Колосівка — Помічна — Знам'янка — Дніпропетровськ — Ясинувата — Квашине, Харків — Синельникове — Джанкой (Керч, Феодосія) — Сімферополь — (Євпаторія), Колосівка — Миколаїв — Херсон — Чаплине — Бердянськ, Донецьк — Маріуполь; Європа — Азія: Мостиська — Львів — Здолбунів — Козятин — Фастів — Знам'янка — Дніпропетровськ — Красна Могила; Балтійське море — Чорне море: Одеса — Жмеринка — Козятин — Шелетівка — Здолбунів — Ковель — Ягодні; Європейсько-Азіатський: Херсон — Миколаїв — Одеса.

У 1998 р. постановою Кабінету Міністрів України затверджено «Програму створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів» [13], якою передбачено розбудову ділянок транспортних коридорів, взаємодію автомобільного, залізничного та водного транспорту за конкретними напрямками, а також функціонування інфраструктури щодо їх обслуговування, що, в свою чергу, вимагає інвестування значних коштів та ефективної організаційської роботи уряду, Міністерства транспорту України та його департаментів. Для реалізації такої програми потрібні не тільки будівництво шляхів сполучення, розвиток відповідної інфраструктури та забезпечення рухомим складом, але й постійне пристосування галузі до змін у міжнародній тарифній політиці, системі зборів і платежів за міжнародні перевезення тощо. Укрзалізниця завдання Програми виконала і навіть перевиконала щодо електрифікації залізниць, посилення ділянок шляху під великаві навантаження та розвиток швидкісного руху. Невиконаним залишилось завдання з будівництва другої нитки тунелю Бескид — Скотарське на МТК № 5, для реалізації якої підготовлено кредитну угоду з ЄБРР.

Метою «Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006—2010 рр.» [18] є забезпечення реалізації основних напрямів державної політики щодо: інтеграції транспортної системи України до Транс'європейської транспортної мережі; ефективного транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків; залучення транзитних потоків країн Європи та Азії на територію України; збільшення валютних надходжень від експорту транспортних послуг до державного бюджету. Основними завданнями Програми є: визначення єдиної системи пріоритетів та шляхів їх реалізації на окремих маршрутах міжнародних транспортних коридорів, основних напрямків і задач у сфері розвитку національної мережі МТК на період до 2010 року; визначення етапності розбудови автомобільної та залізничної мережі МТК у взаємодії з водним транспортом за принципами логістичних товаропровідних систем для приведення її стану у відповідність до норм і стандартів Європейського Союзу; створення комплексу послуг, що відповідають стандартам Європейського Союзу; покращення якості міжнародних перевезень та підвищення конкурентоздатності транспортних послуг до рівня, привабливого для вантажовласників і пасажирів; удосконалення та адаптація нормативно-правової бази до норм і стандартів Європейського Союзу з питань здійснення розбудови національної мережі МТК; кардинальне покращення показників ефективності перевезень, а також створення умов ефективної господарської діяльності; створення надійної матеріально-технічної бази морських та річкових портів, яка відповідає у кількісному та якісному відношенні вимогам розвитку зовнішньої торгівлі; удосконалення технології з метою підвищення швидкості перевезень, зменшення простоїв, особливо на прикордонних станціях.

Істотне значення для розвитку транзиту має прийнятий у жовтні 1999 р. Закон України «Про транзит вантажів» [61], який окреслює принципи організації та здійснення транзиту вантажів авіаційним, автомобільним, залізничним, морським і річковим транспортом через територію України, а також створює необхідне правове поле у сфері транзиту, сприяючи посиленню ролі нашої держави як транзитної. Закон України «Про транзит вантажів» дає визначення транзиту: «перевезення транспортними засобами транзиту транзитних вантажів під митним контролем через територію України між двома пунктами або в межах одного пункту пропуску через державний кордон України». Законом гарантується на території України свобода тран-

зиту вантажів, яка забезпечується шляхом «відсутності будь-якої дискримінації стосовно учасників транзиту, транзитного вантажу за ознакою його місця походження, відправлення, вивезення чи призначення або у зв'язку з обставинами, що відносяться до права власності на цей вантаж або на транспортний засіб транзиту, місця реєстрації чи прапора останнього, а також при оподаткуванні операцій, пов'язаних з транзитом, за винятком адекватного реагування на дискримінаційні заходи стосовно України чи економічних санкцій міжнародних організацій, підтриманих Україною; вільного вибору учасниками транзиту транзитних послуг, робіт (крім випадків, визначених законами чи міжнародними договорами України), їх надавачів (виконавців), засобів транзиту, а також маршрутів транзиту; відсутності необґрунтованих затримок та обмежень, у тому числі засобів транзиту, і звільнення від сплати будь-яких інших платежів, крім єдиного збору, що справляється у пунктах пропуску через державний кордон України.

«Комплексна програма утвердження України як транзитної держави у 2002—2010 роках» [2] передбачає комплекс заходів, спрямованих на нормативно-правове забезпечення транзиту через територію України, його адаптацію до міжнародного транспортного права, техніко-технологічну модернізацію транспортної інфраструктури міжнародного значення та пунктів пропуску вантажів через державний кордон, удосконалення тарифно-цінної та податкової політики у галузі міжнародного транзиту, впровадження логістичних технологій, а також державне стимулювання залучення додаткових транзитних вантажів до прямування через Україну. Серед основних завдань, визначених цією Програмою, слід назвати: створення правових засад для подальшого розвитку міжнародного транзиту в Україні; поетапний перехід на принципи міжнародної транспортної та митної політики у справі транзиту вантажів; доведення технічного стану основних транзитних напрямків та терміналів, пунктів пропуску через державний кордон до рівня, що забезпечує реалізацію техніко-експлуатаційних, комерційних та екологічних вимог стосовно важливих ліній та об'єктів міжнародного значення; впровадження нових технологій організації перевезень та пропуску вантажів через кордони, розвиток змішаних (комбінованих) перевезень, забезпечення чіткої координації діяльності всіх учасників транзиту; проведення виваженої тарифно-цінної політики, яка сприяла б підвищенню конкурентоспроможності транзитних послуг в Україні та залученню додаткових транзитних вантажних потоків; розвиток міжнародного співробітництва в галузі транзитних перевезень; створення економічних механізмів стимулювання розвитку транзиту. Планується, що виконання Програми у повному обсязі дасть змогу: реалізувати геоekonomічний потенціал України; гармонізувати національне законодавство відповідно до міжнародних норм та стандартів; прискорити інтеграцію України в Європейське співтовариство; відновити і розширити наявний потенціал розвитку експорту послуг у зонах економічного тяжіння до міжнародних транспортних коридорів; налагодити ефективне використання провізних спроможностей транспортних систем, стимулювати їх відтворення та вдосконалення на базі впровадження нових технологій, зв'язку та інформатизації; стимулювати розвиток широчого спектра супутніх транзиту послуг (заправлення транспортних засобів паливом, організація торгівлі та заручування, ремонт транспортних засобів та їх сервісне обслуговування); створити нові робочі місця у сфері виробництва та обслуговування.

Проводиться робота щодо уніфікації та гармонізації вантажоперевізних правових систем: європейської КОТІФ, основаної на Конвенції про міжнародні залізничні перевезення [56] та УМВС «Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення», за якою функціонують залізничні системи країн, що входили в СРСР та Раду економічної взаємодопомоги. У 2006 р. впроваджено єдину гармонізовану спільну процедуру митного оформлення вантажів у міжнародному сполученні КОТІФ/УМВС.

Директива 2004/49/ЄС [53] про безпеку на залізницях і внесення поправок до Директиви 95/18 ЄС [50] про ліцензування залізничних підприємств і Директива 2001/14/ЄС [30] про виділення потужностей залізничної інфраструктури визначають систему управління безпекою, порядок розслідування аварій, єдину статистику з безпеки на залізничному транспорті.

Ліцензування на залізничному транспорті здійснюється відповідно до Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів залізничним транспортом [62]. У них визначено кваліфікаційні, організаційні, технологічні вимоги до суб'єктів господарювання. Принциповою різницею є відсутність розподілу на оператора перевезень та інфраструктуру.

Управління безпекою на залізничному транспорті має досить розвинену нормативно-правову базу. В галузі діють такі законодавчі акти: наказ Міністрів зв'язку України «Про сис-



тему управління безпекою транспорту» [63]; Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті і метрополітенах України, [64]; Правила безпеки та порядку ліквідації наслідків аварійних ситуацій з небезпечними вантажами при перевезеннях їх залізничним транспортом [65]; Інструкція з організації відбудовних робіт при ліквідації наслідків транспортних подій на залізницях України [66]; Інструкція про порядок службового розслідування транспортних подій на залізницях України [67]. «Програма забезпечення безпеки руху на автомобільних дорогах, вулицях міст, інших населених пунктах і залізничних переїздах на 2003—2007 роки» [39] ставить для залізничного транспорту завдання обладнання залізничних переїздів, а на найбільш напружених магістралях — побудову дворівневих розв'язок.

В Європі існують проблеми експлуатаційної сумісності високошвидкісних залізниць, що регулюються директивами 96/48/ЄС [21] та 2004/50/ЄС [57]. На цей час в Україні не існує високошвидкісних залізниць зі швидкістю руху 250 км/год та вище. Разом з тим, Концепцією швидкісного руху залізниць передбачається будівництво нових високошвидкісних залізниць європейської колії, які будуть суміщатися зі стандартами Європейського Союзу. В Україні розроблено «Концепцію Державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2005—2015 роки» [68], яка має на меті впровадження швидкісного руху на основних залізничних магістралях, що сполучають м. Київ з більшістю обласних центрів, Кримом, великими індустріальними регіонами країни. Реалізація програми дасть змогу істотно підвищити провизну спроможність залізничного транспорту, скоротити час перебування у дорозі, зменшити собівартість пасажирських перевезень, створити конкурентне середовище на ринку транспортних послуг. Передбачається здійснити реконструкцію та модернізацію основних залізничних ліній, забезпечивши пропуск пасажирських поїздів зі швидкістю 200 км/год, постачання нового швидкісного рухомого складу (в основному, за рахунок денних поїздів), узгодження впровадження швидкісного руху з топологією високошвидкісних перевезень на напрямку Європа — Азія, визначених Організацією співробітництва залізниць. Проте, необхідно зауважити, що сама Програма до цього часу Укрзалізницею не представлена, хоча заходи з впровадження швидкісного руху активно проводяться: зі швидкістю 140 км/год пасажирські поїзди вже курсують на лініях Київ — Харків, Київ — Дніпропетровськ, Київ — Львів, Київ — Хмельницький, Київ — Москва.

«Концепцією оновлення рухомого складу в транспортній галузі України до 2010 року» [69] визначено потребу в рухомому складі: зростання обсягів перевезень та структурні зміни вантажів призведуть до росту потреби у вантажних вагонах у 2010 р. на 7,5 %, у тому числі цистерн — на 9,3 %, інших спеціалізованих вагонів — на 8,5 %. Дефіцит парку напіввагонів, якими перевозяться 62,5 % вантажів, може збільшитися з 20,5 тис. до 31,3 тис. од. У 2010 р. передбачається не тільки закупівля нових транспортних засобів, але й модернізація та подовження терміну служби дефіцитного рухомого складу. Разом з тим, рівень зносу рухомого складу наростає високими темпами, а це вимагає заходів його масового оновлення. Потребу першочергового поповнення парку пасажирських електровозів, дефіцит яких вже зараз складає 87 одиниць, а до 2010 року збільшиться до 196 од. (54 % потрібного парку); 452 секцій електропоїздів, 172 дизель-поїздів, 700 пасажирських вагонів, в основному за рахунок купейних. Загальна потреба у фінансуванні рухомого складу та колійної техніки до 2010 р. складає 32 млрд грн, у тому числі — на закупівлю нової техніки — 22 млрд грн, капітальний ремонт — 9,4 млрд грн; на розробку, виготовлення дослідних зразків нової техніки — 0,6 млрд грн.

Виходячи з вищенаведеного, можна зробити висновок, що регулювання залізничної транспортної галузі в Україні суттєво відрізняється від європейського. Головними принципами європейського залізничного законодавства є розвиток конкуренції між транспортними компаніями шляхом розподілу інфраструктури та операторських компаній, встановлення правил недискримінаційного доступу до інфраструктури та умов плати за неї, створення відповідних агенцій щодо управління інфраструктурою, видачі ліцензій та сертифікації перевізників. Відповідно до статті 6 Директиви Ради 91/440/ЄС [49] про розвиток залізниць Співтовариства з її змінами, внесеними Директивою Європейського Парламенту та Ради 2001/12/ЄС [29], Держави—члени вживають необхідних заходів з метою забезпечення ведення та опублікування розділених рахунків прибутків і збитків та розділених балансів, з одного боку, що стосується діяльності залізничних підприємств, які надають транспортні послуги, та, з іншого боку, це саме відносно управління залізничною інфраструктурою. Державна допомога, що надається одному з цих двох видів діяльності, не може переноситися на іншу. Рахунки цих двох видів діяльності ведуться таким чином, щоб в них відбивалася дана заборона. Держави—члени мо-

жуть, крім цього, передбачити, щоб цей розподіл включав у себе відмінні один від одного органічні підрозділи всередині одного і того ж підприємства, або щоб управління інфраструктурою забезпечувалося окремою одиницею.

Управління залізничним транспортом України здійснюється за принципом поєднання функцій перевізника та надання послуг інфраструктури, тобто Укрзалізниця залишається монополістом з перевезень. Більш того, в Укрзалізницю поки що не розділені регуляторні та господарчі функції. Тому залізничний транспорт вступає у фазу тривалого реформування відповідно до європейських вимог. Так, відповідно до Директиви Ради 2001/13/ЄС [70] стаття 3 передбачає створення органу з питань розподілу потужностей інфраструктури, який повинен мати інформацію про всі наявні залізничні шляхи і повинен забезпечити таке: розподіл потужностей залізничної інфраструктури на чесних та рівних засадах та процедуру розподілу виробничих потужностей інфраструктури повинна забезпечувати максимально ефективне використання інфраструктури. Необхідно розробити проект нормативно-правового акта, який передбачав би створення залізничних підприємств. Він має визначити: умови надання ліцензії таким підприємствам на здійснення перевезень залізницею; діяльність із перевезення залізницею відбувається на недискримінаційних основах; право на мінімальний пакет доступу до колій для здійснення комерційних перевезень; право доступу до залізничних колій для сервісного обслуговування та інше.

Необхідно розробити нормативно-правову базу щодо: створення органу з розподілу та планування потужності залізничної інфраструктури, визначенням його завдань і функцій; збирання плати за користування об'єктами інфраструктури залізниць; розподіл витрат між операторськими компаніями та інфраструктурою; рівний та недискримінаційний доступ до залізничної мережі для операторських компаній; управління залізничними підприємствами згідно з принципами, які застосовуються у комерційних компаніях.

Що стосується експлуатаційної сумісності залізниць, в Європейському Союзі розроблено Директиву Ради 96/48/ЄС від 23.07.96 р. [21]. Вітчизняні залізниці за технічними та технологічними параметрами не сумісні з європейськими. Високошвидкісних залізниць в Україні поки що не існує: вони потребують нового будівництва, обсяг інвестицій еквівалентний валовому внутрішньому продукту і передбачається у далекій перспективі. Доцільно розробити серію Державних стандартів України щодо проектування, будівництва та експлуатації високошвидкісних залізниць.

В українському законодавстві потребує удосконалення механізм компенсації збитків перевізників через застосування фіксованих тарифів та перевезення пільговиків. Так, Регламентом Ради 1107/70/ЄЕС щодо надання фінансової допомоги у сферах залізничного, автомобільного та внутрішнього водного транспорту [71], ст.3 передбачає допомогу у сфері громадських послуг, що надається підприємствам залізничного транспорту у формі компенсації додаткових фінансових витрат, які несуть ці підприємства у порівнянні з іншими підприємствами в галузі транспорту. В законах України «Про залізничний транспорт» [58] (ст.9. Тарифи на залізничні перевезення) і «Про автомобільний транспорт» [72] (ст. 11. Надання соціально значущих послуг автомобільного транспорту; ст. 37. Пільгові перевезення пасажирів автомобільним транспортом) потрібно удосконалити механізм укладання та виконання контракту на суспільні послуги між місцевими органами виконавчої влади та транспортними підприємствами щодо надання послуг з міських та приміських перевезень з визначенням: обсягу перевезень, у т.ч. пільговиків, частоти руху, тарифів, порядок та розміри компенсації підприємствам транспорту збитків щодо повної компенсації збитків перевізників.

### **3.2. Автомобільні мережі міжнародних транспортних коридорів в ЄС та Україні**

Основою європейського законодавства у сфері автомобільного транспорту є міжнародні конвенції, розроблені під егідою Комітету з внутрішнього транспорту ЄЕК ООН (КВТ ЄЕК ООН). Комітетом з внутрішнього транспорту ЄЕК ООН розроблено більше ніж п'ятдесят угод, конвенцій і протоколів до конвенцій у галузі транспорту. Ці документи стосуються питань інфраструктури транспорту, дорожнього руху і дорожніх знаків і сигналів, дорожніх транспортних засобів, правових документів у галузі транспорту, полегшення умов перевезення, внутрішнього судноплавства, перевезення небезпечних вантажів і швидкопсувних харчо-

вих продуктів. На основі нормативних документів, розроблених і прийнятих у рамках КВТ СЕК ООН, укладаються двосторонні угоди про міжнародне автомобільне сполучення, про міжнародні перевезення вантажів і пасажирів між країнами, в яких більш детально визначаються усі питання, що відносяться до організації і виконання цих перевезень. Базовими нормативно-правовими актами, що регулюють технічні параметри дорожньої інфраструктури, є документи Європейської економічної комісії ООН, які наведено нижче.

Європейська угода про міжнародні автомагістралі (УМА/AGR) [73] підписана всіма членами Європейського Союзу крім Естонії, Ірландії, Іспанії, Кіпру, Мальти. Метою угоди є розвиток в Європі мережі міжнародних автомагістралей міжнародного значення (категорії E). Предметом регулювання є технічні та технологічні умови, яким мають відповідати міжнародні автомагістралі та сам перелік магістралей, що створили європейську мережу автодоріг. Визначено поняття плану доріг міжнародної мережі «E», який прийнятий Договірними Сторонами як координований план будівництва і реконструкції доріг міжнародного значення, та який вони мають намір виконувати у межах своїх державних програм. У Додатках до угоди наведено: перелік доріг міжнародної мережі «E»; умови, яким повинні відповідати міжнародні автомагістралі; ідентифікація і маршрутні марки для позначення доріг «E». Згідно з Європейською угодою кожна дорога, яку включено до Міжнародної мережі автомобільних доріг, повинна позначатися знаком чотирикутної форми з білою буквою «E» на зеленому фоні. Поруч з буквою «E» ставиться номер дороги, який позначається арабськими цифрами. До доріг класу A відносяться основні та проміжні дороги, які позначаються двозначними номерами. Номера основних доріг західно-східного напрямку закінчуються на цифру «0» і зростають від півночі до півдня. Номера основних доріг північно-південного напрямку закінчуються на цифру «5» і зростають із заходу на схід. Проміжні дороги позначаються двозначними парними і непарними номерами. Ці номери відповідають номерам тих основних доріг, поміж якими розміщені проміжні дороги. До доріг класу B відносяться з'єднувальні дороги та відгалуження від основних доріг. Вони мають трізначні номери, що відповідають номерам найближчих основних доріг, розміщених на північ і захід. Перша цифра номера — це номер найближчої основної дороги, яка знаходиться від неї у північному напрямку, а друга цифра номера дороги класу B співпадає з номером найближчої основної дороги, яка знаходиться від неї у західному напрямку. Дороги, що включені до Міжнародної мережі «E», поділяються на дороги автомагістралі, швидкісні дороги та дороги звичайного типу. Автомагістраллю вважається дорога, яка має для руху в обох напрямках проїзні частини, розділені смугою землі, не має перехрещень на одному рівні з іншими дорогами; призначена і використовується тільки для руху автомобілів. Рух транспортних засобів на магістралях організовується за особливими правилами.

Вимоги щодо автомагістралей включають геометричні характеристики (вимоги до таких параметрів: план та поздовжній профіль, умови видимості, поперечний профіль конструкції дороги, кількість та ширина смуги руху, узбіччя, насипний розподільчий майданчик, висота штучних споруд, перетини, розв'язки), обладнання дороги (дорожні знаки та розмітка) екологічні аспекти, експлуатаційне оснащення дороги та обслуговування учасників дорожнього руху та обслуговування доріг (таблиця)

Таблиця

#### ВИМОГИ ДО ПАРАМЕТРІВ ПЛАНУ ТА ПРОФІЛЮ АВТОМАГІСТРАЛЕЙ КАТЕГОРІЇ E

Категорії (по швидкості), км/год	60	80	100	120	140
Мінімальний радіус повороту, м	120	240	425	650	1000
Максимальний градієнт, мм/м	8	7	6	5	4
Мінімальний радіус найвищої точки поздовжнього профілю					
Дорога в одну сторону, м	1500	3000	60 00	10 000	18 000
Дві дороги у дві сторони, м	1600	45 00	10 000	—	—
Мінім. радіус найнижчої точки поздовжнього профілю, м	1500	2000	3000	4200	6000
Умови видимості — Мінімальний шлях гальмування, м	70	100	150	200	300

Україна приєдналася до цієї Угоди 9 листопада 1982 року [74] з таким застереженням: «Українська Радянська Соціалістична Республіка не вважає себе зв'язаною статтею 13 Європейської угоди про міжнародні автомагістралі від 15 листопада 1975 р. і заявляє, що для передачі арбітрам будь-якого спору між Договірними Сторонами відносно тлумачення або застосування Європейської угоди необхідна в кожному окремому випадку згода всіх Сторін, які беруть участь у спорі, і що арбітрами можуть бути лише особи, призначені учасниками спору з їх загальної згоди». Угода чинна для України з 29 березня 1983 року. Відповідно до європейської угоди до числа доріг класу А, які проходять територією України, відносяться: дорога Е40 Кале—Брюссель—...—Дрезден—...—Врошлав—Краків—Пшемисль—Львів—Рівне—Житомир—Київ—Харків—Ростов-на-Дону (основна дорога західно-східного напрямку); дорога Е50 Брест—...—Париж—...—Нюрнберг—...—Прага—...—Вішне Немецке—Ужгород—Мукачево (основна дорога західно-східного напрямку); дорога Е85 Чернівці—Сірет—Бухарест—...—Комотіні (основна дорога північно-південного напрямку); дорога Е95 Санкт-Петербург—Москва—Орел—Харків—Сімферополь—Алушта—Ялта (основна дорога північно-південного напрямку); дорога Е93 Орел—Київ—Одеса (проміжна дорога північно-південного напрямку).

Конвенція про дорожній рух від 19 вересня 1949 року [75] (Женева), набула чинності 26 березня 1952 року. Конвенцію підписано та ратифіковано всіма членами Європейського Союзу крім Естонії, Латвії, Литви, Німеччини, Словенії. Україна не приєдналася до цієї Конвенції з огляду на приєднання до оновленого варіанту даної Конвенції — Конвенції про дорожній рух від 8 листопада 1968 року. Метою конвенції є полегшення міжнародного дорожнього руху та підвищення рівня безпеки на дорогах міжнародного значення шляхом прийняття єдиних вимог. Предмет регулювання — встановлення єдиних правил дорожнього руху, вимог до транспортних засобів, причепів і вівід транспортних засобів, вимог до реєстраційних номерів, розпізнавальних знаків транспортних засобів, що допущені до міжнародного руху, а також затвердження зразків міжнародного та національного посвідчень водіїв. Для полегшення міжнародного дорожнього руху кожна держава має вжити заходів зі спрощення митних, санітарних та інших формальностей; може вимагати внесення гарантії для забезпечення сплати ввізного мита та податків; зобов'язується приймати гарантію будь-якої організації, що входить у склад міжнародного об'єднання, який видає митний документ. Ці застарілі положення оновлені прийнятими пізніше Конвенціями про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП [76], про договір про міжнародне перевезення вантажів (КДПВ/CMR) [77] та рядом інших. Положення вище зазначеної Конвенції щодо Правил дорожнього руху 1949 року [75] розвинені наділі у Конвенції про дорожній рух 1968 року [78]; щодо сигналізації на дорогах — у Конвенції про дорожні знаки і сигнали від 1968 року [79].

Конвенція про дорожній рух 1949 року має 10 додатків: 1. Додаткові постанови щодо визначення автомобілів та велосипедів. 2. Пріоритет допуску. 3. Реєстраційний номер автомобілів у міжнародному русі. 4. Відмітні знаки автомобілів у міжнародному русі. 5. Розпізнавальні знаки автомобілів у міжнародному русі. 6. Технічні умови будови автомобіля та причепа у міжнародному русі. 7. Розміри та вага автомобілів у міжнародному русі. 8. Умови, що мають задовольняти водії автомобілів у міжнародному русі. 9. Зразок дозволу на управління автомобілем. 10. Зразок міжнародного дозволу на управління автомобілем.

Конвенція про дорожній рух від 8 листопада 1968 року [78] (Женева), набула чинності 21 травня 1977 року, підписана та ратифікована всіма членами Європейського Союзу крім Естонії, Мальти, Нідерландів. Конвенцію підписано від імені України 8 листопада 1968 року, схвалено 25 квітня 1974 року, чинна для України з 21 травня 1977 року. Метою Конвенції є полегшення міжнародного дорожнього руху та підвищення рівня безпеки на дорогах шляхом прийняття однакових правил руху. Предмет регулювання — встановлення єдиних правил дорожнього руху, вимог до транспортних засобів, причепів і вівід транспортних засобів, вимог до реєстраційних номерів, розпізнавальних знаків транспортних засобів, що допущені до міжнародного руху, а також затвердження зразків міжнародного та національного посвідчень водіїв. Установлено п'ять категорій транспортних засобів (А, В, С, D, E), на керування якими повинні видаватися дозволи. Відповідно до положень Конвенції на кожний транспортний засіб компетентні органи країн повинні надавати свідоцтво про його реєстрацію, в якому зазначається порядковий реєстраційний номер, назва або марка заводу-виробника, дата випуску, а також адреса власника транспортного засобу. На кожному транспортному засобі повинні знаходитись реєстраційний номер, що складається з арабських цифр або з арабських цифр і букв латинського алфавіту, і розпізнавальний знак країни реєстрації. У додатках до Конвенції на-

ведено: вимоги до реєстраційних, відмітних знаків автомобілів та причепів, що знаходяться у міжнародному русі; розпізнавальних знаків різних країн і територій. Крім цього, на кожному транспортному засобі повинні бути розпізнавальні знаки, що містять назву або марку заводу-виробника, заводський номер кузова або шасі, а для автомобілів і автобусів — заводський номер двигуна. Конвенція визначає технічні умови до будови транспортних засобів і вимоги, яким повинні відповідати гальма, освітлювальні прилади, рульове керування, дзеркала заднього огляду, звукові сигнальні прилади, склоочисники, шини, глушники, переднє скло та інше обладнання, а також розміри і маса транспортних засобів.

Європейська угода про застосування статті 23 Конвенції про дорожній рух 1949 року (Женева, 1950 р.) [80], що стосується розмірів та ваги транспортних засобів, які рухаються по автомагістралях, набула чинності 16 вересня 1955 року. Підписана 32 європейськими державами, у тому числі Українською РСР. Мета — встановлення переліку автодоріг у міжнародному русі, де застосовуються максимальні розміри та вага. Беручи до уваги, що стаття 23 передбачає укладання регіональних угод, що визначають дороги на території країн-членів Угоди, по яких допускається рух автомашин, максимальні розміри та вага не перевищують зазначених у додатку у вищезазначеній конвенції. Країни, що підписали Угоду, домовились, що жодна автомашина не може перевозити вантаж, що перевищує обмеження, установлене владами країни, в якій її зареєстровано. У будь-який момент кожна країна-учасниця Угоди може повідомити Генерального секретаря ООН, що застосування даної угоди пересте розповсюджуватись на ту чи іншу дорогу або включає нову дорогу. У додатках опубліковано перелік доріг, відкритих для руху автомашин, максимальні розміри та вага яких не перевищує лімітів, передбачених у додатку 7 до Конвенції 1949 року про дорожній рух.

Протокол про дорожні знаки і сигнали від 19 вересня 1949 року [81] набув чинності 20 грудня 1953 р. Договірними сторонами є 37 країн, підписано та ратифіковано всіма членами Європейського Союзу крім Італії, Кіпру, Мальти, Німеччини, в. Словенії, Естонії, Латвії, Литви. Метою Протоколу є забезпечення безпеки дорожнього руху та сприяти розвитку міжнародного дорожнього руху шляхом прийняття однієї системи дорожніх знаків і сигналів. Предметом регулювання є встановлення єдиних вимог щодо оформлення, змісту, розташування сигнальних знаків на автомобільних дорогах. Знаки поділяються на три категорії: а) сигнальні знаки, що попереджують про небезпеку; б) сигнальні знаки наказові, у тому числі знаки забронні та знаки обов'язкового виконання; в) знаки, що дають лише вказівку, діляться на: знаки вказівки, знаки, що попереджують про установку сигнального знака і знаки напрямку; знаки, що вказують напрям та населені пункти. СРСР приєднався до даного Протоколу із застереженням: «Уряд СРСР вважає для себе необов'язковим положення статті 33 Конвенції про дорожній рух (відповідно стаття 62 Протоколу), яка передбачає, що суперечки між країнами, які домовляються з приводу тлумачення або застосування даної Конвенції, виносяться на рішення Міжнародного суду за вимогою будь-якої сторони, що сперечається, та заявляє, що для передачі тої чи іншої суперечки до Міжнародного суду ООН необхідна у кожному окремому випадку згода усіх держав, що сперечаються».

Конвенція про дорожні знаки та сигнали від 8 листопада 1968 року [79] набула чинності 6 червня 1978 року. Її було підписано та ратифіковано всіма членами Європейського Союзу крім Ірландії, Кіпру, Мальти, Нідерландів, Словенії. Конвенцію підписано від імені України 8 листопада 1968 року, схвалено 25 квітня 1974 року, чинна для України з 6 червня 1978 року. Мета Конвенції — установа єдності дорожніх знаків, сигналів та позначення розміткі доріг в міжнародному плані для полегшення міжнародного дорожнього руху та підвищення безпеки на дорогах. Предметом регулювання є встановлення технічних вимог до знаків, розміток та їх розміщення. Додатками до Конвенції є: 1) попереджувальні знаки; 2) знаки, що регулюють право переважного проїзду на перехрестях, попереджувальні знаки, що встановлені поблизу перехресть, знаки, що регулюють право проїзду на вузьких дорогах; 3) знаки, що стосуються залізничних переїздів; 4) знаки, що визначають обов'язкові приписи; 5) вказівні знаки за винятком тих, що відносяться до стоянки; 6) знаки, що відносяться до стоянки; 7) додаткові таблички; 8) розмітка доріг; 9) кольорове зображення знаків, визначених у додатках 1-7.

Європейська угода про розмітку доріг від 13 грудня 1957 р. [82] (Женева), набула чинності 10 серпня 1960 р. Договірні сторони: Албанія, Бельгія, Болгарія, Боснія і Герцеговина, Гана, Іспанія, Кіпр, Люксембург, Німеччина, Португалія, Румунія, Сербія і Чорногорія, Словаччина (у порядку правонаступництва), Туреччина, Угорщина, Франція, Чехія (у порядку правона-

ступниці). Підписали, але не ратифікували (4): Велика Британія, Італія, Нідерланди, Швейцарія. Україна не приєдналася до цієї Угоди. Мета — забезпечення безпеки дорожнього руху шляхом уніфікації вимог до розмітки доріг. Предметом регулювання є визначення технічних вимог щодо розмітки доріг.

Європейська угода, що доповнює Конвенцію про дорожні знаки та сигнали, відкриту для підписання у Відні від 8 листопада 1968 року [83], набула чинності 3 серпня 1979 року. Її було підписано та ратифіковано всіма членами Європейського Союзу крім Ірландії, Іспанії, Кіпру, Мальти, Нідерландів, Польщі, Словенії. Угоду схвалено Україною 16 грудня 1974 року, чинна для України з 3 серпня 1979 року. Метою є ще більша уніфікація в Європі правил, що стосуються дорожніх знаків, сигналів, позначень і розмітки доріг. Предметом регулювання є уточнення технічних вимог до знаків, розміток та їх розміщення. Це уточнення термінів, знаків, шлагбаумів, світлофорів, сигналізації залізничних переїздів та інших знаків, а також до пішоходних зон, спеціальних правил, що застосовуються у житлових зонах; щодо водів велосипедів та мотоциклів тощо.

Закон України «Про автомобільні дороги» [36] має на меті визначення правових, економічних, організаційних та соціальних засад забезпечення функціонування автомобільних доріг, їх будівництва, реконструкції, ремонту та утримання в інтересах держави і користувачів автомобільних доріг. Предметом регулювання є система державного управління автодорогами, обов'язки і відповідальність органу державного управління та місцевого самоврядування за стан автодоріг, порядок фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автодоріг, впровадження принципу платності автодоріг.

Закон України «Про дорожній рух» [84] має на меті визначити правові та соціальні умови дорожнього руху з метою захисту життя та здоров'я громадян, створення безпечних та комфортних умов для учасників руху та охорони навколишнього середовища. Предметом регулювання є розподіл повноважень різних рівней виконавчої влади у забезпеченні безпеки дорожнього руху, прав та обов'язків учасників дорожнього руху (водія, пішохода, велосипедистів та погоничів тварин), визначення основних вимог щодо будівництва, реконструкції та обладнання автодоріг, вулиць та залізничних переїздів, щодо будівництва та експлуатації транспортних засобів, стандартизації та нормування організації дорожнього руху. Це базовий закон щодо організації дорожнього руху, на виконання якого розроблено Правила дорожнього руху, обов'язкові для виконання всіма учасниками руху, і за недотримання яких передбачено кримінальну відповідальність.

«Державною програмою розвитку автомобільних доріг загального користування на 2005—2010 роки» визначено такі основні завдання: розвиток мережі магістральних автомобільних доріг; завершення будівництва автомобільних доріг з твердим покриттям до сільських населених пунктів; будівництво автомобільних доріг в обхід великих міст; збереження мережі автомобільних доріг та забезпечення їх ефективного функціонування; підвищення рівня безпеки дорожнього руху за допомогою засобів дорожньої служби, розвиток дорожнього сервісу та інформаційного забезпечення учасників дорожнього руху; захист навколишнього природного середовища у процесі будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг з урахуванням потреб формування екомережі країни; підвищення ефективності інвестиційної та науково-технічної діяльності; удосконалення правових засад функціонування дорожнього господарства; соціальний захист працюючих та підготовка кадрів. Розвиток мережі магістральних автомобільних доріг передбачає: будівництво і реконструкцію насамперед національної мережі міжнародних транспортних коридорів, будівництво магістральних автомобільних доріг на концесійних умовах, зокрема Львів — Краковець, Львів — Броди, Щербаківка — (Київ — Харків — Довжанський), західний кордон — (Косини) — Київ на ділянці від м. Вінниці до м. Києва; реконструкція та капітальний ремонт автомобільних доріг за кредитні кошти, зокрема, М-02 Кіпті — Глухів — Бачівськ (на Брянськ), М-03 Київ — Харків — Довжанський (на Ростов-на-Дону), М-05 Київ — Одеса, М-06 Київ — Чоп (на Будапешт через Львів — Мукачеве — Ужгород), М-07 Київ — Ковель — Ягодин (на Люблін), М-12 Львів — Кіровоград — Знамянка, М-24 Херсон — Красноперекіпськ — Сімферополь, М-26 Харків — Сімферополь — Севастополь; розроблення інвестиційних пропозицій щодо будівництва та реконструкції ряду об'єктів, зокрема, з'єднувальної дороги від М-05 Київ — Одеса до М-23 Улянівка — Миколаїв (протяжністю 130 кілометрів), Миколаїв — Херсон (протяжністю 50 кілометрів), Пирятин — Харків (за новим напрямком — 260 кілометрів), Дніпропетровськ — Решетилівка (протяжністю 167 кілометрів), Новомосковськ — Сімферополь (за но-

вим напрямком — 440 кілометрів), Гвардійське — Сімферополь — Ялта (протяжністю 108 кілометрів), в обхід м. Києва (64 кілометри), мостів через Дністровський лиман та через р. Дніпро (м. Черкаси).

Метою «Державної програми забезпечення безпеки руху на автомобільних дорогах, вулицях міст, інших населених пунктів і залізничних переїздах на 2003—2007 роки» є створення безпечних та комфортних умов руху на вулично-дорожній мережі держави шляхом здійснення комплексу таких заходів, як: удосконалення державної системи управління безпекою дорожнього руху, профілактичної та освітньої діяльності у цій сфері; впровадження передових технологій та новітніх технічних засобів, комплексів та систем управління і нагляду за дорожнім рухом; розвитку та вдосконалення засобів інформатизації на базі новітніх комп'ютерних технологій. Реалізація цих заходів передбачає врахування міжнародних норм та стандартів і доведення безпеки руху до міжнародного рівня та інтеграції України у міжнародне співтовариство. Контроль за виконанням заходів Програми покладено на Міністерство внутрішніх справ Міністерство транспорту України.

«Концепція реформування транспортного сектора економіки» має за мету забезпечувати реформування транспортного сектора економіки, його стабільний розвиток та інтеграцію в європейську і світову транспортні системи. Для досягнення зазначеної мети необхідно провести широкомасштабну структурну реформу на основі вирішення таких основних завдань: демонополізація окремих видів транспорту та видів їхньої діяльності; розвиток ринкової конкуренції на основі різних форм власності; забезпечення державного регулювання та контролю за встановленням економічно обґрунтованих тарифів, недопущення зловживання монополієм становисцем на ринку транспортних послуг; створення економічного механізму для ефективної діяльності підприємств транспорту та підвищення якості транспортних послуг; створення умов для підвищення технічного рівня всіх видів транспорту, їх технічне оновлення та модернізація. Для забезпечення поетапної інтеграції України в європейську та світову транспортні системи передбачається: розширити та зміцнити співробітництво у рамках міжнародних транспортних організацій та у реалізації міждержавних угод в галузі транспорту; коригувати стратегію розвитку міжнародних транспортних комунікацій у межах України відповідно до змін міжнародної транспортно-економічної кон'юнктури; гармонізувати нормативно-правову базу у сфері транспорту з відповідними міжнародно-правовими нормами; розробити і здійснити заходи щодо забезпечення техніко-технологічного зближення рухомого складу та транспортної мережі України з європейською транспортною системою; наблизити технічні, технологічні та екологічні стандарти і вимоги у сфері транспорту до європейських та поступово їх запровадити на вітчизняному ринку.

«Загальнодержавну програму формування національної екологічної мережі України на 2000—2015 роки» розроблено в контексті вимог щодо подальшого опрацювання, вдосконалення та розвитку екологічного законодавства України, а також відповідно до рекомендацій Всеєвропейської стратегії збереження біологічного та ландшафтного різноманіття (1995 р.) щодо питання формування Всеєвропейської екологічної мережі як єдиної просторової системи територій країн Європи з природним або частково зміненим станом ландшафту. Програма має сприяти збалансованому та невиснажливому використанню біологічних ресурсів у господарській діяльності. Для збільшення площі національної екологічної мережі Програмою передбачається здійснення, серед інших, заходів збереження природних ландшафтів на землях промисловості, транспорту, зв'язку, оборони. Для забезпечення реалізації Програми передбачається прийняття законодавчих актів, спрямованих на запровадження правових норм формування національної екологічної мережі. З метою посилення відповідальності за порушення вимог законодавства з питань охорони, використання та відтворення ландшафтного різноманіття передбачається внести зміни до Кримінального кодексу України [85] та Кодексу України про адміністративні правопорушення [86].

«Програма розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006—2010 рр.» [18] передбачає розбудову автомобільної та залізничної мережі міжнародних транспортних коридорів, морських та річкових портів, приведення її у відповідність до стандартів Європейського Союзу; — створення комплексу послуг, що відповідають міжнародним стандартам; — покращення якості міжнародних перевезень та підвищення конкурентоздатності транспортних послуг до рівня, привабливого для іноземних перевізників та пасажирів; — удосконалення та адаптацію нормативно-правової бази до вимог стандартів Європейського Союзу з питань міжнародних перевезень; — визначення єдиної системи пріо-

ритетів та шляхів їх реалізації на окремих маршрутах міжнародних транспортних коридорів, основних напрямків і завдань у сфері розвитку національної мережі МТК на період до 2010 року. Загальний обсяг фінансування на виконання заходів Програми і цільових інвестиційних проєктів з розвитку МТК складає 15,9 млрд грн, у тому числі в автодороги — 7,1 млрд грн, залізничні МТК — 4,9, морські порти — 3,4, річкові порти — 0,45 млрд грн. Фінансування здійснюватиметься за рахунок власних коштів підприємств транспортної галузі, коштів Державного бюджету України (Дорожного фонду), а також інших джерел, передбачених законом, у тому числі кредитів вітчизняних та іноземних банків та міжнародних організацій, залучення міжнародної фінансової і технічної допомоги, а також коштів, отриманих від реалізації міжнародних комерційних проєктів. Виділення бюджетних коштів на виконання заходів і завдань Програми проводиться на конкурсних засадах у порядку, встановленому законом. Реалізація заходів Програми дозволить: наблизити функціонування транспортної галузі України на мережі міжнародних транспортних коридорів до стандартів Європейського Союзу; удосконалити технологію перевезення всіма видами транспорту на основі логістичних принципів організації транспортного процесу, що дозволить підвищити швидкість та якість доставки вантажів; покращити інформаційне забезпечення перевезень та взаємодію суміжних видів транспорту; гармонізувати національну законодавчу базу відповідно до норм та стандартів Європейського Союзу; створити сприятливі умови для залучення інвестицій і збільшити надходження коштів на розбудову інфраструктури міжнародних транспортних коридорів.

Європейська нормативно-правова база щодо розвитку автомобільних магістралей базується на конвенціях та угодах Європейської економічної комісії ООН, законодавство Європейського Союзу у даній сфері відеутне. Україна приєдналася до основних угод та конвенцій у галузі автомобільних магістралей. Таким чином, українське законодавство відповідає європейському щодо дорожнього руху, сигнальних знаків та розмітки автодоріг, основних технічних вимог до доріг. Проте, не зважаючи на те, що в Україні розроблено нормативно-правову базу щодо регулювання транспортних мереж та транспортних коридорів, спостерігається значне відставання від європейської мережі у розвитку доріг найвищої категорії. Для подолання відставання від європейської мережі у розвитку доріг потрібно розробити відповідну нормативну базу і привести її до норм Європейського Союзу щодо фінансування розбудови автобанів та залучення з цією метою іноземних інвестицій, що буде розглянуто у наступному розділі.

Законодавство з безпеки перевезень в Україні достатньо розвинено, однак воно декілька відрізняється за ідеологією. В Європейському Союзі розроблено та реалізується Третя програма дій з безпеки дорожнього руху, метою якої є зменшення удвічі рівня аварійності на дорогах. В Європейських країнах існують національні ради з безпеки перевезень, куди входять всі заінтересовані міністерства, суспільні організації з безпеки перевезень; управління безпекою включає такі пункти, як, наприклад, управління « глибокими місцями» тощо. Тому, необхідно розробити та затвердити концепцію та національну програму підвищення безпеки дорожнього руху в Україні.

### **3.3. Водні мережі міжнародних транспортних коридорів в ЄС та Україні**

Відповідно до концепції транс'європейської мережі, метою якої є забезпечення функціонування ринку та свободи пересування товарів, капіталів, людей і послуг, розвиток національних і регіональних транспортних мереж пов'язаний з конкретним розвитком водних шляхів та морських портів. Саме вони забезпечують належне функціонування водних транспортних коридорів у загальній мережі. Це викликано тим, що промислові підприємства і порти, розташовані на берегах річок, завжди були привабливими для розвитку перевезень через низьку собівартість доставки вантажів безпосередньо до споживачів та виробників необхідних продуктів. Процес формування транс'європейської мережі, який розпочався у 80-і роки через розбудову законодавчого підґрунтя, як ключового елемента створення єдиного ринку та зміцнення економічної і соціальної згуртованості, держави—члени Європейського Союзу закріпили Маастрихтським Договором [1], де ст. 154-156 присвячені саме цим питанням. Подальше формування механізму правового регулювання відбувається шляхом розробки директив, в яких визначаються цілі, пріоритети та проєкти розвитку мережі водних шляхів, що являють



собою спільний інтерес у відповідних сферах, зокрема, у формуванні правового масиву регулювання навігації по водних мережах та роль останніх в реалізації завдань транспортних коридорів.

Шляхами внутрішньої водної мережі виконуються перевезення як між внутрішніми річковими портами, так і перевезення до морських портів. Внутрішні перевезення можуть перетворюватись у міжнародні, якщо вони виконуються безпосередньо на міжнародних річках. Більше того, водні внутрішні мережі можуть бути частиною комбінованих перевезень, які передбачають для здійснення перевезення певного вантажу залучення інших видів транспорту, як то залізничного або суден класу річка—море. Таким чином, вантажі доставляються до споживача за єдиною накладною із залученням експедиторських служб із чітко проробленим маршрутом. Ефективність перевезень внутрішніми водними мережами залежить від узгодженості дій перевізників, технічного оснащення суден, диспетчерських та допоміжних служб, а також системи навігаційного забезпечення, що розташовується на берегах річок.

Важливим у системі водних перевезень є інфраструктура портів, через які відбувається процес перевантаження вантажів та пересадки пасажирів на інші види транспорту. Більше того, порти є важливими центрами економічного життя міст. Нині у державках—членах Європейського Союзу нараховується 420 портів, із яких 82 віднесено до внутрішніх (серед них 5 віднесено до чисто пасажирських, а 11 — до змішаних пасажиро-вантажних), тобто таких, де обслуговуються судна, що виконують внутрішні водні перевезення.

Особливістю правового регулювання водних мереж міжнародних транспортних коридорів є те, що правовий масив регулювання склався віками і базується на використанні портової інфраструктури морських та річкових портів, оскільки морські порти інкорпоровані в єдину транс'європейську мережу і разом із внутрішньою водною мережею забезпечують ефективне використання транспорту для перевезення вантажів із використанням різних видів транспорту. Тобто внутрішні водні мережі є невід'ємною частиною транс'європейської мережі. Прикладом цього може слугувати річка Дунай, яку визнано 7-м коридором, що забезпечує міжнародні та транс'європейські перевезення в Західній та Східній Європі. Цю річку використовували впродовж розвитку цивілізації і тому для використання механізму правового регулювання використовується як міжнародне так і внутрішнє право. Більше того, процес узгодження дій по використанню цієї річки було започатковано давно.

Активне використання внутрішньої водної транспортної мережі вимагає узгоджених дій з гармонізації законодавства, що сприяє створенню відкритого та інтегрованого використання внутрішніх водних шляхів на основі принципів взаємності, свободи навігації, економічної конкуренції та рівного використання внутрішніх водних шляхів на основі Мангеймського акта 1868 року. Ці принципи знайшли своє відображення у Роттердамській декларації 2003 р., яку було прийнято на Пан'європейській конференції з питань транспортування вантажів та пасажирів внутрішніми водними шляхами. Звичайно, що розвиток системи внутрішніх водних шляхів вимагає постійної уваги до удосконалення перевезень і тому держави—члени укладають двосторонні угоди по використанню річок Дунаю і Рейну та інших міжнародних водних шляхів, запроваджуючи цими правовими документами уніфіковані підходи правового регулювання, що базуються на цивільному праві.

На Роттердамській конференції було зазначено, що до усіх перевізників застосовуються єдині підходи, незалежно від їх національності чи місця проживання, єдині умови для доступу до ринку перевезень та інфраструктури та єдині правила використання річок незалежно від їх географічного розташування, а також застосування єдиних ринкових механізмів щодо надання допомоги для розвитку річкового транспорту та свободи переміщення вантажів, осіб, послуг та капіталів. З метою подальшої гармонізації законодавства держави—члени Європейського Союзу домовились про те, що з 1 травня 2004 року буде застосовуватись єдиний підхід щодо вільного доступу до ринку перевезень, включаючи і судна, що працюють на каботажних лініях.

Першими кроками по гармонізації законодавства щодо використання водної мережі міжнародних транспортних коридорів були міжнародно-правові акти, які врегулювали питання використання водної мережі Європи. Слід зазначити, що в рамках різних міжнародних організацій розроблялися правові основи використання та механізми впровадження правових актів у життя: в Європейському Союзі (правове надбання в галузі транспорту «transport acquis» та інші відповідні правові), а також в рамках Транспортного комітету ООН по використанню внутрішніх водних шляхів Економічної Комісії для Європи «the Inland Transport Committee of the

UNECE United Nations Economic Commission for Europe», Центральна Комісія по Навігації на Рейні «the Central Commission for Navigation on the Rhine (CCNR)», Дунайська Комісія «the Danube Commission» (albeit in the form of recommendations). Крім того, до цього процесу приєднуються і національні владні структури. Кожна із цих сторін відповідає за свою частину правового регулювання. Саме тому виникає питання щодо гармонізації законодавства в Європі, приймаючи до уваги важливість розвитку ринку внутрішніх водних перевезень і координації використання транспортної мережі та коридорів. До середини 2004 року треті країни для перевезення вантажів по річці Дунай мали отримати дозвіл або підписати відповідну двосторонню угоду і тому існували обмеження на перевезення.

Транспортний комітет ООН по використанню внутрішніх водних шляхів Економічної Комісії для Європи в 1947 році започаткував створення агентства зі стандартизації технічних приладів для навігації та регулювання безпеки в Європі. Це стало основою міжурядового співробітництва по сприянню розвитку міжнародних транспортних перевезень. Більше того, в рамках цієї організації було розроблено: Європейську Угоду щодо міжнародної важливості основних водних шляхів «European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN, 1996)»; Європейську Угоду з міжнародного перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами «European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterway» (ADN, 2000); Конвенцію з уніфікації деяких правил відносно зіткнення суден на внутрішніх водних шляхах під час навігації «Convention relating to the Unification of Certain Rules concerning Collisions in Inland Navigation» (1960); Конвенцію з реєстрації суден для виконання перевезень внутрішніми водними шляхами «Convention on the Registration of Inland Navigation Vessels» (1965); Конвенцію з виміру суден для перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами «Convention on the Measurement of inland Navigation Vessels» (1966); Конвенцію по визначенню відповідальності власника судна, яке використовується на внутрішніх водних шляхах «Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of inland Navigation Vessels» (CLN, 1973); Протокол до конвенції відносно визначення рівня відповідальності власника судна, що використовується на внутрішніх водних шляхах «Protocol to the Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of inland Navigation Vessels» (CLN, 1978). Останній документ не вступив в дію через те, що його ратифіковано тільки однією державою.

Держави—члени Європейського Союзу, крокуючи шляхом встановлення ринкових відносин при наданні послуг з перевезень вантажів та пасажирів внутрішніми водними шляхами, започаткували процедуру гармонізації законодавства на основі Мангеймської конвенції 1968 року та Белградської конвенції 1948 року. Ці документи стали правовою основою створення міжнародних транспортних коридорів, оскільки саме вони вплинули на встановлення відповідних вимог та стандартів до навігації на річках — Дунай, Мозель, Рейн, хоча для кожної з них існує свій специфічний режим використання.

Проблеми розвитку водної мережі міжнародних транспортних коридорів держави—члени Європейського Союзу приділяли значну увагу, оскільки перевезення вантажів та пасажирів водними шляхами досить вигідне і тому вже на початку 70-х років було прийнято Регламент Ради № 1107/70/СЕС стосовно надання допомоги розвитку транспортних систем, включаючи залізничний, автомобільний та внутрішній водний транспорт [71]. Основним завданням цього документа є запобігання диспропорціям у зобов'язаннях по дотриманню конкурентних умов на ринку транспортних послуг та запровадження відповідних правил з надання допомоги відповідно до ст. 77, 92. Цим Регламентом також створюється комітет радників при Комісії, до функцій якого входить допомога Комісії в оцінці допомоги, що надається залізничному, автомобільному та внутрішньому водному транспорту. Головою цього комітету є представник Комісії, а сам комітет складається з представників, призначених кожною з держав—членів. Комітет має повноваження розглядати та висловлювати свою думку щодо всіх питань, що стосуються дії цього Регламенту, а також всіх інших положень, що регулюють надання допомоги у секторі транспорту Римського Договору щодо створення Співтовариства. Цим Регламентом також створюється комітет радників при Комісії, до функцій якого входить допомога Комісії в оцінці допомоги, що надається залізничному, автомобільному та внутрішньому водному транспорту. Головою цього комітету є представник Комісії, а сам комітет складається з представників, призначених кожною з держав—членів. Комітет має повноваження розглядати та висловлювати свою думку щодо всіх питань, що стосуються дії цього Регламенту, а також всіх інших положень, що регулюють надання допомоги у секторі транспорту. Регламент Ради

№ 1017/68/ЄЕС [87] регламентував використання правил конкуренції на ринку транспортних послуг, включаючи перевезення залізницею, автошляхами та внутрішніми водними шляхами. Положення цього Регламенту застосовуються до перевезень залізницею, автомобільним транспортом та внутрішнім водним транспортом, які регулюються будь-якими Договорами, Рішеннями чи загальноприйнятою практикою, що встановлюють умови та розцінки перевезень, обмеження чи контроль за наданням послуг з перевезення. Таким чином, держави—члени забезпечують однаковий контроль, регулювання вартості тощо на своїй території незалежно від договорів, які можуть містити положення, предметом регулювання яких є вищенаведені об'єкти.

Важливим кроком у розвитку водної мережі міжнародних транспортних коридорів у Європі є Рішення Європейського Парламенту та Ради 1692/96/ЄС [88] та Рішення Європейського Парламенту та Ради 884/2004/ЄС [89]. Ці рішення встановлюють напрямки щодо цілей, пріоритетів та заходів, передбачених для транс'європейської транспортної мережі. Ці напрямки визначають проекти, що викликають спільний інтерес та здійснення яких має позитивно вплинути на розвиток мереж на території всього Співтовариства. Ці напрямки мають допоміжну функцію у здійсненні проектів, що викликають спільний інтерес, метою яких є забезпечення поєднання, взаємозв'язку та спільного функціонування транс'європейської транспортної мережі, а також доступу до цієї мережі. Саме ці проекти мають бути основною метою, досягнення якої залежить від ступеня їх досконалості та наявності фінансових ресурсів.

Сучасний ринок внутрішніх перевезень врегульовано та лібералізовано усіма державами—членами. Каботажні перевезення обмежені тільки національним прапором, під яким виконуються ці перевезення, в той час як на р. Рейн ці перевезення дозволено виконувати усім суднам, що зареєстровані у Центральної Комісії по Навігації на Рейні. Слід зазначити, що держави—члени Європейського Союзу активно впроваджують систему інтермодальних та багатомодальних перевезень, передбачаючи при цьому заходи по захисту навколишнього природного середовища. Каботажні перевезення внутрішніми водними шляхами держав—членів Європейського Союзу проводяться без утворення свого офісу чи інших структур. Єдиною вимогою для нерезидентів є виконання правил та норм щодо використання внутрішніх водних шляхів. Перевізник повинен мати відповідні сертифікати, видані органами управління внутрішніми водними шляхами держав—членів Європейського Союзу.

Саме ці вимоги, викладені у Регламенті Ради № 3921/91/ЄЕС [90] по встановленню умов, за яких нерезиденти-перевізники можуть перевозити вантажі і пасажирів внутрішнім водним транспортом у межах держави—члена Європейського Союзу, забезпечили права на каботажні перевезення та виконання операцій із перевезення міжнародним транспортом. Так, Регламентом встановлено, що перевізник допускається до каботажних перевезень, якщо вони здійснюються судном, власник чи власниками якого є: фізичні особи, які проживають на території держав—членів та мають громадянство держав—членів чи юридичні особи, які зареєстровані на території держав—членів чи більша частина яких розташована на території держав—членів. Виконавці каботажних операцій підлягають під дію чинних законів, регламентів та адміністративних норм, за якими здійснюється таке перевезення. Згідно з цим документом, оператори таких суден повинні доказати дійсний зв'язок із державами—членами Європейського Союзу. Регламент Ради № 1356/96/ЄС щодо загальних правил, які застосовуються до перевізників вантажів та пасажирів внутрішніми водними шляхами між державами—членами з огляду на встановлення свободи надання таких транспортних послуг [91] визначив умови міжнародних перевезень між державами—членами Європейського Союзу та майбутніми країнами—кандидатами. До здійснення вищенаведених транспортних операцій допускається будь-який оператор, що перевозить пасажирів та вантажі внутрішнім водним транспортом безвідносно до його національності чи місця реєстрації за умови, якщо він: (а) зареєстрований в одній із держав—членів відповідно до законодавства цієї держави, (б) має право здійснювати міжнародні перевезення вантажів та пасажирів внутрішніми водними шляхами в цій державі—члені, (в) використовує для такого перевезення судна, що зареєстровані в державі—члені чи, за відсутності реєстрації, мають сертифікат членства у флоті держави—члена, та (г) задовольняє вимогам, за яких перевізники-нерезиденти можуть здійснювати перевезення вантажів та пасажирів відповідно до Статті 2 Регламенту Ради (ЄЕС) № 3921/91 [90].

Цим було започатковано функціонування ринку перевезень у водній транспортній мережі держав—членів Європейського Союзу на основі принципу недискримінації і за наявності сертифіката приналежності до флоту держав—членів Європейського Союзу, а також визначено

можливості виконувати перевезення вантажів та пасажирів перевізниками-нерезидентами. Регламент Ради № 718/1999/ЄС [92] щодо ємності флоту Співтовариства з метою збільшення ролі перевезень внутрішніми водними шляхами доповнив Регламент Ради № 1101/89/ЄС [93] щодо структурного поліпшення перевезень внутрішніми водними шляхами. Цей документ регламентує збільшення кількості та можливостей флоту, який працює у водній мережі міжнародних транспортних перевезень у державах—членах. Цей Регламент застосовується до суден-вантажоперевізників та барж, що надають транспортні послуги для самих себе чи будучи найманими за певну винагороду іншими особами. Відповідно до цього Регламенту судна, що здійснюють перевезення внутрішніми водними шляхами держав—членів, підпадають під дію таких заходів: зменшення структурного переповнення шляхом перегляду графіків руху на рівні Співтовариства та підтримки заходів, що спрямовані на уникнення збільшення існуючої переповненості чи попередження переповненості в майбутньому. Проте, державам-членам надається право поперіяти з кола таких суден судна, вага яких не перевищує 450 тонн, якщо економічна та соціальна ситуація в державі вимагає цього.

Директива Ради № 93/104/ЄС від 23 листопада 1993 р. відносно деяких аспектів організації робочого часу [94] встановлює європейські стандарти стосовно кількісного складу екіпажу, його кваліфікації, вікового цензу та мінімум нормативних вимог до тривалості робочого часу та часу відпочинку для екіпажів суден, що виконують перевезення вантажів та пасажирів внутрішніми водними шляхами. Кількість екіпажу визначається необхідністю операцій з перевезення при тривалості роботи судна 14 годин на день, але не більше 18. Для подальшого врегулювання питання часу відпочинку членів екіпажу було прийнято Директиву Європарламенту та Ради № 2000/34/ЄС від 22 червня 2000 р. [95], яка доповнила Директиву Ради № 93/104/ЄС, хоча вона і не зовсім відповідає вимогам деяких держав—членів Європейського Союзу щодо регулювання цього питання. Так, наприклад, трудове законодавство Голландії, Бельгії та Німеччини передбачає підписання колективної угоди на 3 роки, а в інших державах — на рік чи два.

Директива Ради № 91/672/ЄС від 16 грудня 1991 р. стосовно взаємного визнання національних сертифікатів для власників суден для виконання вантажних та пасажирських перевезень внутрішніми водними шляхами держав—членів Європейського Союзу [96] запровадила взаємне визнання сертифікатів при виконанні перевезень на р. Рейн та Дунай на основі єдиного підходу до екзамінування. Директива Ради № 96/50/ЄС від 23 липня 1996 р. щодо гармонізації умов отримання національного сертифіката для капітана судна, що виконує перевезення вантажів та пасажирів внутрішніми водними шляхами Співтовариства [97], визначила мінімальний вік, фізичні, розумові здібності та професійний досвід і знання, які необхідно проявити кандидату для отримання сертифіката для управління судном, що виконує перевезення внутрішніми водними шляхами в межах держав—членів Європейського Союзу.

Технічні вимоги до суден для перевезення вантажів та пасажирів базуються на резолюції № 17, прийнятій Транспортним комітетом ООН з використання внутрішніх водних шляхів Економічної Комісії для Європи. Ці вимоги гармонізовано відповідно до нових європейських вимог, які розроблено у тісному співробітництві Дунайської Комісії із Рейнською (2002 рік). Технічні вимоги щодо використання водних шляхів річки Рейн базуються на Директиві Ради № 82/714/ЄС стосовно технічних вимог для суден, що виконують перевезення внутрішніми водними шляхами [98]. Головною метою цього документа є встановлення єдиних технічних вимог до суден та визнання ліцензій для суден на виконання перевезень внутрішніми шляхами відповідно до 7-го Додаткового Протоколу до Мангеймського Акта від 27 листопада 2002 р., яким передбачено Центральний Комісії по Навігації на Рейні визнавати сертифікати, видані у третій країні, а також мінімум вимог до суден, щоб забезпечити безпеку судноплавства в межах водних мереж міжнародних транспортних коридорів держав—членів ЄС. Ця Директива застосовується до суден, вагою від 15 тонн та суден, що не призначені для перевезень вантажів і мають водотоннажність 15 кубічних метрів чи більше, а також до буксирувальних суден та буксирів-штовхачів, включаючи таких, що мають водотоннажність менше за 15 кубічних метрів. Директивою встановлюються умови та правила видачі сертифікатів суднам Співтовариства, що виконують перевезення внутрішніми водними шляхами.

Проблема використання водної мережі міжнародних транспортних коридорів вимагає постійної уваги до врегулювання питань, що виникають під час навігації. Саме цим продикувані дії держав—членів Європейського Союзу з розробки та прийняття Регламенту Ради (ЄС) № 2919/85/ЄС [99], що започаткував заходи та умови перегляду Конвенції по навігації на річці Рейн суднами, які можуть виконувати такі перевезення на цій річці відповідно до 2-го До-

даткового Протоколу, підписаного 17 жовтня 1979 року. Цим Протоколом обумовлено, що тільки судна, які можуть перевозити пасажирів та вантажі річкою Рейн, мають право виконувати перевезення на цій річці відповідно до документів, виданих відповідними владними структурами.

Проблеми забезпечення безпеки руху водними мережами транспортних коридорів в Європейському Союзі регулюються Директивою Європейського Парламенту та Ради 2005/44/ЄС від 07 вересня 2005 р. щодо гармонізації вимог по наданню інформації про стан річок, які включені до внутрішніх шляхів Співтовариства [100]. Цим документом запроваджено систему оптимізації управління перевезень в існуючій транспортній інфраструктурі відповідно до вимог європейського законодавства щодо інформації та зв'язку. Запровадження цієї системи (river information system (RIS)) сприяє кращому використанню водних шляхів та запобігає зіткненням суден, що можуть спричинити забруднення навколишнього середовища і, таким чином, зменшити витрати на перевезення. Відповідно до цієї Директиви, держави—члени Європейського Союзу повинні провести роботу з гармонізації обладнання таким чином, щоб воно було сумісним з іншими системами. Відповідно до зобов'язань, покладених на держави—члени Директивою, останні мають розвинути цю систему таким чином, щоб RIS була ефективною, гнучкою та доступною і могла використовуватись з іншими RIS-системами, а також, по можливості, з системами для інших видів перевезень.

Поки що головними проблемами на водних мережах міжнародних транспортних коридорів є обмеження для використання річок Дунай та Рейн країнами—кандидатами, але після їх вступу до Європейського Союзу ці обмеження буде знято. Іншою проблемою є той факт, що на річці Рейн існують досить високі технічні вимоги до суден і не всі можуть використовувати цей складний шлях, тому їх сертифікати не визнаються Центральною Комісією по Навігації на Рейні. Тобто процес гармонізації вимог для отримання сертифіката на провідку суден по річці Рейн продовжується, як і процес удосконалення трудового законодавства відповідно до вимог Директиви 2000/34/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 22 червня 2000 р. стосовно робочого часу та відпочинку членів екіпажу [95].

В Україні внутрішні водні шляхи (річки, озера, водосховища, канали, інші водойми, придатні для судноплавства, а також внутрішні морські води та територіальне море) не є вільними для судномних суден і, якщо треба потрапити, скажімо, у Запорізький порт на Дніпрі, іноземний власник має заздалегідь отримати разовий дозвіл Державного департаменту морського та річкового транспорту. Звичайна річ він його отримає, але бюрократична тяганина, природно, ускладнює роботу на цьому ринку відповідно до правового регулювання водної мережі міжнародних транспортних коридорів, яке базується на законодавстві України про водний (річковий та морський) транспорт, де сукупність правових норм, що регулюють суспільні відносини у сфері організації і безпосереднього здійснення господарської діяльності на водному транспорті і складають правовий масив у цій галузі транспорту. Умовно законодавство України про водний транспорт можна поділити за ступенем впливу на регулювання відносин у цій сфері на загальне і спеціальне.

Загальне законодавство складають нормативно-правові акти, які містять основи функціонування транспортної галузі та особливості здійснення діяльності на транспорті, визначають пріоритети його розвитку. Основними джерелами права у цій сфері є Конституція України [31], Закони України «Про транспорт» [101], «Про транзит вантажів» [61], «Про перевезення небезпечних вантажів» [102], «Про транспортно-експедиторську діяльність» [103], Водний кодекс України [104]. Окремо слід виділити Цивільний кодекс України (ЦК) [105] і Господарський кодекс України [106], норми яких передусім регулюють правовий інститут перевезень.

Правову основу регулювання відносин у сфері водного транспорту становить Закон України «Про транспорт», який є базовим галузевим законом. Його роль як основоположного нормативного акта, полягає передусім у тому, що він встановлює низку вихідних правових положень та принципів, які регулюють правовідносини на всіх видах транспорту. Відносно водного транспорту закон окремо визначає склад річкового та морського транспорту, органи з технічного та судноплавного нагляду за суднами.

Зокрема, до складу морського транспорту входять підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, порти і пристані, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства,

установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту. Технічний нагляд за суднами та їх класифікація незалежно від форм власності судна і його власника здійснюються класифікаційним товариством, обраним за пропозицією судновласника та за погодженням з Міністерством транспорту України.

До складу річкового транспорту входять підприємства річкового транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, порти і пристані, судна, суднобудівно-судноремонтні заводи, ремонтно-експлуатаційні бази, підприємства шляхового господарства, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи й організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу річкового транспорту. Технічний, класифікаційний і судноплавний нагляд за річковими суднами здійснюється Українською державною інспекцією Регістру та безпеки судноплавства у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Значне коло транспортних відносин у сфері водного транспорту регулюється Водним кодексом України [104].

Особливістю законодавства України у сфері водного транспорту є розмежування морського та внутрішнього водного (річкового) транспорту в частині їх правової регламентації.

Комплексним законодавчим актом з морського транспортного права, як зазначалося вище, є Кодекс торговельного мореплавства України (КТМ) [107]. Його дія поширюється на морські судна під час їх прямування як морськими шляхами, так і річками, озерами, водосховищами та іншими водними шляхами, якщо міжнародними договорами України не встановлено інше, а також на судна внутрішнього плавання — під час їх прямування морськими шляхами, а також річками, озерами, водосховищами та іншими водними шляхами під час здійснення перевезення із заходом в іноземний морський порт.

В межах компетенції, визначеної Конституцією та законодавчими актами, здійснення правотворчості у сфері водного транспорту належить Президенту України, Кабінету Міністрів України, Міністерству транспорту та зв'язку України, іншим органам державної виконавчої влади та державним органам нагляду за діяльністю водного транспорту. Зокрема, Кабінетом Міністрів України видано нормативні акти (постанови) з питань технічного, класифікаційного і судноплавного нагляду на морському і річковому транспорті, цінової та тарифної політики на водному транспорті, відкриття ринку водного транспорту, порткових зборів. До найважливіших нормативно-правових актів Кабінету Міністрів України з питань водного транспорту відносяться:

— Постанова Кабінету Міністрів України від 12 червня 1996 року № 640 «Про затвердження переліку внутрішніх водних шляхів, віднесених до категорії судноплавних» [108]. Постанова визначає річки, що відносяться до судноплавних, тобто таких, по яких дозволено здійснювати перевезення вантажів та пасажирів, наводиться їх адміністративна розташованість, довжина судноплавної ділянки для кожної з річок, а також верхня та нижня межі ділянки. Також постанова визначає в переліку морські шляхи, які використовуються для здійснення перевезень вантажів та пасажирів, їх адміністративне розташування та межі морських судноплавних шляхів;

— Постанова Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 2000 року № 1544 «Про затвердження Положення про портові збори» [109]. До портових зборів відносяться корабельний, каналний, маяковий, причальний, якірний, адміністративний та санітарний збори, які справляються у морських портах із суден груп А-Е і плавучих споруд, що плавають під Державним прапором України та іноземним прапором. Постанова зазначає розміри кожного з зборів;

— Постанова Кабінету Міністрів України від 06 березня 1992 року № 115 «Про відкриття річкових портів України для заходу іноземних невійськових суден» [110]. Відповідно до Постанови, судна, що плавають під прапорами держав, з якими укладено міжнародні договори про судноплавство на внутрішніх водних шляхах, можуть заходити до річкових портів Запоріжжя, Дніпропетровська, Києва, Кременчука, Нової Каховки, Херсону та Черкас. Для інших суден під прапорами держав, з якими не укладено міжнародних договорів про судноплавство на внутрішніх водних шляхах, захід до цих портів дозволено лише на підставі одноразових тимчасових дозволів Міністерства транспорту України.

— Постанова Кабінету Міністрів України від 16 травня 1996 року № 529 «Про затвердження Правил плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах

та у портах України іноземних військових кораблів» [111], яка визначає порядок здійснення іноземними військовими кораблями, а також іноземними підводними транспортними засобами мирного проходження через територіальне море України та порядок їх заходження і перебування у внутрішніх водах, на рейдах та в портах України. Зокрема, Постановою установлено правило, відповідно до якого іноземні військові кораблі під час плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України зобов'язані нести свій військово-морський або державний прапор. Під час плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземні військові кораблі зобов'язані додержувати правил радіозв'язку, навігаційних, портових, митних, санітарних та інших правил. В тих районах, де лоцманське та криголамне проведення є обов'язковим під час плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та у портах України, іноземні військові кораблі повинні користуватися послугами лоцманської і криголавної служб. Постанова також забороняє заходити в ті райони у територіальному морі, внутрішніх водах України, в яких їх плавання і перебування забороняється;

— Постанова Кабінету Міністрів України від 28 січня 2002 року № 96 «Про схвалення Державної програми удосконалення функціонування державної системи забезпечення безпеки судноплавства на 2002—2006 роки» [112];

— Постанова Кабінету Міністрів України від 26 вересня 1997 року № 1069 «Про затвердження Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України» [113]. Так, державну реєстрацію морських суден в Україні здійснюють капітани морських портів, річкових суден та суден, що не підлягають нагляду класифікаційним товариством — Інспекція, а риболовних суден, що не підлягають нагляду класифікаційним товариством — Укрдержрибгосп, які, відповідно, є органами державної реєстрації. Сама реєстрація полягає у внесенні відомостей про нього до Державного суднового реєстру України, що ведеться за формою згідно з додатком 1 до цієї Постанови, або Суднової книги України, що ведеться за формою згідно з додатком 2, та отриманні цим судном свідоцтва про право плавання під Державним прапором України;

— Постанова Кабінету Міністрів України від 01 липня 2002 року № 880 «Про затвердження нових граничних розмірів плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду» [114];

— Постанова Кабінету Міністрів України від 03 липня 1995 № 484 «Про затвердження такс для обчислення розміру відшкодування збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України» [115];

— Постанова Кабінету Міністрів України від 16 серпня 1994 року № 559 «Про затвердження Положення про порядок державної реєстрації іноземних суден, що експлуатуються на умовах договору бербоут-чартеру суб'єктами підприємницької діяльності, та розмір збору за паралельну державну реєстрацію цих суден» [116]. Постановою визначається поняття судна, що експлуатується на умовах договору бербоут-чартеру. А саме, судно визнається таким, коли фрахтувальник на час дії такого договору набуває права володіння та користування судном, здійснення управління й оперативного контролю за судном, призначає і звільняє капітана та екіпаж судна, має права і несе відповідальність перед третіми особами так, якби він був судовласником, за винятком права продавати та заставляти судно. Іноземні судна, що зареєстровані компетентним органом іноземної держави та експлуатуються на умовах бербоут-чартеру, підлягають обов'язковій державній реєстрації. Це значить, що їх має бути включено на визначений термін до Державного суднового реєстру України. Така реєстрація здійснюється органом державної реєстрації, яким у цьому разі виступають капітани морських (або річкових) портів України, шляхом внесення відповідного запису про судно в Державний судновий реєстр України. Запис до реєстру робиться виключно на підставі заяви фрахтувальника за умови, що законодавством іноземної держави, в судновий реєстр якої внесено судно, дозволено паралельну реєстрацію. При цьому на час дії свідоцтва про паралельну реєстрацію іноземного судна його перебування в судовому реєстрі іноземної держави не зупиняється.

Слід зазначити, що вигідне географічне розташування України на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявність незамерзаючих морських чорноморських портів, розвинутої транспортної мережі у широтних і меридіанальних напрямках створюють всі необхідні передумови для залучення і пропуску значних обсягів транзитних вантажів найкоротшими шляхами. Важливим етапом у розвитку транзитних перевезень буде створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК).

Усе це визначило транспортну характеристику України як транзитної держави. Формуванню національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні надано статус державної політики. Україна бере активну участь у роботі Європейських міжнародних нарад з питань розвитку транспорту, приєдналася до основних європейських Конвенцій та Угод із цих питань, у тому числі і зі створення МТК. З дев'яти сухопутних міжнародних транспортних коридорів, визначених другою Пан'Європейською транспортною конференцією, три проходять українською територією. Маючи достатньо розвинуту мережу залізничних й автомобільних шляхів, трубопроводів, портів на Чорному та Азовському морях, на Дніпрі та в гирлі Дунаю, Україна може прийняти значні вантажні потоки в таких напрямках: країни Європи — країни Азії, Кавказу, Близького Сходу, та у зворотному напрямку — по МТК «Європа — Кавказ — Азія» («TRACESA») і МТК «Балтика — Чорне море» («Гданськ — Одеса»).

Але у питанні водної мережі міжнародних транспортних коридорів, де використовується внутрішній водний транспорт, Україна долучається до так званого 7-го коридору (Дунайського), оскільки він частково йде через територію України, хоча цей вид транспорту відіграє суттєву роль у забезпеченні перевезень через усі коридори. Це викликано тим, що Україна, як держава, розміщена в межах багатьох міжнародних річкових басейнів (Дніпра, Дунаю, Дністра, Західного Бугу, Сіверського Донця) чи їх найбільших приток, активно використовує всі національні правові засоби для забезпечення перевезень та врегулювання діяльності із запобігання їхньому забрудненню, зменшення чи припинення шкідливого впливу такого забруднення на навколишнє середовище та ресурси транскордонних річок зокрема.

Враховуючи цю обставину Україна активно співпрацює в рамках Дунайської Комісії, яка є, практично, міжнародною організацією з використання річки Дунай. Ця Комісія активно співпрацює з Європейським Союзом, Європейською Комісією ООН для Європи, Світовою Метеорологічною організацією, Міжнародним союзом із телекомунікацій, Постійною міжнародною Асоціацією Навігаційного Конгресу, Центральною Комісією по навігації на р. Рейн, комісією з використання р. Одер, Міжнародною морською організацією та іншими. Дунайська Комісія вивчає низку різних проблем, пов'язаних із навігацією на р. Дунай в рамках створення Пан'Європейської системи на внутрішніх водних шляхах, а також вживає відповідних заходів з виконання вимог Декларації щодо Європейських внутрішніх вод і транспорту, яку було прийнято Міністерською Конференцією у вересні 1991 р., так само як Роттердамської Декларації по прискоренню Пан'Європейського співробітництва у напрямку активізації кроків по створенню вільного та безперешкодного транспортування внутрішніми шляхами (5—6 вересня, 2001 р.).

Іншим важливим питанням у діяльності Дунайської Комісії є гармонізація технічних вимог та правил і стандартів, так само як правових положень щодо правозастосування на р. Дунай та р. Рейн згідно з законодавством Європейського Союзу.

Іншим важливим питанням у діяльності Дунайської Комісії є гармонізація технічних вимог та правил і стандартів, так само як і правових положень щодо правозастосування на р. Дунай та р. Рейн згідно з законодавством Європейського Союзу.

Саме тому на основі цих положень започатковано створення Пан'Європейської системи навігації на внутрішніх водних шляхах, яка відповідає усім сучасним вимогам.

Бажаючи долучитися до розвитку міжнародних транспортних коридорів, де внутрішні водні шляхи відіграють суттєву роль, Уряд України прийняв Програму розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006—2010 роки [18], метою якої є саме розбудова національної мережі міжнародних транспортних коридорів, поліпшення її стану та збільшення пропускної спроможності, вдосконалення технології міжнародних перевезень за принципами логістичних товаропровідних систем. Це сприятиме реалізації державної політики щодо інтеграції транспортної системи України до транс'європейської шляхом приведення стану вітчизняної транспортної мережі у відповідність до норм і стандартів Європейського Союзу та ефективного транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків і залучення транзитних потоків країн Європи та Азії через територію України. Для реалізації цих завдань планується провести: комплекс робіт щодо адаптації нормативно-правової бази із зазначених питань до норм і стандартів ЄС; будівництво нових автомобільних доріг, у тому числі на концесійній основі; реконструкцію автомагістралей; розбудову морських торговельних портів; будівництво та реконструкцію глибоководних причалів у річкових портах; реконструкцію судноплавних шлюзів та хвильзахисних споруд на р. Дніпро; створення транспортно-складських логістичних центрів; проектування та будівництво залізничного тунелю (транспортний коридор № 5).



Виконання цих заходів забезпечить підвищення швидкості та пропускної спроможності національної мережі транспортних коридорів; збільшення обсягів транзитних перевезень; підвищення пропускної спроможності морських портів; удосконалення технології перевезень на основі логістичних принципів та розвитку транспортно-складських комплексів; зменшення транспортної складової частини у вартості товарів і послуг; скорочення часу проведення митних, прикордонних та інших установлених законодавством контрольних процедур під час перетину державного кордону; поліпшення навігаційного та інформаційного забезпечення перевезень; скорочення часу транспортування і переробки вантажів; розвиток системи транспортно-експедиторського обслуговування; підвищення якості транспортних послуг; зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод; впровадження супутніх послуг — страхування, ремонт, технічне обслуговування та заправка транспортних засобів. Усе це створить умови для розвитку економіки та створення нових робочих місць.

Прийняття цієї Програми викликано також недостатнім розвитком річкових портів. Так, розрахункова пропускна спроможність річкових портів становить 700 тис. т за добу. Використовується цей потенціал в середньому лише на 20—25 % переважно внаслідок загальної економічної кризи, а також значного скорочення в останні роки обсягів переробки мінерально-будівельних вантажів.

Вузкими місцями при переробці закордонних вантажів у річкових портах загального користування є: а) фізична і моральна зношеність значної кількості перевантажувальної техніки та окремих портівих гідротехнічних споруд; б) недостатня кількість та смінь складських площадок майже в усіх портах; в) недостатня глибина причалів у вантажному районі річкового порту Дніпропетровськ; г) відсутність під'їзних залізничних колій до портів Нікополь і Каховка; д) недостатня кількість необхідної техніки для перевантаження 40-футових контейнерів; е) недостатня кількість плавзасобів для забезпечення належного комплексного обслуговування транспортного флоту у портах.

Тому у першу чергу необхідно провести реконструкцію і модернізацію існуючих причальних споруд та поповнити інфраструктурні об'єкти новою перевантажувальною технікою замість фізично і морально зношеної, а також диверсифікувати виробничу діяльність портів (надання нових видів транспортних послуг, робота у міжнавігаційний період тощо). Важливим кроком по реалізації розбудови інфраструктури є будівництво комплексу з переробки глинозему у Запорізькому порту та реконструкція вантажних причалів у Дніпродзержинському річковому порту, а також придбання 8 порталних кранів для Київського, Дніпропетровського, Запорізького і Херсонського портів.

Водні шляхи також вимагають удосконалення, оскільки певним обмеженням при перевезенні закордонних вантажів з річкових портів є переривчастість навігаційного періоду взимку. Так, за даними багаторічних гідрометеорологічних обстежень, середня тривалість фізичної навігації (безльодовий стан ріки) змінюється від 250 діб на верхній ділянці до 280 діб у нижній течії. Одночасно наявність незамерзаючих річкових портів на півдні України — Херсона та Миколаєва — зменшує негативний вплив міжнавігаційного періоду на обсяги перевезень закордонних вантажів річковим транспортом завдяки переключенню вантажопотоків у зимовий період на ці порти.

Пропускна спроможність внутрішніх водних шляхів, яка через значне скорочення останнім часом внутрішніх перевезень використовується лише на 15—20 відсотків, не лімітує обсяги закордонних перевезень. На деяких ділянках спостерігається зменшення глибин до критичних значень. В даний час через порушення системи освітлення на р. Дніпро відсутнє нічне судноплавство.

Наявна в Україні система морських судноплавних шляхів і морських каналів загальною довжиною більше ніж 130 миль не відповідає сучасним вимогам судноплавства. Параметри каналів значно менші, ніж у світовій практиці. А відсутність єдиної системи експлуатації й постійного ремонтного черпання призвела до значного погіршення технічного стану каналів та умов плавання по них (канали Прорва, Бузько — Дніпровсько — Лиманський, Херсонський, Керч — Єнікальський та інші).

Відсутність глибоководного сполучення Чорного моря з Дунаєм у територіальних водах України (канал Прорва замулено, обхідний канал в районі Усть-Дунайська має лише триметрову глибину) заважає нарощуванню обсягів перевезень закордонних вантажів з річкових портів України у порти Дунайського басейну. Проходження Сулимським каналом (Румунія) вимагає значних валютних витрат.

Підсумовуючи вищезазначене можна зробити висновок, що географічну структуру мережі міжнародних водних коридорів визначено та обумовлено, в першу чергу, міжнародними договорами і конвенціями, які визначають статус річок та інших судноходних водних територій. Під державне регулювання підпадають питання безпеки судноплавства в мережі, питання допуску до мережі певних видів суден і вимоги до них, питання регулювання судноплавства тощо.

Недоліками української системи регулювання судноплавства на водній мережі є, поперше, занижений порівняно з вимогами Європейського Союзу рівень безпеки, особливо щодо здійснення судноплавства в межах України. Не дивлячись на те, що Україна взагалі приєдналася до Конвенції СОЛАС [117], Статут внутрішнього транспорту [118], який діє ще з часів СРСР, не містить належної регламентації питань безпеки при перевезеннях внутрішнім водним транспортом. У цьому плані взірцем є Регламент № 725/2004/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 31 березня 2004 року [119], який в частині, що стосується внутрішніх водних шляхів кожної з держав—членів Європейського Союзу, зобов'язав їх застосовувати вимоги до безпеки, викладені в Конвенції СОЛАС.

### **3.4. Повітряні мережі міжнародних транспортних коридорів в ЄС та Україні**

Характерною особливістю міжнародних авіаційних транспортних коридорів є те, що завдяки їх використанню забезпечується швидке і безпечне переміщення пасажирів і вантажів. Це досягається, в тому числі, шляхом створення пільгових умов вантажоперевезень на маршрутах конкретного міжнародного авіаційного транспортного коридору, якщо на його кордонах: а) діють спрощені правила і порядок митного, санітарного, прикордонного й інших видів контролю, оформлення переміщення пасажирів і вантажів; б) застосовуються пільгові (знижені на 25—50 %) тарифи на всі види послуг і зборів, у тому числі при митному, прикордонному, санітарному та іншому оформленні перевезення; в) існує єдиний орган керування, що об'єднує і синхронізує роботу його окремих підрозділів і служб; г) діє стабільна правова база, яка забезпечує надійний захист та безпеку вантажів і пасажирів від кримінальних і розбійних зазіхань; г) зміни в законодавчі акти приймаються після їх ретельної проробки і набирають чинності через 3—6 місяців після попереднього широкого інформування пасажирів, вантажовідправників і вантажоодержувачів у країнах, територією яких пролягають міжнародні транспортні коридори.

Саме з цією метою було прийняте Рішення № 1692/96/ЄС [88] Європейського Парламенту та Ради щодо керівних засад з розвитку транспортних мереж, де визначається, що до повітряної мережі міжнародних транспортних коридорів входять безпосередньо авіація, аерошляхи, засоби забезпечення аеронавігації, планування польотів та управління ними на основі відповідної системи контролю (центрів контролю, систем нагляду та засобів зв'язку), які необхідні для забезпечення безпеки й ефективного управління рухом в аеропорсті.

Більше того, в цьому документі зазначається, що аеропорти відіграють все більшу роль у мережі міжнародних транспортних коридорів в Європейському Союзі. Це стало особливо чітко видно напередодні розширення Європейського Союзу, оскільки саме вони стали центром надання багатомодальних транспортних послуг споживачам у державах—членах, практично, на всьому Європейському континенті. З метою повного використання цих переваг з'явилася ідея перегляду керівних засад щодо діяльності повітряних мереж та розробки пропозиції стосовно роботи їх в нових умовах.

Європарламент та Рада прийняли рішення відносно доповнення цього документа, передбачивши відповідні зміни, зокрема, зазначивши, що мережа повинна мати відповідні умови для мобільного пересування вантажів та людей без обмежень кордонами та забезпечувати відповідні соціальні і безпечні умови, які сприяли б подальшому укріпленню економіки на основі конкуренції та ненанесення шкоди навколишньому середовищу.

Зокрема, було запропоновано збільшити асигнування в розвиток інфраструктури аеропортів нових держав—членів і таким чином, сприяти їх інтеграції в єдину європейську мережу. Такі заходи викликані недостатньою пропускнуною спроможністю існуючих аеропортів, а вони відіграють не тільки ключову роль у розвитку транспортної мережі, а й суттєво впливають на

розвиток економіки, хоча фінансування із бюджету не таке й велике. Так, якщо на усю мережу транспортних коридорів у 2000—2006 було заплановано 4,6 мільярдів, то на розвиток аеропортів передбачалось 5—6 % від запланованого, хоча авіатransпорт не має собі рівних у наданні послуг щодо швидкого переміщення в рамках Співтовариства на основі основного права — свободи на політ, де активно вирішується питання стосовно збільшення пропускної спроможності аеропортів як основної ланки у повітряній мережі міжнародних транспортних коридорів.

Запровадження принципу Єдиного неба Європи відіграє важливу роль в ефективності використання повітряного простору через збільшення пропускної спроможності, використовуючи зростання авіаваку. Збільшення пропускної спроможності аеропортів вимагає також відповідного розвитку наземних служб та вдосконалення системи управління повітряним рухом разом з розвитком регіональних аеропортів у загальній мережі міжнародних транспортних коридорів Співтовариства, оскільки вони відіграють суттєву роль у збільшенні пропускної спроможності транспортних коридорів та допомагають забезпечувати безперебійну роботу великих аеропортів (hub airports).

Такі аеропорти відіграють ключову роль у наданні послуг шляхом запровадження комбінованих перевезень, оскільки вони є центром, від якого відходять різні транспортні комунікації і пасажирів можуть скористатися будь-яким транспортом для подальшого руху пасажирів та вантажів, як між аеропортами так і національними мережами транспорту, де діють швидкісні синхронізовані системи контролю за оплатою переміщення і надання клієнту відповідної інформації. Усе це сприяє ефективному використанню різних видів транспорту.

Важливим підґрунтям розвитку повітряної мережі міжнародних транспортних коридорів в Європейському Союзі є досить розвинений правовий масив правового регулювання.

Регламент (ЄС) № 549/2004 Європейського Парламенту та Ради [120], яким встановлюються загальні основи утворення Єдиного неба Європейського Союзу, поліпшуються стандарти безпеки і загальна ефективність всього повітряного трафіку в Європі, оптимізуються навантаження, що відповідають вимогам всіх користувачів повітряного простору, а також мінімізуються затримки.

Регламент Ради (ЄС) № 2408/92 [121] щодо доступу авіаперевізників Співтовариства до внутрішніх маршрутів перевезення між державами—членами. Його метою є встановлення авіаційної транспортної політики на внутрішньому ринку. Зокрема, Регламент значає, що у випадку, якщо на момент набрання нею чинності певні внутрішні повітряні шляхи віддані в концесію за договором або на основі закону і з цієї причини інші види транспорту не можуть забезпечити надання відповідних послуг, така концесія дійсна до дати її завершення чи не більше трьох років з моменту набрання чинності цим Регламентом — залежно від того, яка дата настане раніше.

Регламент (ЄС) № 550/2004 [122] Європейського Парламенту та Ради з питань аеронавігаційного обслуговування в Єдиному небі Європи, що стосується служб повітряної навігації в Єдиному небі Європи. Метою цього Регламенту є встановлення спільних вимог для безпечного й ефективного надання аеронавігаційних послуг. Регламент визначає завдання національних контролюючих властей: вони забезпечують відповідний нагляд за застосуванням цього Регламенту, зокрема, щодо безпечного та ефективного здійснення діяльності надавачами аеронавігаційних послуг у повітряному просторі держав—членів; організують належне проведення інспекцій та нагляд з метою перевірки на відповідність вимогам цього регламенту; якщо послуги надаються в межах блоку повітряного простору, який знаходиться в межах відповідальності двох держав—членів, останні укладають між собою угоду щодо контролю за аеронавігаційними послугами, що надаються в цьому блоці повітряного простору; контролюючі органи мають докладати всіх зусиль для більш тісного співробітництва для забезпечення належного контролю за провайдерми аеронавігаційних послуг, які мають дійсний сертифікат від однієї з держав—членів. Також Регламент встановлює, що всі аеронавігаційні послуги підлягають сертифікації з боку відповідних контролюючих органів держав—членів. Саме в сертифікатах визначаються права та обов'язки кожного провайдера аеронавігаційних послуг.

Регламент (ЄС) № 551/2004 [123] щодо організації та використання повітряного простору Єдиного неба Європейського Союзу. Метою цього регламенту є підтримка концепції прогресивно більш інтегрованого повітряного простору в контексті спільної транспортної політики, а також встановлення спільних процедур розробки, планування та управління, що забезпечує ефективне та безпечне здійснення керування повітряним трафіком. Відповідно до регламенту, повітряний простір поділяється на нижній і верхній, а межа між ними знаходиться на льотно-

му рівні 285. Проте Регламент передбачає можливість за домовленістю відхилитись від визначеної ним межі. Верхній простір, відповідно до Регламенту, називається Європейська верхня сфера польотної інформації (EUIR). Співтовариство та його держави—члени мають намагатися досягти встановлення і визнання ІКАО єдиної EUIR. З метою досягнення максимальної смотності та ефективності мережі управління повітряним трафіком в рамках Єдиного неба Європи, а також з метою підтримки високого рівня безпеки верхній повітряний простір поділяється на функціональні блоки повітряного простору.

Регламент (ЄС) № 552/2004 [124] Європейського Парламенту та Ради стосовно можливість взаємодії мереж щодо організації повітряних перевезень в Європейській мережі. Метою Регламенту є досягнення взаємодії між різними системами, складовими та суміжними EATMN процедурами, приділяючи належної уваги відповідним міжнародним правилам. Іншою метою Регламенту є забезпечення координованого і швидкого впровадження нових домовленостей і концепцій операцій та технологій в управлінні повітряним трафіком. В ньому визначений поділ EATMN на системи, яких всього є вісім: системи і процедури управління повітряним простором; системи і процедури управління повітряним трафіком; системи і процедури для послуг повітряного трафіку, зокрема, обробка льотних даних, системи нагляду за обробкою даних та системи інтерфейсу людина-машина; комунікаційні системи і процедури для зв'язку земля-земля, повітря-земля та повітря-повітря; навігаційні системи і процедури; системи і процедури нагляду; системи і процедури для авіаційних інформаційних послуг; системи і процедури для використання метеорологічної інформації.

Регламент Ради (ЄС) № 3922/91 [125], що стосується гармонізації технічних вимог та адміністративних процедур щодо авіабезпеки у галузі цивільної авіації. Цей документ спрямовано на встановлення єдиних вимог до проектування, виробництва, експлуатації та підтримки у належному технічному стані літаків. Іншим напрямом уніфікації є вимоги щодо персоналу та організації виконання завдань, які покладені на них для забезпечення належного рівня авіаперевезень. Згідно з Регламентом, держави—члени, без будь-яких технічних вимог чи оцінки, визнають виробу, що спроектовані, вироблені, використовуються чи знаходяться на обліку відповідно до спільних технічних вимог та адміністративних процедур, якщо ці виробу було сертифіковано іншою державою—членом. Держави—члени визнають сертифікацію, здійснену відповідно до цього Регламенту іншою державою—членом чи органом, що діє від її імені.

Важливим аспектом функціонування авіаційної мережі є забезпечення безпеки авіаперевезень. Директиву 2003/42/ЄС [126] Європейського Парламенту та Ради щодо звітів про інциденти в цивільній авіації спрямовано на поліпшення авіабезпеки шляхом забезпечення поширення відповідної інформації з питань безпеки. Головною метою звітів про авіапригоди є запобігання аваріям та інцидентам і класифікація вини та відповідальності. Директива містить вимогу, відповідно до якої держави—члени мають вимагати, щоб всі пригоди були доведені до відома відповідних державних властей будь-якою з посадових осіб при виконанні ними своїх службових обов'язків. Відповідні органи держав—членів мають збирати цю інформацію, обробляти, оцінювати та зберігати. Для більш ефективного застосування інформації, що збирається, держави—члени мають обмінюватися нею між собою шляхом збереження інформації, яка відноситься до питань безпеки авіації, у відповідних центрах з базами даних, до яких відкрито вільний доступ іншим державам.

З метою надання більш якісних послуг авіаперевізникам та забезпечення подальшої розбудови повітряної мережі міжнародних транспортних коридорів в Європейському Союзі було створено Європейське Агентство Авіабезпеки шляхом прийняття Регламенту (ЄС) № 1592/2002 Європейського Парламенту та Ради щодо спільних правил в галузі цивільної авіації та створення Європейського Агентства Авіабезпеки [24]. Цим документом було визначено основні завдання, а саме: а) запровадити уніфіковані принципи регулювання авіаперевезень в Європі із забезпеченням високого рівня безпеки авіаперевезення; б) забезпечити уніфікований підхід до забезпечення високого рівня захисту навколишнього природного середовища; в) сприяти вільному руху товарів, людей та послуг і стимулювати ефективність регуляторного та сертифікаційного процесів, при цьому запобігаючи дублювання на національному та європейському рівнях; г) допомагати державам-членам у виконанні зобов'язань, що випливають з Чиказької Конвенції стосовно підготовки основ із загальної інтерпретації й уніфікованому впровадженню її положень та створити умови, щоб ці положення приймалися до уваги та були правильно імплементовані; г) сприяти Співтовариству у свідомому поширенні інформації про

важливість стандартів авіабезпеки у світі, налагоджуючи відповідне співробітництво з третіми країнами та міжнародними організаціями.

Ці положення були імplementовані за допомогою прийняття таких документів:

— Регламенту Комісії (ЄС) від 22 січня 2004 року, що встановлює правила організації та структури Апеляційної Ради Європейського Агентства авіабезпеки, яким визначається кваліфікація та вимоги до членів, повноваження, роль доповідачів та інші процедурні питання під час розгляду справи;

— Регламенту Комісії (ЄС) № 2042/2003 [127] від 20 листопада 2003 року щодо проведення технічного огляду літаків та обладнання для аеронавігації, запасних частин та пристроїв і розгляд та затвердження організацій і персоналу для виконання цих завдань;

— Регламенту Комісії (ЄС) № 1702/2003 [128] від 24 вересня 2003 року, що встановлює правила щодо імplementації технічних вимог та проведення сертифікації щодо вимог охорони навколишнього природного середовища і відповідної продукції, запчастин та приладів і проведення сертифікації проектною документації, продукції та організації роботи, який встановлює спільні технічні вимоги та адміністративні процедури визначення повітряної придатності та сертифікації на предмет викидів у навколишнє середовище продукції, запчастин і приладів;

— Директиви Ради 94/56/ЄС [129], щодо встановлення основних принципів по проведенню розслідування аварій та пригод у цивільній авіації, метою якою є визначення найбільш ефективних методів при проведенні розслідування та визначення кроків щодо поліпшення авіабезпеки шляхом надання швидкої допомоги при розслідуванні, де головним є вивчення та впровадження превентивних заходів для запобігання таким випадкам у майбутньому. Розробники цього документа передбачали, що він буде використовуватися як державами—членами, так і в інших країнах.

Основним документом стосовно створення авіамережі і забезпечення безпеки пасажирів та інших користувачів авіаційного транспорту у зв'язку з подіями 11 вересня 2001 року є Регламент (ЄС) № 2320/2002 [130] Європейського Парламенту та Ради, щодо встановлення спільних правил у сфері безпеки цивільної авіації. Документом встановлено та запроваджено відповідні заходи щодо запобігання актам протиправного втручання в дії цивільної авіації. Для виконання положень документа кожна держава—член повинна приймати відповідні програми із забезпечення безпеки для пасажирів та літаків, впроваджуючи відповідні програми контролю та підготовки спеціалістів для контролю та механізми для їх ефективного виконання.

Регламентом Комісії (ЄС) № 622/2003 щодо встановлення спільних правил безпеки в авіаційному транспорті [131] було передбачено комплекс заходів по імplementації технічно адаптованих загальних стандартів відносно безпеки на авіаційному транспорті, які необхідно запровадити в національні програми із забезпечення безпеки. Всі заходи авіаційної безпеки, що містяться в додатку до Регламенту, мають секретний характер і не підлягають опублікуванню в Офіційному Журналі Європейського Союзу.

Регламентом Комісії (ЄС) № 1217/2003 [132], що встановлює загальні технічні вимоги до національних програм з контролю якості безпеки у цивільній авіації, передбачено встановлення загального підходу до розробки програм, єдиної методології до проведення аудиту та єдиних вимог до аудиторів. За виконанням національних програм з безпеки цивільної авіації здійснюється моніторинг. Такий моніторинг здійснюється відповідно до програми контролю якості, беручи також до уваги рівень загрози, тип і природу операцій, стандарт застосування та інші фактори й оцінки, які можуть вимагати більш частого моніторингу. Управління, встановлення пріоритетів та організації програми контролю якості здійснюється незалежно від імplementації заходів, ужитих в рамках національної програми безпеки цивільної авіації.

Регламентом Комісії (ЄС) № 1486/2003 [133] встановлені процедури проведення оглядів для забезпечення безпеки у цивільній авіації. Зокрема, в ньому зазначається, що огляд повинен проводитися відкрито, ефективно і послідовно. Держави—члени мають співробітничати з Комісією при виконанні нею своїх обов'язків з проведення інспекцій, а також вживати всіх необхідних заходів для забезпечення того, щоб повідомлення про проведення інспекції залишалось конфіденційним з метою збереження ефективності таких інспекцій. Аудиторів для проведення Комісією інспекцій надають держави—члени з числа національних аудиторів. Проте, національні аудитори не беруть участі в інспекціях, які проводить Комісія, в державах—членах, з яких вони призначені.

Цей нормативний масив має на меті сприяти втіленню ідеї будівництва великих аеропортових центрів, які дозволяють одночасно приймати і відправляти велику кількість літаків. У такому аеропорту можуть відбуватися зміни напрямів польотів та заміни літаків на менші за

розміром, що сприяє економії часу та витрат на паливо. Слід зазначити, що існують проблеми не тільки на суші, а й у повітрі, оскільки необхідно узгоджувати швидкість та коридори. За цим слідкують авіадиспетчери, але вони повинні брати до уваги також польоти військових літаків та узгоджувати свої дії, беручи до уваги, що існує суттєва різниця між системами контролю та регулювання польотів.

Регламент Ради (ЄЕС) № 2343/90 [134] про доступ авіаперевізників до маршрутів послуг регулярного авіасполучення в межах Співтовариства та про розподіл пасажиропотоку між перевізниками на регулярних послугах авіасполучення між державами—членами було створено для впровадження принципів, що визначають відносини між державами реєстрації та авіаперевізниками, ліцензованих на їх території на основі спільних специфікацій та критеріїв, а також вирішення проблем, що стосуються інфраструктури аеропорту, навігаційної допомоги та наявності слотів. З цією метою Регламент запроваджує обмеження стосовно використання комерційних прав на перевезення і встановлює положення, згідно з якими користування комерційними правами на перевезення має узгоджуватися з правилами щодо безпеки, захисту доквідрі, розподілу слотів та вимог стосовно доступу до аеропорту та має розглядатися без дискримінації на підставах національності. Регламент має на меті стимулювати розвиток міжрегіональних послуг з метою розвитку мережі Співтовариства та сприяти вирішенню проблеми переважання у певних великих аеропортах, таким чином, доречно мати більш ліберальні правила щодо розподілу пасажиропотоку для цих послуг.

В Україні організація повітряного руху на сьогодні є однією з найперспективніших і провідних складових діяльності авіаційної галузі. Функції державного управління в цій галузі покладені в Управління аеронавігаційного забезпечення Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації, до компетенції якого входять питання організації повітряного руху, аеронавігаційного забезпечення польотів, метеорологічного забезпечення діяльності цивільної авіації.

Для більш гнучкого використання повітряного простору, а також з метою сприяння розробці, впровадженню та затвердженню єдиних правил польотів і процедур між цивільними та військовими органами постановою Кабінету Міністрів України від 19 липня 1999 року № 1281 [135] створено Об'єднану цивільно-військову систему організації повітряного руху України. Вагомим елементом цієї системи є Державне підприємство обслуговування повітряного руху України (Укранероцентр — головний провайдер обслуговування повітряного руху в Україні), до складу якого входять структурні підрозділи Об'єднаній цивільно-військовій системі організації повітряного руху України.

Основна мета діяльності системи полягає у забезпеченні належного рівня безпеки та регулюванні у сфері використання повітряного простору України, а також обслуговуванні повітряного руху при чіткій та скоординованій взаємодії усіх підрозділів. Об'єднання цивільних та військових процедур дає відчутну перевагу при координації та плануванні польотів, а також запобігає порушенням порядку використання повітряного простору України, спрощує формальні процедури обслуговування іноземних та вітчизняних експлуатантів.

Незважаючи на важкі умови становлення незалежності нашої держави, за останні роки національна аеронавігаційна система зробила значний крок у розвитку. Можна сміливо стверджувати, що фахівцями проведено ефективну роботу щодо її модернізації, і зараз вона не поступається за рівнем обслуговування європейським країнам, а за деякими показниками значно їх випереджає. У провідних аеропортах України (Бориспіль, Львів, Сімферополь, Харків, Оdesa) встановлено сучасні автоматизовані системи керування повітряним рухом, які забезпечують відповідний рівень безпеки згідно з міжнародними стандартами.

В Україні питання функціонування повітряної мережі регламентується, в першу чергу, Повітряним кодексом України [136]. У Кодексі, зокрема, зазначається, що до елементів структури повітряного простору України належать повітряні траси і місцеві повітряні лінії України, повітряні коридори для перетинання державного кордону України, встановлені та невідновлені маршрути польотів, райони виконання авіаційних робіт, заборонені зони, зони обмеження польотів і небезпечні зони. Повітряна траса — це диспетчерський район або його частина, що являє собою коридор у повітряному просторі, обмежений за висотою та шириною, призначений для безпечного виконання польотів повітряними суднами і забезпечений аеродромами, засобами навігації, контролю та управління повітряним рухом. Повітряні траси і місцеві повітряні лінії також повинно бути сертифіковано на відповідність їх діючим в Україні нормам придатності з обов'язковою видачею сертифіката.

Іншим структурним елементом інфраструктури мережі авіаційних перевезень є аеропорти, що за своїм значенням поділяються на внутрішні і міжнародні, які повинні пройти сертифікацію і реєстрацію до діючих в Україні правил. Важливою ланкою у системі використання повітряного простору України є органи виконавчої влади, які забезпечують реалізацію державної політики, організації та підприємства, на які покладено функції щодо організації повітряного руху, радіотехнічного, аеронавігаційного та метеорологічного забезпечення авіації, підготовки та публікації нормативних документів з питань аеронавігації, а також підготовки фахівців у сфері використання повітряного простору та їх медичної сертифікації. Так, наприклад, відповідно до пункту 75 Положення про використання повітряного простору України [137] «Украероцентр», який є структурним підрозділом «Украероруху», видає дозволи на використання повітряного простору після отримання дозволу на виконання польотів, який, в свою чергу, видає «Державіаслужба». Крім того, на «Украероцентр» покладається обов'язок здійснювати контроль за дотриманням порядку використання повітряного простору (пункт 13 Положення про використання повітряного простору України).

Враховуючи членство України у міжнародних організаціях і беручи до уваги факт підписання і ратифікації Україною міжнародних угод, якими регламентується використання повітряного простору України літаками, що зареєстровані в інших державах, можна стверджувати, що авіапростір України вже практично є частиною міжнародної мережі, яка використовується авіатранспортом для перевезення пасажирів та вантажів, а також надання послуг іноземним компаніям для транзиту.

Першим кроком у розбудові авіаційної мережі була Угода про транзит в міжнародних повітряних сполученнях 1944 року (інструмент приєднання — Указ Президента України від 4 червня 1997 року № 490/97 [138]) наступним кроком була ратифікація Договору відкритого неба 1992 року (ратифікований Законом України № 1509-III від 2 березня 2000 року) [139]. Не менш важливими документами для розбудови мережі авіаційного простору, якими могли б скористатися іноземні літаки, є: Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 року; Протокол про введення нової статті 83-bis до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (ратифікований Законом України № 67/95-ВР від 15 лютого 1995 року) [140]; Монреальська Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації 1971 року; Токійська Конвенція про правопорушення та деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна 1963 року; Гвадалахарська Конвенція, на додаток до Варшавської конвенції, щодо уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, які здійснюються іншою особою, крім договірною перевізника, 1961 року; Варшавська Конвенція щодо уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень 1929 року; Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» [141].

З метою забезпечення безпеки польотів у повітряному просторі України і беручи до уваги особливості користування авіаційною мережею розроблено Правила організації потоків повітряного руху [137]. Правила використовуються з метою сприяння організації безпечного, упорядкованого та прискореного потоку повітряного руху і забезпечення максимального використання пропускнуної спроможності системи управління повітряним рухом відповідно до міжнародних стандартів та рекомендованої практики. Крім того, ці правила поширюються на суб'єктів авіаційної діяльності, які виконують польоти у контрольованому повітряному просторі України за правилами польотів за приладами щодо загального повітряного руху (IFR/GAT), а також на персонал, що обслуговує повітряний рух та організовує потоки повітряного руху.

Значну роль у впровадженні та застосуванні правових засад регулювання мережі авіатранспорту України, яка стала невід'ємною частиною загальноєвропейської мережі, відіграють підзаконні акти та акти відповідних державних органів, що регулюють повітряні перевезення. Саме з метою якісного виконання завдань щодо державного нагляду за забезпеченням безпеки польотів цивільної авіації, а також з метою виконання рекомендацій Євроконтролю, отриманих під час аудиту представниками органу з регулювання безпеки Євроконтролю, що проходив у період з 2 по 3 червня 2004 року в м. Києві, Кабінетом Міністрів України було розроблено і прийнято Постанову № 1526 «Про утворення Державної авіаційної адміністрації» [46]. Зокрема, цією постановою було затверджене Положення про Державну авіаційну адміністрацію [46]. Авіаційна адміністрація є правонаступником Державного департаменту авіаційного транспорту і, отже, до неї переходять всі його повноваження і функції.

Положення про Державну авіаційну адміністрацію розроблено з метою запровадження базових елементів та процедур із нагляду та управління безпекою польотів відповідно до між-

народних стандартів в системі організації повітряного руху України. Документ призначено для застосування в межах структурних підрозділів Державної авіаційної адміністрації та підприємств і організацій, що виконують функції, пов'язані з організацією повітряного руху у повітряному просторі України. Крім того, Положення направлено на формування функціонального підходу до нагляду та управління безпекою польотів під час організації повітряного руху з урахуванням світових вимог.

Можна констатувати, що етап формування основних напрямів руху повітряних суден завершено. Маршрути, які проходять через район відповідальності України, максимально наближені до ортодромії основних шляхів між аеропортами і є привабливими для користувачів повітряного простору.

Основна мета заходів щодо організації повітряного простору — це створення структури повітряного простору, елементи якої динамічно змінюються відповідно до експлуатаційних потреб, застосування зональної навігації з метою підвищення ефективності діяльності користувачів повітряного простору України.

Організація повітряного руху України до 2010 року відповідатиме стратегічним напрямкам розвитку системи АТМ відповідно до Глобального плану впровадження систем зв'язку, навігації, спостереження/організації повітряного руху (CNS/ATM), затвердженого на 32-й сесії Асамблеї ІКАО.

Усі елементи системи організації повітряного руху (організація повітряного простору, обслуговування повітряного руху та організація потоків повітряного руху) функціонально сумісні між собою. Основним інструментом планування заходів, яких необхідно безпосередньо вжити для реалізації цього плану та впровадження елементів системи CNS/ATM, є План конвергенції та імплементації для України (LCIP).

Україна бере участь у проєкті «Розширення зони дії EGNOS на Чорноморський регіон». Реалізація завдань, визначених для України в рамках цього проєкту, надасть можливість Укראєроцентру забезпечити комплексне навігаційне обслуговування, зменшити його собівартість, що значно підвищить ефективність аеронавігаційного обслуговування. Система організації потоків повітряного руху України функціонально сумісна з європейською та діє на принципах, що застосовуються в країнах-членах ЄКЦА.

Отже, повітряну мережу міжнародних транспортних коридорів складають аеропорти, аерошляхи, засоби забезпечення аеронавігації та управління польотами. Саме ці складові є основою концепції Єдиного неба Європи, яка успішно функціонує на терені Європейського Союзу, поєднуючи інфраструктуру авіаційних мереж держав—членів. За допомогою створення такої концепції, закріпленої в Регламенті (ЄС) № 549/2004 Європейського Парламенту та Ради [120], були значно поліпшені стандарти безпеки і загальна ефективність використання всієї повітряної мережі, що включає в себе визначені транспортні коридори. Крім того, таким чином було розподілено навантаження на мережу вцілому, що в значному ступені задовольнило інтереси користувачів повітряного простору. Важливим моментом надання послуг з перевезення міжнародними повітряними мережами є ефективність і скоординованість надання аеронавігаційних послуг. Саме цьому питанню був присвячений Регламент (ЄС) № 550/2004 Європейського Парламенту та Ради [122], який визначив спільні завдання для національних контролюючих властей та обов'язковість сертифікації аеронавігаційних послуг з боку контролюючих органів держав—членів, що в значній мірі сприяло підвищенню безпеки польотів, якій приділяється основна увага в Європейському Союзі.

Система здійснення польотів, проте, не є універсальною якщо мова йде про країни, що не належать до Європейського Союзу. Так, відповідно до Регламенту (ЄС) № 551/2004 [123], який було прийнято вже в рамках концепції Єдиного неба Європи, повітряний простір поділяється на нижній і верхній, які мають між собою установлену межу. Проте верхній повітряний простір у розумінні Регламенту не є так само встановленим і визнаним ІКАО, про що прямо сказано у самому Регламенті і з причини чого там же було поставлено завдання для Співтовариства та його держав—членів досягти визнання останнього ІКАО. Потрібно також зазначити, що Україна є членом ІКАО, і тому вона має дотримуватись стандартів, установлених саме цією організацією, що автоматично, поки що, не дозволяє Україні, як і багатьом іншим державам-не членам ЄС, відповідати всім вимогам ЄС у цій сфері. Проте, це зовсім не значить, що вимоги ІКАО та Єдиного неба Європи є несумісними і можуть призвести до зниження безпеки польотів. Це лише свідчить про їх неповну, на даний час, сумісність в деяких моментах.



Потрібно також відзначити, що діючи відповідно до стратегії інтеграції країни до Європейського Союзу, Державіаслужба проводить активну роботу з переходу вітчизняної нормативної бази до Стандартів та Рекомендованої практики ІКАО у питаннях організації повітряного руху та адаптації структури повітряного простору України до вимог європейських організацій, а також бере участь у розробленні державних, міжгалузевих та галузевих програм, у науково-дослідницьких роботах.

Гармонізація повітряного простору України та імплементація європейських вимог повинна сприяти збільшенню транзитного потоку через Україну, а також процесам економічного розвитку держави, що конче необхідно для сьогодення.

### **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ІНВЕСТУВАННЯ ПРОЄКТІВ РОЗВИТКУ ТА РЕКОНСТРУКЦІЇ МЕРЕЖІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ ТА УКРАЇНИ**

#### **4.1. Правове забезпечення інвестування залізничних транспортних мереж в ЄС та Україні**

Заснування і розвиток транс'європейської мережі сприяє досягненню основних цілей Співтовариства, таких як безперешкодне функціонування внутрішнього ринку та посилення економічних і соціальних зв'язків по всій території Співтовариства. Конкретними цілями є забезпечення сталої мобільності населення та товарів у найкращих можливих соціальних, екологічних умовах та умовах безпеки, а також інтеграції всіх видів транспорту, беручи до уваги їх порівняльні переваги; оскільки створення робочих місць є однією з можливих додаткових переваг транс'європейської мережі.

Біла книга щодо європейської транспортної політики [142] передбачає оптимальне використання існуючих потужностей та інтеграцію всіх мереж, що відносяться до різних видів транспорту, у транс'європейську мережу для автомобільних, залізничних, внутрішніх водних шляхів, морського та повітряного транспортування пасажирів і товарів, та комбінованого транспорту. Перевезення на короткі відстані може, серед іншого, допомогти зменшити перевантаження на внутрішніх транспортних маршрутах. Інтеграція мережі на європейському рівні може розвиватися тільки прогресивно шляхом поєднання різних видів транспорту з метою кращого використання притаманних кожному з них переваг. Для досягнення цих цілей, діяльність Співтовариства щодо створення методичних рекомендацій відповідно до принципу субсидіарності, оскільки необхідно встановити широкі напрямки та пріоритети діяльності Співтовариства, запропонованої у сфері транс'європейських транспортних мереж. Визначення проєктів, що становлять спільний інтерес та сприяють досягненню цих цілей, відповідають пріоритетам діяльності, яка була встановлена таким чином; оскільки слід брати до уваги тільки ті проєкти, які є потенційно економічно життєздатними. Державам-членам необхідно брати до уваги захист навколишнього середовища при впровадженні проєктів, що становлять спільний інтерес, шляхом оцінки впливу на навколишнє середовище. Санкціонування певних державних і приватних проєктів, які, ймовірно, матимуть значний вплив на оточуюче середовище, повинно надаватися лише після попередньої оцінки такого потенційного впливу, відповідно до існуючих правил Співтовариства.

Мережа залізничних шляхів охоплює високошвидкісну мережу залізничних шляхів і мережу звичайних залізничних шляхів. Високошвидкісна мережа залізничних шляхів повинна включати: спеціально збудовані високошвидкісні лінії, оснащені для швидкостей, які, зазвичай, або дорівнюють, або перевищують 250 км/год, використовуючи існуючі або нові технології, спеціально модернізовані високошвидкісні лінії, оснащені для швидкостей порядку 200 км/год, спеціально модернізовані високошвидкісні лінії, які мають особливі характеристики в результаті топографічних, рельєфних обмежень або обмежень планування міста, на яких швидкість повинна адаптуватися до кожного окремого випадку. Ця мережа повинна визначатися лініями як високошвидкісні лінії або лінії, адаптовані для високих швидкостей. Мережа звичайних залізничних шляхів повинна складатися з ліній звичайного залізничного транспорту, включаючи залізничні сегменти комбінованого транспорту. Мережа повинна: відігравати важливу роль у русі товарів і пасажирів на далекі відстані, в операціях комбінованого транспортування на далекі відстані, дозволяти взаємне сполучення з мережами інших видів транспорту та доступ до регіональних та місцевих мереж залізничних шляхів. Мережа повинна пропонувати користувачам високий рівень якості та безпеки, завдяки її цілісності та поступовому

впровадженню її функціональної сумісності, що викликано, зокрема, технічною узгодженістю та узгодженою системою управління і контролю.

Європейське Співтовариство запровадило фінансову підтримку в галузі фінансування проектів транспортної інфраструктури ще на початку 70-х років. Для цього у 1970—1980 роки минулого сторіччя майже щороку Європейське Економічне Співтовариство своїми законодавчими актами визначало перелік об'єктів, на які направлялись кошти бюджету ЄС, та їх розмір. Забезпечення проектів інвестування у розвиток інфраструктури транспортної галузі певний час здійснювалось, здебільшого, шляхом прийняття регламентів стосовно виділення фінансової допомоги на реалізацію окремих проектів розвитку. У зазначеному документі визначались проекти, в які вкладаються кошти, міра участі Європейської Комісії стосовно фінансування цих проектів: це регламенти Ради ЄС № 3600/82 [143], 1889/84 [144], 4059/86 [145], 4070/87 [146], 4048/88 [147].

Правове забезпечення регулювання інвестування проектів розвитку та реконструкції європейських транспортних мереж визначається Регламентом Ради № 1107/70/ЄС стосовно надання допомоги розвитку транспортних систем, включаючи залізничний, автомобільний та внутрішній водний транспорт [71]. Предметом правового регулювання є порядок спрямування фінансової допомоги в галузі транспорту, зокрема, на розвиток інфраструктури, обладнання для перевантаження і комбінованих перевезень. Принципами правового регулювання є форми фінансової допомоги через здійснення інвестицій, дослідження щодо підвищення рентабельності транспортних систем і розвитку технологій.

Регламент Ради (ЄС) № 1108/70 щодо введення облікової системи витрат на інфраструктуру залізничного, автомобільного і внутрішнього водного транспорту [148] має на меті створити єдину методологію урахування витрат на інвестування та експлуатацію транспортної інфраструктури. Принципами правового регулювання є визначення єдиних статті витрат: витрати на капіталовкладення (витрати на нове будівництво, розширення, реконструкцію та поновлення); поточні витрати (витрати на підтримку та операцію); підтримка поверхні дороги, по якій здійснюється перевезення; інші поточні витрати; витрати на дорожню поліцію; загальні витрати. Введення цієї директиви дало змогу забезпечити єдину фінансову звітність за кошти, що направляються на розвиток транспортної інфраструктури та контроль за використанням коштів Європейського співтовариства.

Для визначення єдиних та узгоджених процедур надання Співтовариством допомоги проектам стосовно транс'європейських транспортних мереж було розроблено та прийнято базовий Регламент Ради (ЄС) № 2236/95 [149] стосовно загальних правил по наданню фінансової допомоги державам-членам Співтовариства в галузі розвитку транс'європейської мережі, Метою цього регламенту є розробка рекомендацій щодо правил відбору проектів. Принципами регулювання є встановлення критерії відбору: зрілість проекту, надійність фінансового пакета, прямий та непрямий соціально-економічний вплив, наслідки на навколишнє середовище. Цими документами визначаються можливі форми інвестування, участь Співтовариства у фінансуванні проектів, форми фінансового контролю державами членами за виконанням проектів. Фінансування Європейського Союзу є обмеженим і залежить від типу проектів та їх пріоритетності. Регламент передбачає альтернативні схеми фінансування, які включають спільне фінансування, партнерство державних структур з приватними — для забезпечення фінансування якомога більшої кількості залучених сторін.

Регламент Ради (ЄС) № 1655/1999 [150] про внесення змін та доповнень до Регламенту (ЄС) № 2236/95 на період 2000—2006 рр. включив ряд нових позицій. Метою регламенту є вдосконалення методів фінансування у зв'язку з впровадженням нових великовитратних проектів, таких як ГАЛІЛЕО. Принципами регулювання є підвищення верхньої межі фінансування: з 10 % до 20 %, починаючи з 2003 р., вартості проекту (для навігаційних систем). Регламентом передбачається, що до 2006 р. на розвиток транс'європейської транспортної мережі витрачено 4600 млн євро, у тому числі 55 % — на проекти розвитку залізниць і лише 25 % — на розвиток автомобільного транспорту. Формами допомоги є: участь Співдружності у фінансуванні досліджень проектів; субсидії на відшкодування процентних ставок на кредити Європейського Інвестиційного банку (ЄІБ); внески до гарантій за кредити ЄІБ; прямі внески у пакети інвестицій; участь ризикового капіталу у межах 1 % від загальної суми фінансування, після 2006 р. що може бути збільшено до 2 %.

Важливим кроком у розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів у Європі є Рішення № 1692/96/ЄС Європейського Парламенту та Ради про методичні рекомендації Спів-

товариства щодо розвитку транс'європейської транспортної мережі [88]. Метою цього Рішення є створення методичних рекомендацій, які визначають цілі, пріоритети та заходи широких напрямків, що їх передбачають у сфері транс'європейської транспортної мережі. Ці методичні рекомендації визначають проекти, що становлять спільний інтерес і впровадження яких має сприяти розвитку мережі у всьому Співтоваристві. Вони повинні становити загальну довідкову концептуальну основу, призначену для заохочення держав—членів та виконання проектів, що становлять спільний інтерес, метою яких є забезпечення узгодженості, взаємного сполучення та функціональної сумісності транс'європейської транспортної мережі, а також доступу до цієї мережі. Ці проекти повинні сформулювати спільну мету, впровадження якої залежить від їх ступеня завершеності та наявності фінансових ресурсів, без шкоди фінансовим зобов'язанням держав—членів або Співтовариства. Ці методичні рекомендації також призначені для сприяння залученню приватного сектора. Принципи правового регулювання стосуються функціональної сумісності транс'європейської транспортної мережі та інтегрованих засобів обробки і передачі інформації для транспорту та додаткових послуг. Транс'європейська транспортна мережа створюватиметься поступово до 2010 року шляхом інтеграції мереж інфраструктури наземного, морського і повітряного транспорту по всьому Співтовариству. Критеріями відбору проектів є такі. Мережа повинна забезпечувати сталу мобільність населення та товарів у межах зони без внутрішніх кордонів при найкращих можливих соціальних умовах та умовах безпеки, допомагаючи досягненню цілей Співтовариства, особливо стосовно навколишнього середовища і конкуренції, а також сприяти зміцненню економічного і соціального зв'язку; пропонувати користувачам інфраструктуру високої якості на прийнятних економічних умовах; включати всі види транспорту, беручи до уваги їх порівняльні переваги; зробити можливим оптимальне використання наявних потужностей; бути, наскільки це можливо, функціонально сумісною в межах видів транспорту та сприяти комбінованим перевезенням між різними видами транспорту; бути, наскільки можливо, економічно життєздатною; охоплювати всю територію держав—членів Співтовариства так, щоб сприяти доступу в цілому, сполучити островні, оточені з усіх боків сушею та периферійні регіони з центральними регіонами, а також сполучити між собою без «вузьких місць» основні великі міста з передмістями та регіони Співтовариства; бути спроможною приєднуватися до мереж держав Європейської асоціації вільного торгівлі (ЄАВТ), країн Центральної та Східної Європи та середземноморських країн, сприяючи при цьому функціональній сумісності та доступу до цих мереж, наскільки це є в інтересах Співтовариства. Пріоритетами є: заснування і розвиток транспортних коридорів, необхідних для усунення «вузьких місць», заповнення відсутніх ділянок і завершення основних шляхів; створення і розвиток інфраструктури для доступу до мережі, роблячи можливим сполучення островних, оточених з усіх боків сушею та периферійних регіонів з центральними регіонами Співтовариства; оптимальна комбінація ті інтеграція різних видів транспорту; інтеграція екологічних проблем в розробку і розвиток мережі; поступове досягнення функціональної сумісності компонентів мережі; оптимізація можливостей та ефективності існуючої інфраструктури; створення і вдосконалення пунктів взаємного сполучення і платформ комбінованих перевезень; підвищена безпека і надійність мережі; розвиток і створення систем управління і контролю руху мережі та інформаційних систем для користувачів з метою оптимізації використання інфраструктур; дослідження, що сприяють поліпшенню структури і кращому впровадженню транс'європейської транспортної мережі.

Просування Співтовариством проектів, що становлять спільний інтерес, та взаємного сполучення і функціональної сумісності мереж для забезпечення сумісності мереж третіх країн з транс'європейською транспортною мережею, повинно визначатися в кожному окремому випадку згідно з відповідними процедурами у Договорі. Відповідно до норм Договору, зокрема тих, що стосуються питань конкуренції, вибирається проект, що становить спільний інтерес; відповідає одному або кільком пріоритетам; є потенційно економічно життєздатним на основі аналізу соціально-економічних витрат і вигід. Для визначення ефективності реалізації проектів Комісія повинна розробити відповідні методи аналізу для стратегічної оцінки впливу всієї мережі на оточуюче середовище; відповідні методи аналізу коридорів, що охоплює всі відповідні види транспорту без шкоди визначенню самих коридорів. У розробці концепції коридорів слід враховувати необхідність поєднання всіх держав—членів та регіонів у транс'європейську транспортну мережу, та, зокрема, необхідність сполучити островні, оточені з усіх боків сушею та периферійні регіони з центральними регіонами Європейського Союзу. Результат цієї роботи повинен, якщо це доречно, братися до уваги Комісією в її звітах щодо

методичних рекомендацій з метою досягнення цілей. Держави—члени повинні регулярно повідомляти Комісію про національні плани і програми, які вони склали для розвитку транс'європейської транспортної мережі, зокрема, проекти, що становлять спільний інтерес, визначені цим Рішенням. При Комісії створюється Комітет з питань транс'європейської транспортної мережі. Він повинен складатися з представників держав—членів та очолюватись представником Комісії. Комітет повинен обмінюватись інформацією щодо планів і програм, про які повідомлено державами—членами, та може розглядати будь-які питання відносно розвитку транс'європейської транспортної мережі. Комісія повинна звітувати кожні два роки перед Європейським Парламентом, Радою, Комітетом з економічних і соціальних питань та Комітетом Регіонів щодо впровадження методичних рекомендацій, описаних у цьому Рішенні. Комітет повинен допомагати Комісії у підготовці її звіту. Особливо виділяються проекти, що стосуються комбінованого транспорту і нових технологій управління рухом, а також розширення автомагістралей або модернізації доріг, будівництва або вдосконалення об'їзних або кільцевих доріг, підвищення функціональної сумісності національних мереж.

Розвиток систем управління рухом та інформаційних систем для користувачів, зокрема: створення інфраструктур інтегрованих засобів обробки і передачі інформації для збору даних щодо руху, розвитку центрів інформації та центрів управління рухом, а також обміну даними між центрами інформації щодо руху у різних країнах, створення дорожніх інформаційних послуг, зокрема, системи управління переміщенням руху; технічну функціональну взаємодію інфраструктур інтегрованих засобів обробки і передачі інформації. Проекти, що становлять спільний інтерес, вважаються: інфраструктурні проекти, які відносяться до внутрішніх портів, які відповідають таким умовам: розташовуються в мережі внутрішніх водних шляхів; взаємно сполучені з іншими транс'європейськими шляхами; наявність установок для перевантаження транзитних вантажів, зокрема: центрів транзитних вантажів, контейнерних терміналів, засобів для трейлерних перевезень), та такі, що відповідають одній або кільком визначеним категоріям (доступ до порту з внутрішніх водних шляхів; інфраструктура порту в портової зоні; інші транспортні інфраструктури в портової зоні; інші транспортні інфраструктури, які сполучають порт з іншими елементами транс'європейської транспортної мережі); системи сигналізації та системи ведення суден, зокрема тих, що перевозять небезпечні або забруднюючі товари, комунікаційні системи для надзвичайних обставин та забезпечення безпеки внутрішніх водних шляхів. Проекти розвитку інфраструктури порту і ті, що мають відношення до інфраструктури порту, повинні входити в одну з таких категорій: доступ до порту з моря або внутрішніх водних шляхів, включаючи капітальні витрати на криголамні роботи у зимовий період; портова інфраструктура всередині портової зони; інфраструктура внутрішнього транспорту всередині портової зони; інфраструктура внутрішнього транспорту, що сполучає порт з іншими елементами транс'європейської транспортної мережі. Вони мають сприяти росту торгівлі в межах та поза межами Співтовариства, підтримка принципу сталості мобільності шляхом зменшення перевантаження наземних коридорів та зменшення зовнішніх витрат Європейського транспорту шляхом, наприклад, збільшення морської частки загального руху, та, зокрема, розвитку каботажної навігації, вдосконалення доступності та зміцнення економічного і соціального зв'язку у Європейському Співтоваристві шляхом сприяння розвитку морських сполучень всередині Співтовариства, які приділяють особливу увагу острівним і периферійним регіонам Співтовариства, дозволяти постійний доступ до портів Балтійського моря, розташованих в районі 60° на Півночі і вище, зазвичай закритих кригою в зимовий період.

Аеропорти, що становлять спільний інтерес, повинні відповідати певним критеріям. Так, міжнародні пункти сполучення будуть включати: всі аеропорти або системи аеропортів, які мають обсяг річного руху не менше, ніж: 5 000 000 переміщень пасажирів мінус 10 %; 100 000 переміщень комерційних повітряних суден; пропускання 150 000 тонн вантажу; 1 000 000 переміщень пасажирів поза межі Співтовариства; будь-який новий аеропорт, побудований для заміни існуючого міжнародного пункту сполучення, який не може розвиватися далі на місці його розташування. Пункти сполучення Співтовариства будуть включати всі аеропорти або системи аеропортів, які мають річний обсяг руху у розмірі: від 1 000 000 мінус 10 % до 4 499 999 переміщень пасажирів, між 50 000 та 149 999 тонн пропускання вантажу, від 500 000 до 899 999 переміщень пасажирів, з яких, щонайменше, 30 % не є національними, від 300 000 до 899 999 переміщень пасажирів та розташовані поза межами континентальної Європи на відстані більше, ніж 500 км від найближчого міжнародного пункту сполучення; будь-які нові аеропорти, збудовані на заміну існуючих пунктів сполучення Співтовариства, які не мо-

жуть розвиватись далі в місцях їх розташування. Регіональні пункти сполучення та точки доступу будуть включати всі аеропорти: з річним обсягом руху від 500 000 до 899 999 переміщень пасажирів, з яких менше, ніж 30 %, не є національними, з річним обсягом руху від 250 000 мінус 10 % до 499 999 переміщень пасажирів, з річним обсягом руху від 10 000 до 49 999 тонн пропускання вантажу, розташовані на острові держави—члена, розташовані в оточенні з усіх боків сушею зонах Співтовариства, які надають комерційні послуги, що здійснюються повітряними суднами з максимальної злітною вагою 10 тонн. Аеропорт розташовується в оточенні з усіх боків сушею зони, якщо він знаходиться поза радіусом, що перевищує 100 км від найближчого міжнародного пункту сполучення Співтовариства. Цю відстань можна, як виняток, зменшувати до 75 км для врахування важкості доступу через географічну ситуацію або погану якість інфраструктури внутрішнього транспорту.

Крім проєктів, що становлять спільний інтерес, будуть вважатись такими, що включають будь-який проєкт, що стосується: будівництва або модернізації залізничних доріг або інфраструктур внутрішніх водних шляхів, для того, щоб зробити транспортування комбінованих вантажних одиниць технічно можливим і економічно життєздатним; будівництва або розвитку центрів для перевезень між внутрішніми видами транспорту, включаючи встановлення стаціонарного або мобільного обладнання для перевантаження вантажів; адаптації портових зон, що робить можливим розвиток або вдосконалення перевезення контейнерів між морським транспортом та залізничним, внутрішнім водним або автомобільним транспортом; обладнання залізничного транспорту, конкретно адаптованого для комбінованого транспортування, якщо цього вимагає характер інфраструктури, зокрема, в тому, що стосується витрат на можливу адаптацію такої інфраструктури, та за умови використання такого обладнання, пов'язаного з інфраструктурою, про яку йдеться.

У галузі морського транспорту це проєкти щодо безпеки судноплавства або такі, що стосуються: впровадження системи Співтовариства для оповіщення суден, які направляються в порти Співтовариства або виходять з них, систем управління судноплавства, засобів обробки та передачі інформації в контексті портового державного контролю за суднами.

В галузі авіаційного транспорту пріоритетними визнаються дослідження щодо кращого використання повітряного простору різними користувачами та створення узгодженої та ефективної системи маршрутів, планування й управління повітряним рухом, яке допомагає відповідності пропозиції попиту та робить оптимальним використання наявних потужностей засобів контролю; щодо узгодження засобів і процедур таким чином, щоб інтегрувати різних постачальників послуг, приділяючи особливу увагу методичним рекомендаціям, прийнятим Європейською конференцією з цивільної авіації, вдосконалення продуктивності системи, зокрема, за допомогою автоматизованого управління та систем виявлення і розв'язання потенційних конфліктів; сприяння встановленню засобів зв'язку, навігації і спостереження, необхідних для контролю за повітряним рухом, включаючи сприяння новим технологіям, зокрема, супутникам і мережам цифрових даних, коли це приводить у відповідність до спільних Європейських специфікацій. У галузі радіонавігації пріоритетними проєктами є глобальна система позиціонування та навігації: центр управління, який включає систему обробки й управління, мережу наземних навігаційних станцій, космічний сегмент, який складається з супутників, що забезпечують передачу навігаційних сигналів, мережа станцій спостереження. Кожні п'ять років після набрання чинності цим Рішенням, Комісія повинна подавати звіт до Європейського Парламенту та до Ради, який вказує, чи потрібна адаптація методичних рекомендацій для врахування розвитку економіки та технологій в галузі транспорту, зокрема, у залізничному транспорті.

Рішення № 884/2004/ЄС, що вносить зміни і доповнення до Рішення Європейського Парламенту та Ради № 1692/96/ЄС про основні напрямки розвитку транс'європейської мережі [89]. Метою даного рішення є врахування змін у транспортній політиці. До таких відносяться: впровадження пропозицій Білої книги Європейського Союзу щодо транспортної політики до 2010 р. [142]; розвиток інфраструктури 12 країн, що вступають до Європейського Союзу у 2004 р. та 2007 р.; зменшення затворів в Альпах, Піренеях, на Балтиці; посилення вимог до охорони навколишнього середовища. Принципи правового регулювання полягають у встановленні переліку пріоритетних проєктів, але даним Рішенням подовжено строк дії орієнтирів Співтовариства до 2020 року. Додатково наведено перелік пріоритетних проєктів розвитку дорожнього, залізничного та внутрішнього водного транспорту по Співтовариству вже з урахуванням його розширення. Вимоги захисту навколишнього середовища повинні враховува-

тись при розробці та здійсненні політики Співдружності у сфері транс'європейських мереж відповідно до статті 6 Договору про утворення Співтовариства. Це створює умови для пріоритетного розвитку інфраструктури тих видів транспорту, які завдають менше шкоди довкіллю, а саме залізниця, ближні морські перевезення та перевезення внутрішніми водними шляхами. Пріоритетами виступають: створення та розвиток ключових з'єднань та розв'язок, необхідних для усунення заторів, створення відсутніх ділянок для завершення основних маршрутів, особливо на прикордонних переходах чи природних перешкодах, а також покращення експлуатаційної сумісності на основних маршрутах; створення та розвиток інфраструктури, яка сприяє створенню розв'язок між державними мережами для покращення сполучення з островами або районами, подібними до островів, периферійними та віддаленими районами, з однієї сторони, та центральними районами Співдружності з іншої сторони, зокрема для зменшення високих транспортних витрат у цих регіонах; необхідні заходи для поступового досягнення експлуатаційної сумісності залізничної мережі, включаючи, де це необхідно, маршрути які пристосовані для вантажних перевезень; необхідні заходи для забезпечення дальніх та ближніх морських перевезень, а також перевезень внутрішніми водними шляхами; необхідні заходи для інтегрування залізничного та повітряного транспорту, особливо, де це можливо, через доступ залізничної мережі до аеропортів або необхідної інфраструктури та об'єктів; оптимізація пропускної спроможності та ефективності існуючої та нової інфраструктур, розвиток зв'язків між різними видами транспорту, а також покращення безпеки та надійності мережі шляхом створення та модернізації інтермодальних терміналів, доступу до їх інфраструктури та/або шляхом використання електронних систем; інтеграція питань безпеки та охорони навколишнього середовища в процесі розробки та введення в дію транс'європейської транспортної мережі.

Держави—члени під час розробки та виконання проектів повинні брати до уваги питання захисту навколишнього середовища шляхом проведення, згідно з вимогами Директиви Ради 85/337/ЄС [151], оцінки впливу на навколишнє середовище проектів, які реалізуються і мають спільний інтерес, а також шляхом застосування Директив Ради 79/409/ЄС від 2 квітня 1979 р. з питань охорони диких птахів [152] та 92/43/ЄС [153].

Починаючи з 21 липня 2004 р. оцінка впливу на навколишнє середовище планів та програм повинна проводитись державами—членами згідно з Директивою 2001/42/ЄС Європейського Парламенту та Ради [154]. До 21 липня 2004 р., спільно з державами—членами, Комісія повинна розробити відповідні методики для застосування стратегічної екологічної оцінки з метою забезпечення між іншим, відповідної злагодженості, уникнення дублювання та створення спрощеного і прискореного процесу планування прикордонних проектів та коридорів програм на навколишнє середовище.

Залізнична мережа повинна включати високошвидкісні залізничні лінії та звичайні залізничні лінії, при цьому мережа високошвидкісних залізничних ліній, яка використовує звичайні та нові технології, повинна включати: спеціально збудовані високошвидкісні залізничні лінії для руху зі швидкістю 250 км/год та вище; спеціально модернізовані високошвидкісні залізничні лінії для руху зі швидкістю приблизно 200 км/год; спеціально модернізовані високошвидкісні залізничні лінії та лінії, які спеціально збудовані для високих швидкостей, які з'єднані з мережею високошвидкісних залізничних ліній, що мають ряд топографічних або екологічних особливостей, обмежені рельєфом або місським плануванням, і швидкість на них регулюється відповідно до індивідуальних умов. Високошвидкісна залізнична мережа повинна включати лінії згідно з Додатком I Рішення Європейського Парламенту та Ради № 1692/96/ЄС [88].

Основні вимоги та технічні специфікації щодо експлуатаційної сумісності на високошвидкісних залізничних шляхах, які використовують звичайні технології, повинні бути визначено відповідно до Директиви Ради 96/48/ЄС [21]. Держави—члени повинні завчасно повідомити Комісію про відкриття будь-якого швидкісного напрямку та про його технічні характеристики. Залізнична мережа повинна включати інфраструктуру та об'єкти, які сприяють інтеграції залізниці та автодоріг, і, за необхідності, морського та повітряного транспорту. У цьому відношенні особливу увагу потрібно приділити причетності регіональних аеропортів до даної мережі. Залізнична мережа повинна виконувати хоча б одну з наведених нижче функцій: відігравати важливу роль у дальніх пасажирських перевезеннях; за потреби, забезпечувати взаємозв'язок з аеропортами; забезпечувати доступ до регіональних та місцевих залізничних мереж; сприяти вантажним перевезенням шляхом визначення та розширення ліній

магістрального зв'язку для перевезень вантажів або ліній, де вантажним перевезенням віддається перевага; грати суттєву роль у перевезеннях кількома видами транспорту; забезпечувати взаємне сполучення через порти, що становлять спільний інтерес, на ближніх морських перевезеннях та перевезеннях внутрішніми водними шляхами. Залізнична мережа повинна запропонувати користувачам високий рівень якості та безпеки в силу своєї протяжності та поступового забезпечення взаємодії мереж, що, зокрема, здійснюється шляхом технічної гармонізації та застосуванням узгодженої системи управління та контролю ER-TMS, яку було рекомендовано для європейської залізничної мережі. З цією метою, після консультації з державами—членами Комісія розробить план впровадження, узгоджений з національними планами.

Транс'європейська мережа морських магістралей призначена для зосередження вантажних потоків на морських логістичних маршрутах з метою покращення існуючого морського сполучення або створення нових конкурентноспроможних постійних морських маршрутів сполучення транспортування вантажів між державами—членами для зменшення перевантажень доріг та покращення доступу до периферійних та острівних регіонів і країн. Морські магістралі не повинні виключати можливість комбінованих пасажирських та вантажних перевезень, віддаючи при цьому перевагу вантажним перевезенням. Транс'європейська мережа морських магістралей повинна складатись з об'єктів та інфраструктури, які пов'язують між собою, щонайменше, два порти у двох різних державах—членах. Об'єкти та інфраструктура повинні включати, хоча б в одній державі—члені, такі елементи, як портові засоби, електронні системи управління логістикою, процедури охорони та безпеки, адміністративні та митні процедури, а також інфраструктуру для безпосереднього доступу до моря та суші, включаючи засоби забезпечення судноплавства круглий рік, зокрема, дочерпальне обладнання та криголами для доступу в зимовий час. Водні напрямки або канали, визначені згідно з Додатком I до Рішення Європейського Парламенту та Ради № 1692/96/ЄС [88], що об'єднують дві європейські морські магістралі або дві їхні ділянки, а також суттєво скорочують морські маршрути, підвищуючи їхню ефективність та зменшуючи час для перевезень, входять до складу транс'європейської мережі морських магістралей.

Для сприяння скоординованій реалізації певних проектів, державами—членами вибирається Європейський Координатор, який діє від імені та в інтересах Комісії. Обов'язки Європейського Координатора повинні бути пов'язані з окремим проектом, особливо у разі прикордонного проекту, але за необхідності їх може бути розширено для супроводження усієї головної магістралі. Європейський Координатор повинен спільно із зацікавленими державами—членами розробити план своїх дій.

Європейський Координатор повинен: спільно із зацікавленими державами—членами, сприяти поширенню методів оцінки проектів та, за необхідністю, надавати поради замовникам проектів щодо комплексу заходів з фінансування проектів; складати щорічний звіт для Європейського Парламенту, Комісії та зацікавлених держав—членів щодо результатів, досягнутих у здійсненні підзвітних йому проектів, нових нормативних чи інших розробок, що могли б вплинути на характеристики проекту; разом з зацікавленими державами—членами надавати консультації регіональним та місцевим органам влади, операторам та користувачам транспорту, представникам громадськості стосовно питань попиту на ринку транспортних послуг, можливостей для інвестування та типу послуг, необхідних для спрощення доступу до такого фінансування. Пріоритетні європейські проекти, робота над якими повинна розпочатись до 2010 р., визначені згідно з Додатком III Рішення Європейського Парламенту та Ради № 1692/96/ЄС [88]: залізнична магістраль Афіни-Софія-Будапешт-Відень-Прага-Нюрнберг/Дрезден; залізничний шлях кордон Греції/Болгарії-Кулата-Софія-Відін/Калафат (2015); залізничний шлях Куртічі-Брасов (у напрямку Бухареста та Константи) (2010); залізничний шлях Будапешт-Відень (2010), прикордонна ділянка; залізничний шлях Бжецлав-Прага-Нюрнберг (2010), де Нюрнберг-Прага є прикордонною ділянкою; залізнична гілка Прага-Лінц (2016); залізнична магістраль Гданськ-Варшава-Брно/Братислава-Відень; залізничний шлях Гданськ-Варшава-Катовіце (2015); залізничний шлях Катовіце-Бжецлав (2010); залізничний шлях Катовіце-Зіліна-Нове Место (2010); залізнична магістраль Ліон/Женева-Базель-Дуїзбург-Роттердам/Антверпен; Ліон-Мульхаус-Мюльхейм, де Мульхаус-Мюльхейм є прикордонною ділянкою (2018); Женева-Мілан/Новара-кордон зі Швейцарією (2013); Базель-Карлсруе (2015); Франкфурт-Манхейм (2012); Дуїзбург-Еммеріх (2009); «Залізний Рейн» Рейдт-Антверпен, прикордонна ділянка (2010); автомагістраль Гданськ-Брно/Братислава-Відень; автомагістраль Гданськ-Катовіце (2010); автомагістраль Катовіце-Брно/Зіліна (2010), прикордонна ділянка;



автомагістраль Брюн-Відень (2009), прикордонна ділянка; залізнична/автомобільна магістраль Ірландія/Великобританія/континентальна Європа; залізнична/автомобільна магістраль, що з'єднує Дублін з Північчю (Белфаст-Ларн) та Півднем (Корк) (2010); Залізнична/автомобільна магістраль Нудл/Ліверпуль (2015); залізничний шлях Феліксстоу-Нанітон (2011); залізничний шлях Крю-Холіхед (2008); магістраль «Балтійська Залізниця» (Rail Baltica) Варшава-Каунас-Рига-Таллінн-Хельсінкі: Варшава-Каунас (2010); Каунас-Рига (2014); Рига-Таллінн (2016); «Єврокапрейл» (Eurocargail) на магістралі Брюссель-Люксембург-Страсбург: Брюссель-Люксембург-Страсбург (2012); залізнична магістраль в транспортному коридорі з кількома видами транспорту Іонічне море-Адріатичне море: Козані-Каламбака-Ігуменіца (2012); Іоанніна-Антіріо-Ріо-Каламата (2014); внутрішній водний шлях р Сена-Шельдт; покращення умов для навігації на ділянці Делемон-Жан (2012—2014—2016); Компсьєнь-Камбре (2012—2014—2016).

Регламент (ЄС) № 807/2004 Європейського Парламенту та Ради [155] щодо змін Регламенту Ради № 2236/95/ЄС, що формулює загальні правила надання фінансової допомоги в галузі розвитку транс'європейської мережі, переглядає перелік проектів та визначає пріоритетними проектами прикордонні пункти пропуску з сусідніми країнами. Регламентом вносяться зміни до Регламенту Ради 2236/95/ЄС [149] щодо визначення граничної фінансової допомоги Співдружності на реалізацію проектів та можливість її збільшення у виключних випадках як то реалізація пріоритетних проектів. Також Регламентом було змінено 9 процедури Комітету.

Пріоритетними європейськими проектами, робота над якими повинна розпочатися до 2010 р. є: залізнична магістраль Берлін-Верона/Мілан-Болонья-Неаполь-Месіна-Палермо-Халле/Лейпціг-Нюрнберг (2015); Нюрнберг-Мюнхен (2006); Мюнхен-Куфштейн (2015); Куфштейн-Інсбрук (2009); Тунель Беннера (2015), прикордонна ділянка; Верона-Неаполь (2007); Мілан-Болонья (2006); залізничний/автомобільний міст через пролив Месіна-Палермо (2015); швидкісна залізнична магістраль Париж-Брюссель/Брюссель-Кельн-Амстердам-Лондон; Тунель під Ла-Маншем — Лондон (2007); Брюссель/Брюссель-Льєж-Кельн (2007); Брюссель/Брюссель-Роттердам-Амстердам (2007); швидкісна залізнична магістраль в південно-західній Європі: Лісабон/Порто-Мадрид (2011); Мадрид-Барселона (2005); Барселона-Фігерас-Перпіньян (2008); Перпіньян-Монпельє (2015); Монпельє-Нім (2010); Мадрид-Віторія-Ірун/Хендає (2010); Ірун/Хендає-Дакс, прикордонна ділянка (2010); Дакс-Бордо (2020); Бордо-Тур (2015); східна швидкісна залізнична магістраль: Париж-Бодрекур (2007); Метс-Люксембург (2007); Саарбрюкен-Манхейм (2007); Лінія Бетувє (2007); залізнична магістраль Ліон-Трієст-Дівача/Копер-Дівача-Любляна-Будапешт- український кордон: Ліон-Сен Жан де Мор'єн (2015); Тунель Мон-Сені (2015—2017), прикордонна ділянка; Бусолєно-Турин (2011); Турин-Венеція (2010); Венеція-Рончі Суд-Трієст Дівача (2015); Копер-Дівача-Любляна (2015); Любляна-Будапешт (2015); автомобільна магістраль Ігуменіца/Патра-Афіни-Софія-Будапешт: Віа Ігнатія (2006); Пат (2008); Софія-Кулата-автомагістраль через кордон Греції/Болгарії (2010), з прикордонною ділянкою Промохон-Кулата; автомагістраль Надлач-Сібіу (магістраль у напрямку Бухаресту та Констанци) (2007); магістраль з кількома видами транспорту Португалія/Іспанія-інші країни Європи; залізничний шлях Ла Корунья-Лісабон-Сінес (2010); залізничний шлях Лісабон-Вальядолід (2010); залізничний шлях Лісабон-Фаро (2004); автомагістраль Лісабон-Вальядолід (2010); автомагістраль Ла Корунья-Лісабон (2003); автомагістраль Севілья-Лісабон (збудована у 2001); новий аеропорт у Лісабоні (2015); залізнична гілка Корк-Дублін-Белфаст-Странраср (2001); Мальпенса (збудована у 2001); Постійне з'єднання в Оресунді (збудоване у 2000); трикутник залізничної/автомобільної магістралей у Норд,к; автомобільні та залізничні проекти у Швеції (2010); магістраль Хельсінкі-Турку (2010); залізнична гілка Керава-Латі (2006); автомагістраль Хельсінкі-Ваалімаа (2015); залізнична гілка Хельсінкі Вайніккала (кордон з Росією) (2014); залізнична магістраль Великобританія/Ірландія/країни Бенелюксу (2010); основна гілка західного узбережжя (2007); ГАЛІЛЕО (2008); залізнична гілка для вантажних перевезень Сінес-Мадрид-Париж; нова залізнична магістраль з високою пропускнуною спроможністю через Піреней; залізнична гілка Сінес-Бадахоз (2010); залізнична гілка Алгесірас-Бобаділла (2010); залізнична магістраль Париж-Страсбург-Штутгарт-Відень-Братислава; Бодрекур-Страсбург-Штутгарт (2015) з мостом через Кельн на прикордонній ділянці; Штутгарт-Ульм (2012); Мюнхен-Зальцбург (2015), прикордонна ділянка; Зальцбург-Відень (2012); Відень-Братислава (2010), прикордонна ділянка; внутрішня водна магістраль Рейн/Меузе-Майн-Дунай: Рейн-Меузе (2019) зі шлюзом на Ланай на прикордонній ділянці; Вільшофен-Страубінг (201); Відень-Братислава (2015), прикордонна ділянка; Палковціво-Мохач (2014); місія, де

найчастіше створюються затори в Румунії та Болгарії (2011); зсаємов'язок швидкісних залізничних шляхів на Піренейському півострові: Мадрид-Андалусія (2010); Північ-Схід (2010); Мадрид-Леванте та Середземномор'я (2010); Північний/північно-західний коридор, включно з Віго-Порто (2010); Екстремадура (2010); залізнична магістраль Фемарн Бельт; постійне залізничне/автомобільне з'єднання Фемарн Бельт (2014); залізничний шлях для в'їзду в Данію з Оресунду (2010); залізничний шлях для в'їзду в Німеччину з Гамбурга (2015); залізничний шлях ГанOVER-Гамбург/Бремен (2015).

Що стосується України, то основні джерела фінансування будівництва, утримання та упорядкування транспортної інфраструктури України (залізничних станцій, шляхів сполучення та інших об'єктів, зв'язаних із обслуговуванням пасажирів та перевезенням вантажів) визначені статтею 5 Закону України «Про транспорт» [101]. Законом передбачено можливість використання різних форм фінансування зазначених заходів, в тому числі за рахунок державних і бюджетних коштів, власних коштів підприємств транспорту, добровільних внесків сторонніх організацій. Статтею 10 закону України «Про залізничний транспорт» [156] визначено порядок фінансування об'єктів залізничного транспорту: «Будівництво і реконструкція магістральних залізничних ліній, об'єктів мобілізаційного призначення, придбання залізничного рухомого складу для перевезень пасажирів у поїздах далекого слідування та місцевого сполучення здійснюються у встановленому порядку за рахунок коштів Державного бюджету України в межах лімітів державних капітальних вкладень. Будівництво і реконструкція (у тому числі електрифікація) залізничних ліній, вокзалів, пішохідних мостів і тунелів, пасажирських платформ та інших об'єктів залізничного транспорту, пов'язаних з обслуговуванням населення регіону, придбання електропоїздів та дизель-поїздів для приміського сполучення здійснюються за рахунок коштів залізниці із залученням коштів місцевих бюджетів, а також інших не заборонених законодавством коштів. Будівництво і реконструкція залізничних станцій та інших об'єктів залізничного транспорту, пов'язаних з будівництвом або реконструкцією промислових підприємств, здійснюються за рахунок коштів підприємств або коштів, передбачених у Державному бюджеті України на зазначені цілі. Для вирішення загальногалузевих проблем розвитку залізничного транспорту при Укрзалізниці створюється цільовий фонд інвестиційних ресурсів. Розрахунки відправників та одержувачів вантажу, вантажобагажу і пошти з підприємствами залізничного транспорту загального користування за перевезення, додаткові збори за вантажні операції і користування рухомим складом, а також за штрафи, пеню, неустойки здійснюються в порядку, передбаченому Статутом залізниць України [59], іншими актами законодавства України та міжнародними договорами. Підприємства залізничного транспорту загального користування мають право на заставу майна переданих їм для перевезень вантажів для забезпечення гарантії належної провізної оплати та інших платежів за перевезення у порядку, що визначає Кабінет Міністрів України. Галузевий контроль фінансово-економічної діяльності залізниці, інших підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування здійснюється Укрзалізницею, яка подає у відповідні органи їх зведену бухгалтерську звітність. Кабінет Міністрів України щорічно устанавлює Укрзалізниці державне замовлення щодо перевезень пасажирів і вантажів, введення нових потужностей, модернізації технічних засобів, порядку і розмірів виділення необхідних для цих потреб коштів з Державного бюджету України.

Інвестування у проекти транспортної інфраструктури може також здійснюватися у різних формах на підставі законів України «Про інвестиційну діяльність» [157], «Про іноземні інвестиції» [158], а також на концесійній основі відповідно до Закону України «Про концесії» [159]. Роботи щодо залучення вітчизняних та іноземних інвесторів проводяться за «Програмою розвитку інвестиційної діяльності на 2002—2010 роки» [160]. В галузі розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів діють такі програми: «Комплексна програма утвердження України як транзитної держави у 2002—2010 роках» [2] та «Програма розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006—2010 рр.» [18].

Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002—2010 роках [2] (далі — Програма) спрямовано на забезпечення інтеграції України в європейську та світову економічні системи. Прийняття такої Програми обумовлюється необхідністю проведення єдиної транзитної політики на загальнодержавному і регіональному рівнях, координації діяльності міністерств, інших органів центральної виконавчої влади, значними обсягами наукових досліджень та капіталовкладень для модернізації інфраструктури транзиту. Положеннями Програми враховано міжнародні вимоги до забезпечення вільного транзиту вантажів, досвід

європейських держав в організації транзитних перевезень. Метою Програми є оптимальне використання наявного та подальший розвиток транзитного потенціалу України шляхом створення сприятливих умов для учасників транзитних перевезень, збільшення валютних надходжень від експорту транспортних та інших послуг. Програма передбачає комплекс заходів, спрямованих на нормативно-правове забезпечення транзиту вантажів територією України, адаптацію національного законодавства до міжнародного транспортного права, техніко-технологічну модернізацію транспортної інфраструктури міжнародного значення та пунктів пропуску через державний кордон України, удосконалення тарифно-цінової та податкової політики у сфері міжнародного транзиту, впровадження логістичних технологій в організацію транзитних вантажних, інформаційних та фінансових потоків, а також державне стимулювання залучення додаткових обсягів вантажів до транзиту через Україну. Основними напрямками Програми є: створення правових засад подальшого розвитку транзитних перевезень вантажів; поетапний перехід на принципи міжнародного транспортного та митної політики у сфері транзиту вантажів; приведення технічного стану основних транзитних ліній, терміналів, пунктів пропуску через державний кордон України до рівня, що забезпечує дотримання на цих об'єктах міжнародних техніко-експлуатаційних, комерційних та екологічних вимог; впровадження нових технологій організації перевезень та пропуску вантажів через державний кордон України, розвиток змішаних (комбінованих) перевезень, забезпечення чіткої координації діяльності всіх учасників транзиту; проведення виваженої тарифно-цінової політики, яка сприяла би підвищенню конкурентоспроможності транзитних послуг в Україні та залученню додаткових транзитних вантажних потоків; розвиток міжнародного співробітництва у сфері транзитних перевезень; створення економічних механізмів стимулювання розвитку транзиту. Основними джерелами фінансового забезпечення виконання Програми є кошти державного та місцевих бюджетів, позабюджетні кошти (залучені кредити, інвестиції, у тому числі технічна допомога міжнародних союзів та фінансових організацій (програма Європейського Союзу TACIS, кредити ЄБРР тощо). З метою забезпечення виконання завдань Програми встановлено такий механізм її реалізації: Кабінет Міністрів України утворює Міжвідомчу комісію з питань транзитної політики; на галузевому рівні питання організації виконання Програми вирішуються постійно діючими експертними робочими групами, які створюються при органах центральної виконавчої влади, на чолі з державними секретарями; підсумки роботи галузевих постійно діючих експертних робочих груп подаються на розгляд Кабінету Міністрів України двічі на рік; Кабінет Міністрів України до 1 березня кожного року подає Верховній Раді України звіт про хід виконання Програми.

«Програма розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006—2010 рр.» [18]. Мета цієї Програми полягає у розбудові національної мережі міжнародних транспортних коридорів, поліпшенні її стану та збільшенні пропускнуої спроможності, вдосконаленні технологій міжнародних перевезень за принципами логістичних товаропровідних систем. Реалізація Програми сприятиме інтеграції транспортної системи України до транс'європейської шляхом приведення стану вітчизняної транспортної мережі у відповідність до норм і стандартів Європейського Союзу. Основними завданнями Програми є: визначення пріоритетних напрямів і завдань у сфері розвитку національної мережі транспортних коридорів на період до 2010 року, розширення автомобільної та залізничної мережі транспортних коридорів у взаємодії з водним транспортом; забезпечення надання комплексу транспортних послуг, що відповідають стандартам Європейського Союзу; створення надійної матеріально-технічної бази морських і річкових портів, яка відповідає вимогам зовнішньої торгівлі; удосконалення технологій перевезень з метою підвищення їх швидкості, зменшення простой, особливо пропуску через державний кордон; ініціювання розроблення та запровадження разом із сусідніми державами спільних технологій транзитних перевезень і наскрізних тарифів; модернізація телекомунікаційної системи та вдосконалення міжвідомчого і міждержавного зв'язку для обміну інформацією у пунктах пропуску через державний кордон; забезпечення інтермодальних перевезень, відкриття нових маршрутів контейнерних перевезень. Для розвитку національної мережі транспортних коридорів необхідно забезпечити: адаптацію нормативно-правової бази із зазначених питань до норм і стандартів Європейського Союзу; будівництво нових автомобільних доріг, у тому числі на концесійній основі; реконструкцію автомагістралей; розбудову морських торговельних портів; будівництво та реконструкцію глибоководних причалів у річкових портах; реконструкцію судноплавних шлюзів та хвилезахисних споруд на р. Дніпро; проектування та будівництво залізничного тунелю (транспортний кори-

дор № 5). Фінансування заходів щодо розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів здійснюється за рахунок коштів державного бюджету, інших джерел, зокрема кредитів вітчизняних та іноземних банків і міжнародних організацій, а також коштів, залучених на умовах концесії. Виділення бюджетних коштів для забезпечення розвитку національної мережі транспортних коридорів проводиться у порядку, встановленому законодавством. Механізм управління та контролю за виконанням Програми покладено на Мінтрансв'язку. Інформація про хід виконання Програми періодично заслуховується на засіданні Міжвідомчої комісії з питань транспортних коридорів та транзитної політики.

«Концепція Державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2005—2015 роки» [68] має на меті впровадження швидкісного руху на основних залізничних магістралях, що сполучають м. Київ з більшістю обласних центрів, Кримом, великими індустріальними регіонами країни. Реалізація програми дасть змогу істотно підвищити провізну спроможність залізничного транспорту, скоротити час перебування у дорозі, зменшити собівартість пасажирських перевезень, створити конкурентне середовище на ринку транспортних послуг. Передбачається здійснити реконструкцію та модернізацію основних залізничних ліній, забезпечивши пропуск пасажирських поїздів зі швидкістю 200 км/год, постачання нового швидкісного рухомого складу (в основному, за рахунок денних поїздів), узгодження впровадження швидкісного руху з топологією висошвидкісних перевезень на напрямку Європа—Азія, визначених Організацією співробітництва залізниць. Проте, необхідно зауважити, що саму Програму до сих пір Укрзалізницею не представлено, хоча заходи з впровадження швидкісного руху активно проводяться: зі швидкістю 140 км/год пасажирські поїзди вже курсують на лініях Київ — Харків, Київ — Дніпропетровськ, Київ — Львів, Київ — Хмельницький, Київ — Москва.

Концепція оновлення рухомого складу в транспортній галузі України до 2010 року [69]. Концепцією визначено потребу у рухомому складі: зростання обсягів перевезень та структурні зміни вантажів призведуть до росту потреби у вантажних вагонах у 2010 р. на 7,5 %, у тому числі цистерн — на 9,3 %, інших спеціалізованих вагонів — на 8,5 %. Дефіцит парку напіввагонів, якими перевозяться 62,5 % вантажів, може збільшитися із 20,5 тис. до 31,3 тис. од. у 2010 р., передбачається не тільки закупівля нових транспортних засобів, але й модернізація та подовження терміну служби дефіцитного рухомого складу. Разом з тим, рівень зносу рухомого складу наростає високими темпами, а це вимагає заходів його масового оновлення. Потребує першочергового поповнення парк пасажирських електрозвізів, дефіцит яких вже зараз складає 87 одиниць, а до 2010 року збільшиться до 196 од. (54 % потрібного парку); 452 секцій електропоїздів, 172 дизель-поїздів, 700 пасажирських вагонів, в основному, за рахунок купейних. Загальна потреба у фінансуванні рухомого складу та колійної техніки до 2010 р. складає 32 млрд грн, у тому числі — на закупівлю нової техніки — 22 млрд грн, капітальний ремонт — 9,4 млрд грн; на розробку, виготовлення дослідних зразків нової техніки — 0,6 млрд грн.

Таким чином, оскільки законодавство країн з ринковою економікою забороняє надавати фінансову підтримку національним виробникам, державою проводиться фінансування інфраструктури — транспорту, зв'язку, енергетики, житлового-комунального господарства, освіти, медицини, культури тощо. Європейська спільнота запровадила фінансову підтримку в галузі фінансування проектів транспортної інфраструктури ще на початку 70-х років ХХ сторіччя. Для цього у 1970—1980 роки минуло сторіччя майже щороку Європейське Економічне Співтовариство своїми законодавчими актами визначало перелік об'єктів, на які спрямовувались кошти бюджету ЄС та їх розмір. Забезпечення проектів інвестування у розвиток інфраструктури транспортної галузі певний час здійснювалось здебільшого шляхом прийняття регламентів та рішень Комісії ЄС стосовно виділення фінансової допомоги на реалізацію окремих проектів розвитку. Цими документами визначається можливі форми інвестування, розмір участі Співтовариства у фінансуванні проектів, форми фінансового контролю державами членами за виконанням проектів.

Принципами регулювання є встановлення критеріїв відбору: зрілість проекту, надійність фінансового пакету, прямиї та непрямий соціально-економічний вплив, наслідки на навколишнє середовище. Рішенням Європейського Парламенту та Ради № 1692/96/ЄС визначена велика низка проектів розбудови транспортної інфраструктури до 2010 — 2015 р. Проте реалізація цих проектів поки що затягується через розширення Європейського Союзу та обмеженість коштів. На Україну дані процедури фінансування не розповсюджуються тому, що Україна не є членом Європейського Співтовариства.

Законодавче поле щодо інвестування залізниць в Україні недостатньо розвинене. Воно визначається, в основному, рамковими законами з інвестування. Галузева нормативно-правова база складається із законів України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт» та ряду державних та галузевих програм розвитку галузі. Згідно з Законом України «Про залізничний транспорт» фінансування залізничного транспорту має здійснюватись як за рахунок Державного бюджету (оновлення пасажирського рухомого складу), так і за власний кошт. Проте фактично кошти з державного бюджету України на фінансування залізниць за роки незалежності не виділялись, фінансування здійснюється за рахунок власних коштів залізниць.

Європейське законодавство можливо застосовувати лише за умови прийняття України кандидатом у члени Європейського Союзу та поширення на неї відповідних процедур надання фінансової допомоги у фінансуванні транспортної інфраструктури.

## **4.2. Інвестування проектів розвитку та реконструкції автомобільних мереж міжнародних транспортних коридорів ЄС та України**

Транс'європейська мережа автомобільних шляхів охоплює автомагістралі та автомобільні шляхи високої якості як існуючі, так і нові або такі, що слід реконструювати, які: відіграють важливу роль у русі на далекі відстані, або проходять поряд з міськими центрами на шляхах, визначених мережею, або забезпечують взаємне сполучення з іншими видами транспорту, або сполучають оточені з усіх боків сушею та периферійні регіони з центральними регіонами Співтовариства. Мережа повинна гарантувати користувачам послуги високого, єдиного і постійного рівня, комфорт і безпеку та включати інфраструктуру управління рухом та інформацію для користувачів, на основі активної взаємодії між системами управління рухом на європейському, національному і регіональному рівнях. Правове забезпечення регулювання інвестування проектів розвитку та реконструкції автомобільних мереж міжнародних транспортних коридорів в Європейському Союзі стосується усіх правових актів, викладених у розділі 4.1, щодо правового регулювання інвестування транс'європейських транспортних мереж на усіх видах транспорту.

Регламент Європейського Парламенту та Ради 1382/2003/ЄС про надання Співтовариству фінансової допомоги та покращення роботи вантажних транспортних систем (програма Марко Поло — програма забезпечення альтернатив автотранспорту) [161]. Метою програми Марко Поло є зменшення концентрації навантаження міжнародного автомобільного транспорту, збільшення змішаних транспортних перевезень і покращення впливу транспортної системи на навколишнє середовище на період з 1 січня 2003 року до 31 грудня 2010 року. Програма передбачає зменшення очікуваного значного щорічного підвищення навантаження з міжнародного автомобільного транспорту, який вимірюється в тонно-кілометрах, на морський, залізничний та внутрішній водний транспорт або на поєднання видів транспорту, щоб перевезення автомобілем було настільки це можливо коротким. Програма є відкритою для участі країн-кандидатів на вступ до ЄС. Їхня участь регулюється умовами, установленими в Угодах про асоціацію членство, підписаними з цими країнами, і на основі правил, встановлених у рішенні Асоційованої Ради для кожної країни. Програма є відкритою також для участі держав—членів Європейської асоціації вільної торгівлі (EFTA) та СЕП на основі додаткових асигнувань відповідно до погодженої з цими країнами процедури. Регламент встановлює фінансовий інструмент досягнення мети Програми. Так, Програма Марко Поло охоплює заходи зменшення, заходи прискорення та спільні навчальні заходи, спрямовані на покращення впливу транспортної системи на навколишнє середовище. Фінансова допомога Співтовариства обмежується від 30 до 50 % від загальної суми витрат, необхідних для досягнення цілей заходу і тих, що виникають при реалізації заходу. Комісія розробляє детальні правила процедури для представлення, відбору, реалізації, розповсюдження, індивідуального звітування та вимоги до перевірки заходів, здійснюваних в рамках Програми. При відборі береться до уваги відповідний корисний вплив запропонованих заходів та їх внесок у зменшення концентрації в автомобільному транспорті. Заходи представляються Комісії відповідно до детальних правил. Комісії допомагає комітет, який ухвалює свої правила процедури. Фінансові рамки для здійснення Програми Марко Поло протягом періоду з 1 січня 2003 року до 31 грудня 2006 року становлять

тимуть EUR 75 мільйонів. 15-го липня 2004 Комісія подала пропозицію COM (2004) 478, про продовження та істотне розширення програми «Марко Поло» від 2007 до 2013 року. Програма, яка матиме бюджет €400 мільйон за 2007—2013, буде розширена до країн, що межують з Європейським Союзом. Комісія оцінює, що кожний €1 в наданнях за Програмою Марко Поло генеруватиме як мінімум €6 у суспільних та екологічних вигодах.

Враховуючи, що рішення Співтовариства щодо надання фінансової допомоги у розвитку транспортної інфраструктури не поділяється за видами транспорту, рішення Ради Європи щодо надання підтримки у розбудові автомобільних магістралей прописані у попередньому розділі.

Що стосується України, то правову основу діяльності у галузі автомобільних доріг України закладено Законом України «Про автомобільні дороги» [36]. Цей закон визначає загальну характеристику та класифікацію автодоріг та вулиць, відомчих (технологічних) та платних доріг, правові засади щодо державного управління автодорогами загального користування. Статтею 40 стверджується, що джерела фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування визначаються згідно із законами України про Державний бюджет України на відповідний рік, законами України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» [42], «Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів» [43], «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» [44], а також іншими нормативно-правовими актами. Розподіл коштів на будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання автомобільних доріг загального користування здійснюється з метою забезпечення сталого функціонування та збалансованого розвитку мережі автомобільних доріг загального користування в регіонах відповідно до пріоритетів, визначених державною стратегією та державними програмами, з урахуванням фактичного стану автомобільних доріг. У першу чергу кошти спрямовуються на розбудову національної мережі міжнародних автомобільних доріг, збереження та розвиток автомобільних доріг, що забезпечують транспортний зв'язок сільських населених пунктів, забезпечення безпеки руху та екологічного стану доріг, ремонт та реконструкцію мостів та шляхопроводів, ремонт проїзної частини вулиць і доріг міст та інших населених пунктів, що суміщаються з автомобільними дорогами загального користування державного значення та входять до Єдиної транспортної системи України, а також на будівництво доріг на обкодах міст та інших населених пунктів. Фінансування будівництва та реконструкції об'єктів дорожнього господарства, що мають загальнодержавне значення та забезпечують функціонування Єдиної транспортної системи України, здійснюється із загального фонду державного бюджету, про що у законі про державний бюджет робиться окремих запис. Фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання вулиць і доріг міст та інших населених пунктів здійснюється за рахунок бюджетів міст та інших населених пунктів, а також інших джерел фінансування, визначених законодавством. Розподіл коштів на будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання вулиць і доріг міст та інших населених пунктів здійснюється відповідними органами місцевого самоврядування, у віданні яких вони знаходяться, з метою збереження та розвитку вулично-дорожньої мережі відповідно до пріоритетів, визначених державними програмами та перспективними планами розвитку транспортної системи міст та інших населених пунктів, з урахуванням фактичного стану вулично-дорожньої мережі. У першу чергу кошти спрямовуються на реконструкцію та ремонт вулиць і доріг міст та інших населених пунктів, що суміщаються з автомобільними дорогами загального користування державного значення та входять до Єдиної транспортної системи України, забезпечення безпеки руху та екологічного стану вулиць і доріг міст та інших населених пунктів, ремонт і реконструкцію мостів та шляхопроводів. Фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання відомчих (технологічних) та автомобільних доріг на приватних територіях здійснюється за рахунок юридичних або фізичних осіб, у власності яких вони знаходяться.

Закон України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» [42] визначає, що витрати, пов'язані з будівництвом, реконструкцією, ремонтом та утриманням автомобільних доріг, здійснюються за рахунок бюджетних та інших коштів для реалізації програм розвитку дорожнього господарства України з метою підвищення соціального рівня життя населення, особливо в сільській місцевості, забезпечення автомобільних перевезень пасажирів та вантажів, оздоровлення екологічної обстановки, створення на дорогах належних умов безпеки руху та сучасних елементів дорожнього сервісу, зменшення збитків через незадовільні дорожні умови. Зазначені кошти не підлягають вилученню або витратанню на цілі,

не пов'язані з потребами дорожнього господарства. У випадках, коли ці кошти не витрачені протягом поточного бюджетного року, вони зберігають цільове призначення в наступному році. У Державному бюджеті України щорічно передбачаються видатки на фінансування робіт, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом та утриманням автомобільних доріг. Для цих цілей у складі Державного бюджету України створюється Державний дорожній фонд України. Дохідна частина цього фонду формується за рахунок надходжень від акцизного збору та ввізного мита на нафтопродукти, акцизного збору та ввізного мита з імпортованих на митну територію України транспортних засобів та шин до них, інших надходжень до Державного бюджету України в обсягах, що визначаються законом про Державний бюджет України на поточний рік, а також надходжень, визначених статтею 5 цього Закону [42].

Кошти Державного дорожнього фонду України спрямовуються на фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення та споруд на них, а також проєктно-вишукувальні, науково-дослідні та впроваджувальні роботи, розвиток виробничих потужностей дорожніх організацій, утримання галузевих медичних закладів для реабілітації учасників ліквідації аварій на Чорнобильській атомній електростанції, управління дорожнім господарством у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України. З цього фонду також виділяються кошти на дотацію територіальним дорожнім фондам для покриття дефіциту коштів на фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення.

У республіканському бюджеті Автономної Республіки Крим, обласних бюджетах та бюджеті міста Севастополя щорічно передбачаються видатки на фінансування робіт, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом та утриманням автомобільних доріг. Для цих цілей у складі республіканського бюджету Автономної Республіки Крим, обласних бюджетів та бюджеті міста Севастополя створюються територіальні дорожні фонди. Доходна частина цих фондів формується за рахунок податку з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, плати за придбання торгових патентів пунктами продажу нафтопродуктів, частини коштів Державного дорожнього фонду України відповідно до порядку розподілу, встановленого Кабінетом Міністрів України згідно із законами, а також інших надходжень до відповідних бюджетів, що визначаються рішеннями Верховної Ради Автономної Республіки Крим, обласних рад та міської ради міста Севастополя про бюджет на поточний рік, а також надходжень, визначених статтею 5 Закону [42]. Кошти територіальних дорожніх фондів спрямовуються на фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг в межах відповідно Автономної Республіки Крим, областей та міста Севастополя, а також на потреби дорожнього господарства по напрямках, визначених відповідно Верховною Радою Автономної Республіки Крим, обласними радами та міською радою міста Севастополя. У дорожні фонди спрямовується плата за передачу доріг у концесію або в оренду, плата за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні, плата за проїзд автомобільними дорогами України транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів іноземних держав, плата за проїзд платними автомобільними дорогами у порядку та за тарифами, встановленими Кабінетом Міністрів України. У відповідні дорожні фонди можуть спрямовуватися також: добровільні внески юридичних та фізичних осіб, у тому числі іноземних, об'єднань громадян, міжнародних організацій тощо; інші надходження, що не суперечать законодавству України.

Концепція Державної програми розвитку дорожнього господарства на 2005—2007 роки [162], схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України, дала оцінку стану автомобільних доріг України. Основна проблема полягає в тому, що транспортно-експлуатаційний стан автомобільних доріг, мостів та інженерних споруд на них не забезпечує повною мірою швидкого, комфортного, економічного і безпечного перевезення пасажирів і вантажів, не може сприяти подальшому соціально-економічному розвитку. На виникнення проблеми вплинув ряд причин: використання застарілих технологій, машин, механізмів, матеріалів і конструкцій; низька якість дорожньо-будівельних матеріалів, особливо нафтових бітумів; недостатня виконавська і технологічна дисципліна, незавершення процесу інституціональних змін тощо. Однак усе це стало можливим через україні недостатні для потреб дорожнього господарства обсяги фінансування протягом останніх дванадцяти років. Унаслідок систематичного недофінансування знос основних фондів досяг критичної межі — 70 відсотків і більше, міжремонтні строки експлуатації не дотримувалися, кількість працівників галузі зменшилася майже у

три рази. Крім того, через недосконале законодавство, коли дорожнє господарство фінансувалося тільки за рахунок «дорожнього податку», питомі інвестиції на забезпечення ремонту та експлуатаційного утримання місцевих доріг в окремих областях перевищували ті ж показники стосовно доріг державного значення. Наслідком стала ліквідація в окремих випадках спеціалізованих підрозділів підприємств з ремонту та експлуатаційного утримання державних автомобільних доріг, які функціонували за лінійним принципом. Подекуди відбувся перехід до територіального принципу обслуговування. Це призвело до нівелювання вимог і підходів до утримання різних за значенням доріг. На початок 2004 року із загальної протяжності доріг державного значення (16,2 тис. кілометрів) накопичилося відставання з капітального удосконаленого ремонту в обсязі близько 14 тис. кілометрів, з капітального полегшеного — понад 2,5 тис. кілометрів. Як наслідок, у 2004 році ямковістю було уражено 56 відсотків загальної протяжності доріг, а на її ліквідацію протягом зимово-весняного періоду витрачено понад 40 млн гривень. Тому нинішній транспортно-експлуатаційний стан автомобільних доріг державного значення в Україні гірший, порівняно з сусідніми державами, що робить їх неконкурентоспроможними для здійснення міжнародних автомобільних перевезень. Повністю розв'язати проблему доведення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг, мостів та інженерних споруд на них до нормативних вимог протягом визначеного Програмою періоду практично неможливо, а хоч би часткове покращення основних їх параметрів дало б змогу створити умови для здійснення швидкого, комфортного, економічного і безпечного перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом.

Програмою передбачається будівництво, реконструкція та ремонт мережі автомобільних доріг загального користування з наданням пріоритету національній мережі міжнародних транспортних коридорів, збереження існуючої мережі доріг, будівництво під'їздів з твердим покриттям до усіх населених пунктів, влаштування автобусних під'їздів до сільських населених пунктів, забезпечення безпеки дорожнього руху — ґрунтується на забезпеченні обсягів фінансування дорожніх робіт згідно із Законами України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» [42] та «Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів» [43]. Це дасть змогу забезпечити: будівництво та реконструкцію автомобільних доріг протяжністю понад 600 кілометрів; продовження будівництва під'їздів з твердим покриттям до сільських населених пунктів; ремонт автомобільних доріг загальної протяжністю близько 30 тис. кілометрів, мостів — понад 70 тис. пог. метрів; здійснення комплексу заходів щодо влаштування автобусних під'їздів до сільських населених пунктів за наявності доріг з твердим покриттям. Крім того, передбачається закінчення у 2005 році робіт за проектом «Відновлення автомагістралі М-06 Київ — Чоп та реформа фінансування сектору автодоріг» та продовження робіт за проектом «Ремонт автомобільної дороги Київ — Чоп» на суму 100 млн євро за рахунок кредитних коштів ЄБРР. Триватиме будівництво автомобільних доріг на концесійних умовах. І далі проводиться робота із залучення кредитних ресурсів та коштів інвесторів для збільшення мережі магістральних доріг держави. Враховуючи структуру видатків державного бюджету, пріоритет буде надаватися розвитку мережі автомобільних доріг державного значення. Це сприятиме істотному поліпшенню транспортно-експлуатаційних характеристик доріг державного значення, якими здійснюється близько 80 відсотків обсягу пасажирських та вантажних перевезень. При цьому технічний стан доріг місцевого значення також поліпшиться. Очікується, що швидкість, економічність, комфортність та безпека руху поліпшаться як на дорогах державного значення, так і на місцевих дорогах, тобто ефективність використання коштів буде високою.

Державна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2005 -2010 роки [37]. Метою Програми є поліпшення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг і мостів, дорожньої інфраструктури, забезпечення безперервності розвитку мережі автомобільних доріг, поліпшення технічних показників, підвищення безпеки руху, швидкості, економічності та комфортності перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, підвищення конкурентоспроможності автомобільних доріг щодо транзитних перевезень і розвитку автомобільного туризму, сприяння економічному та екологічно збалансованому розвитку держави. Розв'язання цієї проблеми буде здійснюватися за такими напрямками: розвиток мережі автомобільних доріг; поліпшення транспортно-експлуатаційного стану існуючих автомобільних доріг; підвищення безпеки дорожнього руху та екологічної безпеки автомобільних доріг; підвищення якості автомобільних доріг за рахунок впровадження прогресивних проектних рішень та сучасних технологій; розвиток дорожньої інфраструктури та поліпшення



інформаційного забезпечення учасників дорожнього руху; удосконалення управління автомобільними дорогами. Способи розв'язання проблеми полягають у значному збільшенні обсягів робіт з будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг і мостів та поліпшенні їх якості. Заходи і завдання Програми виконуватимуться за рахунок коштів, визначених Законами України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» [42], «Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів» [43] і «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» [44], а також довгострокових кредитних та інвестиційних ресурсів. Бюджетні кошти спрямовуються, в основному, на збереження існуючої мережі доріг та влаштування під'їздів до сільських населених пунктів, забезпечення безпеки руху та екологічної безпеки доріг, інформаційне забезпечення учасників дорожнього руху. Будівництво основних магістральних доріг передбачається здійснювати переважно за рахунок кредитів та довгострокових фінансових інвестицій, повернення яких передбачається із загального фонду державного бюджету.

Програмою визначено такі основні завдання: розвиток мережі магістральних автомобільних доріг; завершення будівництва автомобільних доріг з твердим покриттям до сільських населених пунктів; будівництво автомобільних доріг в обхід великих міст; збереження мережі автомобільних доріг та забезпечення їх ефективного функціонування; підвищення рівня безпеки дорожнього руху за допомогою засобів дорожньої служби, розвиток дорожнього сервісу та інформаційного забезпечення учасників дорожнього руху; захист навколишнього природного середовища у процесі будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг з урахуванням потреб формування екомережі країни; підвищення ефективності інвестиційної та науково-технічної діяльності; удосконалення правових засад функціонування дорожнього господарства; соціальний захист працюючих та підготовка кадрів.

Розвиток мережі магістральних автомобільних доріг передбачає будівництво і реконструкцію насамперед національної мережі міжнародних транспортних коридорів. Для виконання цього завдання передбачається: будівництво магістральних автомобільних доріг на концесійних умовах, зокрема Львів — Краковець, Львів — Броди, Щербаківка — (Київ — Харків — Довжанський), західний кордон (Косини) — Київ на ділянці від м. Вінниці до м. Києва; реконструкція та капітальний ремонт автомобільних доріг за кредитні кошти, зокрема, М-02 Кіпті — Глухів — Бачівськ (на Брянськ), М-03 Київ — Харків — Довжанський (на Ростов-на-Дону), М-05 Київ — Одеса, М-06 Київ — Чоп (на Будапешт через Львів — Мукачеве — Ужгород), М-07 Київ — Ковель — Ягодин (на Люблін), М-12 Львів — Кіровоград — Знам'янка, М-24 Херсон — Красноперекоськ — Сімферополь, М-26 Харків — Сімферополь — Севастополь; розроблення інвестиційних пропозицій щодо будівництва та реконструкції ряду об'єктів, зокрема з'єднувальної дороги від М-05 Київ — Одеса до М-23 Улянівка — Миколаїв (протяжністю 130 кілометрів), Миколаїв — Херсон (протяжністю 50 кілометрів), Пирятин — Харків (за новим напрямком — 260 кілометрів), Дніпропетровськ — Решетилівка (протяжністю 167 кілометрів), Новомосковськ — Сімферополь (за новим напрямком — 440 кілометрів), Гвардійське — Сімферополь — Ялта (протяжністю 108 кілометрів), в обхід м. Києва (64 кілометри), мостів через Дністровський лиман та через р. Дніпро (м. Черкаси).

Завершення будівництва автомобільних доріг з твердим покриттям до сільських населених пунктів забезпечить їх транспортні зв'язки з основною мережею автомобільних доріг, адміністративними та культурними центрами. До кінця 2010 року передбачається влаштувати під'їзди з твердим покриттям до кожного сільського населеного пункту та здійснити комплекс заходів щодо відкриття постійних автобусних маршрутів до них. Будівництво автомобільних доріг в обхід великих міст залишається одним із пріоритетних завдань. До 2010 року буде розроблено техніко-економічне обґрунтування їх будівництва навколо великих міст відповідно до Закону України «Про Генеральну схему планування території України» [163] і, насамперед, на маршрутах міжнародних та національних транспортних коридорів. Особливе значення надаватиметься капітальному ремонту автомобільних доріг, які за рівнем інтенсивності руху транспортних засобів ще не потребують реконструкції, але через значне збільшення інтенсивності руху великогазових транспортних засобів у складі транспортних потоків дорожній одяг потребує поліпшення технічних характеристик, а також удосконалення системи водовідведення. Першочергово здійснюватимуться роботи, спрямовані на збереження існуючої мережі автомобільних доріг державного значення та вдосконалення мережі міжнародних транспортних коридорів, для чого визначено такі основні пріоритети: поліпшення технічних

показників доріг і мостів; збільшення обсягів робіт з улаштування тонкошарового покриття з асфальтобетону та емульсійно-мінеральних сумішей за сучасними технологіями.

Джерела фінансування Програми визначаються відповідно до Законів України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» [42] та «Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів» [43]. Триватиме надходження коштів за кредитом ЄБРР (проекти «Відновлення автомагістралі М-06 Київ — Чоп та реформа фінансування сектору автодоріг» і «Ремонт автомобільної дороги Київ — Чоп»). Фінансування будівництва автомагістралей Львів — Краковець, Львів — Броди та Західний кордон (Косини) — Київ на ділянці від м. Вінниці до м. Києва здійснюватиметься на концесійних засадах відповідно до Закону України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» [44]. Розвиток інших автомобільних доріг здійснюватиметься за рахунок довгострокових кредитів міжнародних фінансових організацій, зокрема ЄБРР, Світового банку, Європейського інвестиційного банку, які залучатимуться на 20—30 років під низькі відсотки. Повернення іноземних кредитів, залучених Укравтодором на реабілітацію автомобільної дороги М-06 Київ — Чоп (перший та другий кредити ЄБРР), реконструкцію автомобільної дороги М-05 Київ — Одеса (кредит Дойчбанку) та кредитів на розвиток основних магістральних автомобільних доріг здійснюватиметься протягом строку виконання Програми і в наступні роки.

Економічні та правові відносини у разі надання концесії на будівництво та реконструкцію автомобільних доріг загального користування регулюються низкою законодавчих актів.

Так, Закон України «Про концесії» [159] визначає основні принципи діяльності, пов'язаної з наданням та отриманням концесії: законність здійснення концесійної діяльності; державне регулювання концесійної діяльності та контроль за її здійсненням; здійснення концесійної діяльності на підставі концесійного договору; вибір концесіонерів переважно на конкурсній основі; врахування особливостей надання об'єкта у концесію в окремих сферах господарської діяльності; комплексне використання об'єкта концесії; взаємовигода сторін у концесійному договорі; державні гарантії капіталовкладень концесіонера; оплатне використання об'єкта концесії; забезпечення законних прав та інтересів споживачів товарів (робіт, послуг), що надаються концесіонером; стабільність умов концесійних договорів; розподіл ризиків між сторонами концесійного договору; участь держави, органів місцевого самоврядування у частковому фінансуванні об'єктів концесії, які мають соціальне значення. Концесіодавець затверджує умови концесійного конкурсу; утворює конкурсну комісію, затверджує її склад та порядок роботи; готує конкурсну документацію; оголошує концесійний конкурс; визначає розмір реєстраційного внеску; письмово підтверджує надходження заявок на участь у концесійному конкурсі; забезпечує претендентів необхідною інформацією (документами) для підготовки пропозицій для участі у концесійному конкурсі; приймає рішення про допущення (недопущення) претендентів до участі у концесійному конкурсі з обґрунтуванням причини відмови; повідомляє претендентів про допущення (недопущення) до участі у концесійному конкурсі. Підставою для недопущення претендента до участі у концесійному конкурсі може бути неподання у заявці на участь у конкурсі необхідної інформації, подання її у неповному обсязі або подання неправдивої інформації. Заявка на участь у концесійному конкурсі, отримана концесіодавцем після закінчення строку подачі, не розглядається і повертається претенденту за його рахунок. Конкурсна комісія розглядає подані претендентами, які допущені до участі у концесійному конкурсі, заявки, документи та матеріали з пропозиціями щодо умов концесії, визначає їх відповідність умовам конкурсу, готує висновки щодо визначення кращих умов здійснення концесії, запропонованих учасниками конкурсу. Переможцем концесійного конкурсу визнається претендент, який запропонував кращі умови здійснення концесії, відповідно до умов концесійного конкурсу.

Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» [44] визначає, що основними принципами концесійної діяльності є: договірний характер діяльності; вибір концесіонерів на конкурсній основі; дотримання чинних в Україні норм і правил будівництва та експлуатації автомобільних доріг; наявність неплатних автомобільних доріг як можливого варіанта для проїзду транспортних засобів у необхідному напрямку; земельні, гірничі, лісові та водні відносини, пов'язані з використанням та охороною рослинного та тваринного світу, атмосферного повітря, в процесі концесійної діяльності регулюються законодавством України. Визначення об'єктів концесії здійснюється з урахуванням державної стратегії розвитку мережі автомобільних доріг у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України. Концесія на будівництво та реконструкцію автомобільних доріг надається за резуль-

татами концесійного конкурсу. У випадках, передбачених статтею 8 цього Закону, допускається надання концесії без проведення конкурсу на підставі рішення Кабінету Міністрів України. Рішення про надання концесії, оголошення концесійного конкурсу та визначення концесодавця приймає: Кабінет Міністрів України — щодо автомобільної дороги державного значення; Рада міністрів Автономної Республіки Крим, обласна, Севастопольська міська державна адміністрація — щодо автомобільної дороги місцевого значення за погодженням з органом, якому ця дорога належить на праві повного господарського відання. Концесійний конкурс оголошується не пізніше ніж за п'ятдесят днів до його початку з публікацією повідомлення в пресі. Концесіонер має право: визначити структуру управління об'єктом концесії; порушувати питання щодо продовження строку дії концесійного договору у випадках, передбачених цим Законом; вимагати дострокового розірвання концесійного договору у разі порушення концесодавцем його умов; справляти плату за проїзд автомобільною дорогою, яка є об'єктом концесії. Концесіонер зобов'язаний: дотримуватись умов концесійного договору; утримувати автомобільну дорогу згідно з вимогами нормативних документів і компенсувати матеріальні збитки, завдані користувачам автомобільної дороги, у порядку, встановленому законодавством України; подавати концесодавцю в разі розірвання концесійного договору документи, які підтверджують, що за об'єктом концесії немає будь-яких зобов'язань; передавати після закінчення строку дії концесійного договору або у разі його розірвання автомобільну дорогу концесодавцю в технічному стані, який відповідає вимогам правил і норм будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг, що діють на час передачі. Концесіонер має право на підставі договорів залучати до будівництва, ремонту, обслуговування та утримання об'єкта концесії третіх осіб. При цьому концесіонер повністю відповідає за виконання такими особами обов'язків з утримання об'єкта концесії. У разі дострокового розірвання концесійного договору (крім випадку, який виключає дальшу експлуатацію об'єкта концесії) договори, укладені із залученими до утримання об'єкта концесії особами, зберігають свою чинність на передбачений концесійним договором строк, з відступленням договірних прав та обов'язків концесіонера концесодавцю або правонаступнику концесіонера. Концесіонер має й інші права і несе інші обов'язки, ніж передбачені цим Законом та концесійним договором. Прибуток концесіонера після сплати податків, внесення обов'язкових платежів та платежів за концесійним договором, надходить у його розпорядження. Термін дії концесії — не більше 45 років.

На виконання вищезазначених законів розроблено таку законодавчу базу щодо концесій на будівництво та утримання автомобільних доріг: Указ Президента України «Про концесію на будівництво та реконструкцію автомобільних доріг» [164], постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження типового концесійного договору та порядку переведення наданої у концесію автомобільної дороги до розряду платних» [165], постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку визначення об'єктів концесії на будівництво та реконструкцію автомобільних доріг і Порядку проведення концесійного конкурсу на будівництво та реконструкцію автомобільних доріг» [166], постанова Кабінету Міністрів України «Про порядок переведення автомобільної дороги у розряд платних» [167], постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Типового концесійного договору» [168], постанова Кабінету Міністрів України «Про реєстр концесійних договорів» [169], постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Методики розрахунку концесійних платежів» [170], постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про проведення концесійного конкурсу та укладення концесійних договорів на об'єкти права державної і комунальної власності, які надаються у концесію» [171], постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку визначення об'єктів концесії, концесіонерам яких можуть надаватися пільги щодо концесійних платежів, дотації, компенсації, та умови їх надання» [166], постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Типового концесійного договору на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» [172], постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку проведення типового концесійного конкурсу на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» [173].

Законодавство Європейського Союзу щодо інвестування транспортних мереж спрямоване на спільне фінансування об'єктів транспортної інфраструктури, у тому числі встановлення критеріїв відбору проектів, правил надання допомоги, процедур проведення відбору, вимог стандартів об'єктів, і нарешті — визначення переліку пріоритетних проектів, що фінансує Європейський Союз. У зв'язку з тим, що Україна не є офіційним кандидатом на членство у Європейському Союзі, на неї вищезазначені процедури не поширюються. Відповідне законодавство

во може бути розповсюджене на Україну лише за наявності політичної волі щодо вступу України до Європейського Союзу. Законодавча база України щодо фінансування будівництва та утримання автомобільних доріг досить розвинена, проте відставання у розбудові автомобільних магістралей, особливо першого класу, є найбільшою проблемою вітчизняного транспорту. Хоча законодавча база щодо будівництва доріг на концесійних засадах достатньо розроблена, поки що практика концесійних договорів не знайшла поширення. Це пояснюється рядом факторів: загальним несприятливим економічним кліматом у державі, відсутністю у законодавстві позицій щодо розподілу відповідальності між приватним сектором та державою (партнерства між державою і приватним сектором) у випадку ризиків політичного, економічного та іншого характеру (зміна законодавчої бази, менша проектної інтенсивність руху, що не забезпечить відповідних обсягів доходів концесіонерів). Тому вітчизняну законодавчу базу має бути доповнено Законом України «Про державно-приватне партнерство» та Законом України «Про державно-приватне партнерство у сфері будівництва та експлуатації автомобільних доріг».

### **4.3. Інвестування проектів розвитку та реконструкції водних мереж міжнародних транспортних коридорів ЄС та України**

Правове забезпечення регулювання інвестування проектів розвитку та реконструкції водних транспортних мереж визначається Регламентом Ради (ЄЕС) № 1107 щодо надання фінансової допомоги у сферах залізничного, автомобільного та внутрішнього водного транспорту [71]. Цим документом передбачено напрямки спрямування фінансової допомоги в галузі транспорту, зокрема, на розвиток інфраструктури, обладнання для перевантаження і комбінованих перевезень, а також форми фінансової допомоги через здійснення інвестицій, дослідження щодо підвищення рентабельності транспортних систем і розвитку технологій. Забезпечення проектів інвестування у розвиток інфраструктури транспортної галузі певний час здійснювалось здебільшого шляхом прийняття регламентів стосовно виділення фінансової допомоги на реалізацію окремих проектів розвитку. У зазначеному документі визначались проекти, в які вкладаються кошти, міра участі Європейської Комісії стосовно фінансування цих проектів.

Для визначення єдиних та узгоджених процедур надання Співтовариством допомоги проектам стосовно транс'європейських транспортних мереж було розроблено та прийнято Регламент Ради № 2236/95/ЄС [149] стосовно загальних правил по наданню фінансової допомоги державам-членам Співтовариства в галузі розвитку транс'європейської мережі, який було доповнено Регламентом Європейського Парламенту та Ради № 1655/1999/ЄС [150]. Цими документами визначаються можливі форми інвестування, участь Співтовариства у фінансуванні проектів, які виконуються, критерії пріоритетності і відбору проектів, фінансовий контроль державами—членами за виконанням проектів. Фінансування Європейського Союзу є обмеженим і залежить від типу проектів та їх пріоритетності. Регламент передбачає альтернативні схеми фінансування, які включають спільне фінансування, партнерство державних структур з приватними — для забезпечення фінансування з якомога більшим залученням сторін.

У 2003 році Комісія погодила 30 пріоритетних проектів, які має бути розпочато до 2010 року. Загальна вартість цих проектів дорівнює 225 млрд євро. Перелік повністю враховує нові умови, пов'язані з розширенням Європейського Союзу, його спрямовано на реалізацію прийняттого плану щодо залучення інвестицій в залізничну галузь та водний транспорт, який відіграє все більшу роль у виконанні перевезень внутрішніми водними шляхами, а відтак стає важливим у загальному ланцюгу транспортної мережі.

Це призвело до визнання державами—членами Європейського Союзу того, що інвестиції у розвиток водної мережі міжнародної транспортних коридорів стали досить важливими, оскільки вони можуть бути досить ефективними за рахунок своїх розмірів та зняття бар'єрів перевезення та збільшення вантажопотоків між річковими портами та морськими і, таким чином, перетворюють внутрішні водні шляхи у багатофункціональні. Єдиними противниками розвитку внутрішніх водних шляхів виступають представники кіл, що опікуються проблемами захисту навколишнього природного середовища і бажають установити баланс використання внутрішніх водних шляхів та ненанесення шкоди природі.

Що стосується України, то основні джерела фінансування будівництва, утримання та упорядкування транспортної інфраструктури України (портів, пристаней, шляхів сполучення та інших об'єктів, зв'язаних із обслуговуванням пасажирів та перевезенням вантажів) визначені статтею 5 Закону України «Про транспорт» [101]. Законом передбачено можливість використання різних форм фінансування зазначених заходів, у тому числі за рахунок державних і бюджетних коштів, власних коштів підприємств транспорту, добровільних внесків сторонніх організацій.

Інвестування у проекти транспортної інфраструктури може також здійснюватися у різних формах на підставі закону України «Про інвестиційну діяльність» [157], а також на концесійній основі відповідно до Закону України «Про концесії» [159].

Відповідно до Закону України «Про концесії» у концесію можуть надаватися об'єкти права державної чи комунальної власності, зокрема вантажні і пасажирські порти, шляхи сполучення. Питання про перелік об'єктів, які можуть надаватися у концесію, вирішується Кабінетом Міністрів щодо об'єктів державної власності та відповідними органами місцевого самоврядування щодо об'єктів комунальної власності. Окремі найважливіші проекти інфраструктури водного транспорту фінансуються за рахунок бюджетних коштів. Зараз зусилля держави спрямовано на підтримку експлуатаційно безпечного стану внутрішніх водних шляхів та судноплавних шлюзів, яка здійснюється переважно у формі бюджетного фінансування.

На ці цілі кожного року Міністерство транспорту та зв'язку отримує бюджетні кошти за бюджетною програмою «Підтримка експлуатаційно безпечного стану внутрішніх водних шляхів та судноплавних шлюзів». Постановою Кабінету Міністрів України затверджено «Порядок використання коштів державного бюджету на підтримку експлуатаційно безпечного стану внутрішніх водних шляхів та судноплавних шлюзів» [174], який визначає механізм використання коштів, які надійдуть для реалізації цієї бюджетної програми. За цим Порядком визначено такі напрямки використання зазначених коштів: забезпечення судноплавного стану внутрішніх водних шляхів загального користування та створення судноплавного каналу («Дунай — Чорне море») шляхом виконання днопоглиблювальних (у тому числі розроблення проєктів), тральних, дноочисних, скелеприбиральних, виправних, буксирних і пошукових робіт, утримання навігаційного обладнання, а також створення звалищ ґрунтів для проведення днопоглиблювальних робіт, використання земельних ресурсів для створення звалищ.

Положення цього документа також спрямовано на забезпечення безпечної експлуатації та безперебійного пропуску суден через судноплавні шлюзи України шляхом дотримання проєктних характеристик будівельних та гідротехнічних конструкцій і споруд, технологічного електромеханічного обладнання судноплавних шлюзів; забезпечення охоронного режиму судноплавних шлюзів України та утримання, ремонт та дослідження технічного стану інфраструктури виробничого, загально виробничого та загальногосподарського призначення.

Більше того, для нормального функціонування внутрішніх водних шляхів необхідно належним чином утримувати гідротехнічні конструкції і споруди судноплавних шлюзів (шлюзові камери, водопровідні галереї, греблі, відкоси, маяки тощо), будівлі центральних пультів управління шлюзів, технологічні будівлі, машини та обладнання, судна технічного флоту, ремонтні бази та ремонтно-відстійні пункти технічного флоту, ремонтні майстерні, навігаційне обладнання. Важливим аспектом у цій роботі належить підтримка у належному стані інфраструктури, яка вимагає придбання основних і допоміжних матеріалів (паливно-мастильні матеріали, метал, цемент, ліс, труби, фарба, тросово-кабельна продукція, елементи живлення, світло випромінювачі, рятувальні засоби, медичні препарати, запасні частини, м'який інвентар, спецодяг тощо) та утримання запасів, які необхідні для забезпечення роботи судноплавних шлюзів, суден технічного флоту, машин, механізмів, обладнання, інструментів, а також для створення безпечних умов праці експлуатаційного персоналу. Для постійної підтримки у належному стані водних шляхів необхідно дбати про постійне технічне переоснащення (в тому числі оплата проєктних та дослідних робіт), оновлення обладнання і матеріально-технічної бази підприємств, що виконують відповідні роботи і придбання та будівництво спеціалізованої техніки і обладнання (вузли та агрегати до суден технічного флоту, навігаційне обладнання, засоби зв'язку, охоронної та пожежної сигналізації, вантажопідійомні машини і механізми, авто трактор на і водолозна техніка, гідравлічне, електротехнічне та механічне обладнання тощо), а також впровадження нових технологій, в тому числі інноваційних, для забезпечення безпечних умов судноплавства на внутрішніх водних шляхах; вдосконалення нормативно-

технічної документації щодо виконання робіт на внутрішніх водних шляхах (днопоглиблювальні, дноочисні, тральні і пошукові роботи, утримання навігаційного обладнання), пропуску суден через судноплавні шлюзи, здійснення експлуатації та ремонту судноплавних шлюзів тощо. За рахунок бюджетних коштів фінансується державна програма «Навігаційно-гідрографічне забезпечення безпеки мореплавства у водах України».

Постановою Кабінету Міністрів України затверджено «Порядок використання коштів державного бюджету для фінансування навігаційно-гідрографічного забезпечення безпеки мореплавства у водах України» [175]. Зокрема, бюджетні кошти використовуються для оплати витрат, пов'язаних з: облаштуванням морського узбережжя України, прилеглих морських районів і внутрішніх водних шляхів маяками, навігаційними знаками, радіотехнічними, супутниковими та іншими навігаційними системами, призначеними для орієнтування або визначення положення судна в морі, захисними спорудами в районах можливої навігаційної небезпеки, каналів, фарватерів, а також засобами позначення рекомендованих шляхів руху суден; удосконаленням і реконструкцією засобів навігаційного обладнання на морях, в акваторіях морських портів, на підхідних каналах до портів, внутрішніх водних шляхах на рівні сучасних вимог до забезпечення безпеки мореплавства; забезпеченням безперервної дії берегових засобів навігаційного обладнання в установленому режимі згідно з вимогами Міжнародної асоціації навігаційного забезпечення мореплавства і маякових служб; здійсненням систематичного контролю (моніторингу) за функціонуванням берегових і плавучих засобів навігаційного обладнання; організацією і проведенням гідрографічних досліджень на Чорному та Азовському морях і топографо-геодезичних робіт у п'ятикілометровій прибережній зоні, у морських портах, на підхідних каналах і фарватерах з метою створення морських карт, порадників і посібників із судноплавства, накопиченням гідрографічної інформації для складання карт, наданням відповідної інформації службам портового контролю, виконанням гідротехнічних робіт, облаштуванням судноплавних шляхів необхідними засобами навігаційного обладнання; складанням, виданням та оновленням на сучасному рівні морських і річкових навігаційних карт, порадників та посібників із судноплавства; складанням за матеріалами проведених гідрографічних робіт оригіналів морських і річкових навігаційних карт, підготовкою рукописів навігаційних порадників та посібників із судноплавства; створенням та утриманням фонду навігаційно-гідрографічної інформації; проектуванням та будівництвом гідрографічних суден; виконанням науково-дослідних, дослідно-конструкторських, пошукових і виробничих проектів у галузі навігації, гідрографії та океанографії; розробленням нормативних документів з питань навігаційно-гідрографічного забезпечення безпеки мореплавства; придбанням сучасного навігаційно-гідрографічного обладнання.

Забезпечення надійного функціонування інфраструктури водного транспорту здійснюється також з використанням інших джерел, зокрема резервного фонду Кабінету Міністрів, позик Світового банку, Європейської комісії. Так, за останні декілька років було прийнято низку постанов уряду України, що передбачали виділення коштів державному підприємству «Укрводшлях» для поліпшення технічного стану судноплавних шлюзів Дніпровського каскаду. Нині переважна частина інвестицій, які спрямовують у реконструкцію і будівництво нових потужностей в українських морських портах, здійснюється за рахунок самих портів (близько 70 % від загального обсягу інвестування).

Питання розвитку інфраструктури та користування нею на водному транспорті, на відміну від законодавства Європейського Союзу, не одержало належного правового регулювання в Україні. Зокрема, в Україні відсутні рамкове законодавство щодо визначення інфраструктури морського та річкового транспорту, принципів та методології формування плати за користування інфраструктурою водного транспорту. Програми державної підтримки проектів розвитку інфраструктури водного транспорту немає. Не сформульовано основні критерії державного інвестування в інфраструктуру водного транспорту. У той же час, є певні проблеми щодо інвестування і розвитку річкових портів, оскільки частина майна (гідротехнічні споруди — причали, що є складовою частиною виробничого комплексу портів) знаходиться у державній власності і не підлягає приватизації. До середини 2004 року такі споруди знаходилися в оренді у портів, але після прийняття Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про оренду державного та комунального майна» [176] щодо заборони передачі в оренду об'єктів, які мають загальнодержавне значення, до яких, зокрема, належать акваторії портів, причалів, гідротехнічні споруди, такі об'єкти може бути передано або у спільне користування, або у довічне управління портам.

Рамковим документом у сфері регулювання здійснення інвестицій в Європейському Союзі є Регламент Ради № 2236/95/ЄС стосовно загальних правил по наданню фінансової допомоги державам-членам Співтовариства в галузі розвитку транс'європейської мережі [149]. Ним визначається, зокрема, можливі форми інвестування, участь Співтовариства у фінансуванні проектів, які виконуються, критерії пріоритетності і відбору проектів, фінансовий контроль державами членами за виконанням проектів. Актуальність і важливість цього Регламенту полягає в його цільовій спрямованості саме на регулювання інвестування в проекти в галузі розвитку транс'європейських мереж. Наявність подібного документу, на жаль, наразі не прослідковується в Українському законодавстві. Проте такого роду акт є дуже цінним, оскільки він передбачає альтернативні схеми фінансування, які включають спільне фінансування, партнерство державних структур з приватними. Все це передбачається з метою забезпечення фінансування з залученням якомога більшої кількості сторін. Відбір інвестиційних проектів покладено на Комісію Європейського Союзу.

В Україні ж, наразі, інвестиційна діяльність в сфері розвитку та реконструкції водних мереж, як вже було зазначено вище, не регулюється певним окремим нормативно-правовим актом. Натомість, як і будь-яка інша інвестиційна діяльність, вона регулюється загальним Законом України «Про інвестиційну діяльність» [157]. Це негативно впливає як на ефективне використання інвестованих коштів, так і на процеси контролю за їх використанням, оскільки при інвестуванні має бути врахована специфіка саме цієї галузі.

#### **4.4. Інвестування проектів розвитку та реконструкції повітряних мереж міжнародних транспортних коридорів ЄС та України**

Діяльність держав—членів ЄС по впровадженню системи управління Європейською мережею використання повітряного простору є найбільш ефективною з точки зору повернення інвестованих коштів. Головним у плані ефективності інвестування є те, що інвестиційні кошти спрямовуються на розвиток високотехнологічних систем та виробів, які сприяють поліпшенню роботи авіаційної мережі і ця діяльність ведеться на основі міжнародної комерційної практики на основі відкритості та ефективного контролю з боку інвесторів використання коштів у програмах по розвитку повітряних мереж міжнародних транспортних коридорів. І хоча ці інвестиції розглядаються як довгострокові, проте роботи по розробці систем управління авіаційною мережею створюють умови для отримання результатів, які можуть бути використані уже у короткотерміновому плані і, таким чином, призвести до швидкого та ефективного повернення інвестицій.

Немає сумніву у тому, що розвиток та реконструкція повітряних мереж міжнародних транспортних коридорів вимагає значних коштів, які можна акумулювати та направляти на виконання цих цілей саме шляхом розробки спільних планів та програм, якщо компанії та інші інвестори впевнені у поверненні коштів. Тому так прискіпливо розробляються бізнес-плани, а консультанти вивчають їх з метою надання інформації та рекомендацій інвесторам.

Саме бажання отримати високотехнологічну продукцію, яка може у майбутньому принести значні кошти, спонукає ділові кола підтримувати розвиток та реконструкцію повітряних мереж, хоча інколи ці дії носять примусовий характер, оскільки підприємці змушені піклуватися про розвиток ринку, економіки та дбати про збільшення зайнятості в тому чи іншому регіоні. Крім того, інвестиції в розвиток повітряних мереж сприяють загальному розвитку інфраструктури разом із розвитком авіаперевезень та поліпшення рівня обслуговування. Тому питання фінансової підтримки транспортної інфраструктури знаходиться у полі зору держав—членів Європейського Союзу. Саме фінансування відбувається за рахунок так званих структурних фондів та Фонду солідарності, а розвиток транспортної мережі фінансується з бюджету. Крім того, підтримка транспортної сфери здійснюється за рахунок позик Європейського Інвестиційного Банку під гарантії Європейського Інвестиційного Фонду.

Комісія визнає, що основними проектами транспортної мережі є ті, що пов'язані з розвитком залізниць, включаючи комбіновані перевезення, проте 30 % складають дорожні проекти, 5 % становлять проекти стосовно внутрішніх водних перевезень та 5 % проекти з авіаперевезень. Інвестиційним проектам надають підтримку різні фонди, що сприяє диверсифікації фі-

нансових надходжень та високої ефективності втілення їх в життя. Держави—члени широко використовують інструменти накопичення коштів та застосовують фіскальні механізми підтримки поряд з розробкою інших стимулів для інвестування коштів у розвиток авіаперевезень.

Для накопичення коштів з метою підтримки транспортної галузі важливу роль відіграє система надання ліцензій авіаперевізнаку, яка регулюється Регламентом Ради (ЄС) 2407/92. Цей документ регулює доступ на ринок авіаперевезень, відповідно до нього оператори спочатку мають отримати ліцензію, а потім виконати всі вимоги щодо ефективного контролю за авіакомпанією. Технічні та фінансові можливості є проблемою, яка вирішується видачею національного сертифіката. Крім того, авіакомпанія повинна мати план розвитку на два роки, який затверджується національними відповідальними владними структурами і в якому зазначається можливість роботи на ринку без прибутку протягом 3-х місяців. Якщо авіакомпанія використовує літаки за схемами лізингу, то їх має бути відповідним чином застраховано.

Свобода доступу до ринку регулюється Регламентом Ради (ЄС) № 2408/92 щодо доступу авіаперевізників Співтовариства до внутрішніх повітряних шляхів [121]. Документ сприяв відкриттю повітряних шляхів для держав—членів Європейського Союзу та усіх авіакомпаній, які мали ліцензію Співтовариства на здійснення авіаперевезень. Найбільш важливим заходом щодо вільного доступу на ринок, відповідно до Регламенту, є забезпечення виконання зобов'язань щодо підтримки урядами належного рівня послуг відповідно до гармонізованих підходів до розвитку економіки своїх країн. Першим кроком у цьому напрямку повинно було стати опублікування зобов'язань, які держави—члени беруть на себе відповідно до своїх можливостей, частоти польотів та плати за політ. У разі, якщо авіаперевізнак, який взяв на себе зобов'язання забезпечити надання таких послуг, не в змозі їх виконати, до нього можуть бути застосовані заходи з обмеження виходу на ринок або надання субсидії для підтримки його діяльності. Свобода щодо плати за політ літаком та ставки зборів є суттєвою частиною свободи доступу на ринок Співтовариства. Цей документ вимагає від авіаперевізників обов'язкового узгодження тарифів з національними органами з контролю за авіаперевезеннями. Усі авіаперевізники повинні інформувати про зміни тарифів за 48 годин до введення нових. Крім того, у документі міститься механізм контролю з метою запобігання надзвичайним ситуаціям при введенні нових тарифів. Таким чином, створено належні умови для роботи авіаперевізників, які мають можливість на рівних накопичувати кошти для розвитку авіакомпаній.

Іншим документом стосовно регулювання у цій сфері є Регламент Ради 659/1999 [177], яким деталізовано правила застосування статті 93 Угоди про утворення Європейського Співтовариства стосовно надання державної підтримки, яка повинна базуватися на прозорості та правових засадах. Правова основа такої допомоги, зазвичай, повинна розкривати її суть та особливості з вивченням усіх наслідків для ринкових відносин і особливо для незавдання шкоди конкуренції у державах—членах.

Надзвичайно важливим документом для розвитку авіаперевезень із залученням інвестицій є Меморандум Комісії стосовно Білої Книги щодо загальної транспортної політики. У цьому документі, зокрема, передбачається надання фінансової підтримки Європейським агентством з авіаційної безпеки для втілення в життя проєктів, що стосуються: поліпшення авіабезпеки в Європейському Союзі, особливо у країнах, що приєдналися останніми, шляхом вдосконалення системи підготовки персоналу, запровадження кращої практики; впровадження принципів Єдиного Неба Європи; поліпшення авіабезпеки і, особливо, впровадження логічного послідовних регуляторних засад для застосування їх до літаків, операторів та особового складу у Співтоваристві; підтримки міжнародних організацій з авіабезпеки запровадження механізмів інспекції і співробітництва з третіми країнами; адаптації ємності існуючої інфраструктури авіапростору до вимог авіаперевезень; поліпшенні авіабезпеки шляхом запровадження стандартизації в секторі авіаперевезень з одночасною імплементацією принципів Єдиного Неба Європи відповідно до можливої взаємодії і контролю за авіаперевезеннями в мережі; підтримки програми оцінки безпеки для Співтовариства щодо літаків третіх країн, які використовують аеропорти держав—членів; підвищення авіабезпеки шляхом запровадження міжнародних стандартів і відповідальності.

Накопичення коштів та інвестування у державах—членах Співтовариства йде, головним чином, через приватні фонди, які співпрацюють із позиками Європейського Інвестиційного Банку. Фонди держав—членів поповнюються нетрадиційними методами, тобто надходженнями від різних зборів та платежів за користування інфраструктурою. Крім того, авіакомпанії



мобілізують значні кошти через реалізацію своїх активів на фондових біржах, і, таким чином, у розвиток авіаперевезень залучаються кошти простих громадян держав—членів ЄС, оскільки механізми їх захисту від банкрутства досить розвинені і діють досить ефективно. Більше того, в державах—членах Європейського Союзу існує система захисту громадян від банкрутства компаній, що робить ринок інвестування досить привабливими на тлі низької процентної ставки по банківських депозитах.

В Україні відповідно до статті 74 Повітряного кодексу України [136], яка визначає порядок виконання вимог авіаційної безпеки щодо охорони повітряних суден, пожежної безпеки, підтримки пропускового і внутрішнього об'єктового режиму на аеродромах, в аеропортах та на інших авіаційних об'єктах, авіаційна безпека регламентується нормами, правилами і процедурами, передбаченими українською державною Програмою «Авіаційної безпеки цивільної авіації» [141]. Аеродроми, аеропорти та їх важливі об'єкти, а також обладнання повітряного транспорту, контрольні-пропускові пункти, огорожа, пункти контролю безпеки пасажирів і членів екіпажу, ручної поклажі та багажу, інженерно-технічні засоби охорони і пожежної безпеки, засоби зв'язку та спеціальні технічні засоби контролю безпеки повинні відповідати нормам, правилам і процедурам, передбаченим українською державною програмою безпеки цивільної авіації. У цій програмі у розділі X визначено, що фінансування витрат на забезпечення авіаційної безпеки здійснюється відповідно до Положення про державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України в міжнародних авіаційних організаціях, що затверджується Кабінетом Міністрів України, у межах коштів, що надходять до спеціального фонду державного бюджету на відповідний рік для забезпечення діяльності цивільної авіації в Україні та участі України в міжнародних організаціях, а також на утримання спеціально уповноваженого органу з питань авіаційної безпеки цивільної авіації.

Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях створюється при Державному департаменті авіаційного транспорту («Укравіатранс») згідно з Постановою Кабінету Міністрів України та відповідно до Положення, затвердженого цією постановою [178] з метою фінансування заходів щодо забезпечення діяльності цивільної авіації в Україні відповідно до вимог Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та участі України у міжнародних авіаційних організаціях. Фонд утворюється за рахунок: а) державних зборів за сертифікацію, ресстрацію і перересстрацію повітряних суден, аеродромів, сертифікацію авіаційного персоналу та експлуатантів авіаційної техніки, сертифікацію юридичних і фізичних осіб, які виконують роботи, пов'язані з розробленням, виготовленням, ремонтом і технічним обслуговуванням авіаційної техніки, за видачу дозволів на бортові радіостанції тощо; б) державних зборів за видачу дозволів на використання комерційних прав, розмір яких затверджується Кабінетом Міністрів України; в) добровільних внесків юридичних і фізичних осіб; г) інших надходжень згідно з умовами законодавства України. На рахунок Фонду зараховується також плата за видачу ліцензій на здійснення міжнародних повітряних перевезень та виконання авіаційно-хімічних робіт. Державні збори та плата сплачуються юридичними і фізичними особами (суб'єктами авіаційної діяльності) у розмірах згідно розробленої методики. Державні збори за сертифікацію суб'єктів, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування повітряного руху, включаючи їх відповідні технічні засоби, справляються у розмірі одного відсотка суми плати за одержані аеронавігаційні послуги. Не справляються державні збори за використання комерційних прав з українських та іноземних авіаперевізників у разі виконання ними: а) перевезень вищих посадових осіб та офіційних делегатів держав; б) гуманітарних авіаперевезень в (з) Україну згідно з актами Кабінету Міністрів України; в) польотів, пов'язаних із забезпеченням робіт з ліквідації стихійного лиха, санітарних авіарейсів, авіаційних та інших подій. Збори та плата справляються під час подання заяви, якщо це передбачено додатком до цього Положення, — на день подання заяви; за видачу документа (свідоцтва, сертифіката, ліцензії тощо) — на день видачі відповідного документа. Укравіатранс може залучати акредитованих нею осіб для надання державних послуг із сертифікації, ресстрації, видачі ліцензій тощо.

У разі відмови суб'єктові авіаційної діяльності по суті його заяви частина державного збору та (або) плати, сплачена під час подання заяви, не повертається. Не підлягають поверненню також суми державних зборів за видачу дозволу на використання комерційних прав, крім випадків, передбачених законодавством України. Якщо термін дії документа (свідоцтва,

сертифіката, ліцензії тощо), виданого суб'єктові авіаційної діяльності, перевищує шість місяців, Укравіатранс може розстрочити сплату збору та (або) плати на період дії документа.

При коригуванні державного збору за одержання дозволу на використання комерційних прав залежно від відсотка вартості послуг державний збір під час видачі дозволу справляється з урахуванням очікуваної вартості послуг і коригується відповідно до звіту за визначений період користування комерційними правами згідно з дозволом, а також на момент закінчення терміну його дії, і становить не менше розрахункової суми збору. Юридичні та фізичні особи можуть робити добровільні внески до Фонду, розмір яких не обмежується, а також визначати цільове використання зазначених коштів у межах його кошторису. Укравіатранс кожного 20 числа місяця, що настає за звітним, перераховує 20 відсотків сум коштів, що надійшли на рахунок Фонду за звітний період з джерел, зазначених у пункті 2 цього Положення [178], до державного бюджету на розділ 1 «Доходи бюджету», підрозділ V «Неподаткові надходження» за функціональним кодом 24060300 — «Інші надходження».

Плата, що надійшла на рахунок Фонду за видачу ліцензій на здійснення міжнародних повітряних перевезень та виконання авіаційно-хімічних робіт, перераховується до державного бюджету. Кошти Фонду використовуються на: а) утримання апарату інспекції з безпеки польотів, служб авіаційної безпеки, сертифікації експлуатантів та підтримання льотної придатності повітряних суден, льотної служби, придбання обладнання, приладів, оренду приміщень, фінансування робіт з розслідування авіаційних пригод, забезпечення авіаційної безпеки та безпеки польотів, інші витрати, передбачені кошторисом; б) фінансування витрат на участь України у міжнародних авіаційних організаціях, забезпечення підписання міжнародних договорів України про повітряне сполучення та зовнішню діяльність, розроблення авіаційних правил, стандартів і технологій. Використання коштів Фонду здійснюється на підставі та в межах кварталних кошторисів, затверджених Міністром транспорту за поданням Укравіатрансу та погодженням з Мінфіном. Кошти Фонду не можуть використовуватися на цілі, не передбачені кошторисом. Суми перевищення витрат, передбачених кошторисом, підлягають заліку у наступний за звітним період за рахунок зменшення його витрат. Кошти Фонду, не використані протягом поточного року, включаються до кошторису наступного року. Контроль за використанням коштів Фонду здійснюється Мінфіном, Мінтрансом, Укравіатрансом та Державною податковою адміністрацією.

Інвестиційна діяльність формується виходячи з можливостей: а) повного самофінансування за рахунок власних коштів; б) залучення приватного капіталу і кредитів вітчизняних та іноземних фінансових організацій; в) покриття державою витрат, пов'язаних із соціально важливими перевезеннями та послугами, які не відшкодовуються встановленими тарифами; г) бюджетного фінансування для окремих об'єктів державного значення. У перспективі для залучення коштів для розвитку авіації необхідно надавати перевагу таким джерелам інвестування, як випуск цінних паперів для розвитку і будівництва транспортних об'єктів з високою ефективністю та реалізація акцій підприємств транспортного машинобудування та участь підприємств авіатранспорту в різних фінансово-промислових групах тощо. Для ефективного використання інвестицій необхідне впровадження конкурсного відбору інвестиційних проєктів за критерієм окупності та визначення їх виконавців на тендерній основі. Одним з ефективних джерел інвестування є використання лізингу для поповнення й оновлення парків транспортних засобів і технологічного обладнання. Поряд з традиційними формами інвестування реальним і досить перспективним джерелом інвестицій може стати залучення коштів вантажовласників, заінтересованих в удосконаленні поставок продукції, зокрема шляхом створення спільних підприємств, участь у статутному капіталі. Є необхідність у подальшому розвитку таких форм залучення інвестицій в авіатранспортну інфраструктуру, як концесії, а також будівництва та експлуатації об'єктів інфраструктури приватним інвестором з наступною передачею їх державі. Безумовним пріоритетом повинно стати поєднання програм розвитку транспорту та авіатранспортного машинобудування, оскільки в Україні база авіабудування є досить розвинутою.

Законодавство Європейського Союзу щодо інвестування транспортних мереж спрямоване на спільне фінансування об'єктів транспортної інфраструктури, у тому числі встановлення критеріїв відбору проєктів, правил надання допомоги, процедур проведення відбору, вимог стандартів об'єктів і, нарешті — визначення переліку пріоритетних проєктів, що фінансує Європейський Союз. У зв'язку з тим, що Україна не є офіційним кандидатом на членство в Європейському Союзі, на неї вищезазвані процедури не поширюються. Відповідне законодавст-

во може бути розповсюджене на Україну лише за наявності політичної волі щодо вступу України до Європейського Союзу. Законодавча база України щодо фінансування будівництва та утримання автомобільних доріг досить розвинена, проте відставання у розбудові автомобільних магістралей, особливо першого класу, є найбільшою проблемою вітчизняного транспорту. Хоча законодавча база щодо будівництва доріг на концесійних засадах достатньо розроблена, поки що практика концесійних договорів не знайшла поширення. Це пояснюється рядом факторів: загальним несприятливим економічним кліматом у державі, відсутністю у законодавстві позицій щодо розподілу відповідальності між приватним сектором та державою (партнерства між державою і приватним сектором) у випадку ризиків політичного, економічного та іншого характеру (зміна законодавчої бази, менша проектної інтенсивність руху, що не забезпечить відповідних обсягів доходів концесіонерів). Тому вітчизняна законодавча база має бути доповнена Законом України «Про державно-приватне партнерство» та Законом України «Про державно-приватне партнерство у сфері будівництва та експлуатації автомобільних доріг». Також необхідно розробити нормативно-правовий акт щодо впровадження фінансової звітності стосовно витрат на інфраструктуру та утримання мережі автодоріг відповідно до європейської статистичної звітності. В ньому визначити джерела інвестування, форми фінансового контролю за використанням коштів.

В Україні ж, наразі, інвестиційна діяльність у сфері розвитку та реконструкції водних мереж, як вже було зазначено вище, не регулюється певним окремим нормативно-правовим актом. Натомість, як і будь-яка інша інвестиційна діяльність, вона регулюється загальним Законом України «Про інвестиційну діяльність» [157]. Це негативно впливає як на ефективне використання інвестиційних коштів, так і на процеси контролю за їх використанням, оскільки при інвестуванні має бути враховано специфіку саме цієї галузі.

Отже, важлива роль у процедурі здійснення інвестицій в транспортні мережі, як показує практика Європейського Союзу, належить не лише інвесторам, але й внутрішнім фондам, таким як структурні фонди держав—членів Європейського Союзу та Фонд солідарності, які здійснюють фінансування, спрямоване на підтримку транспортної мережі. Проте, не меншу роль грають і позики Європейського Інвестиційного Банку під гарантії Європейського Інвестиційного Фонду. Наразі в Україні створено лише один подібний фонд — спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях, який поряд з бюджетними коштами може надавати значну допомогу в розвитку та розбудові транспортної авіаційної мережі в Україні. Особливо відчутно відсутність таких фондів позначається розвитку саме на внутрішніх транспортних коридорах, які не становлять такого інтересу для іноземних інвесторів як міжнародні і тому забезпечення їх розвитку та підтримки лежить в більшості на Україні. Тому бажаним є забезпечити більш сприятливий інвестиційний клімат в цій сфері в плані більш детального законодавчого регулювання, оскільки крім вигідних проектів інвестори звертають увагу на гарантії повернення своїх інвестицій і навряд чи будуть інвестувати в проєкт з великими ризиками для себе. Значну роль в накопиченні коштів та інвестуванні в державах—членах Європейського Союзу відіграють приватні фонди, які поповнюються надходженнями від різних зборів та платежів за користування інфраструктурою. Крім того, інвестування здійснюється шляхом мобілізації авіакомпаніями значних коштів за рахунок реалізації своїх активів на фондових біржах. З метою компенсації витрат на інфраструктуру у сфері автодорожнього, залізничного та внутрішнього водного транспорту Регламент Ради № 1108/70/ЄЕС [148] запроваджує фінансову звітність відповідно до визначеної методології витрат (інвестиційні, поточні та загальні витрати) на утримання транспортної мережі. В Україні потрібно розробити нормативно-правовий документ щодо впровадження фінансової звітності стосовно витрат на інфраструктуру та утримання транспортної мережі у сфері автомобільного транспорту.

## Розділ 5

### ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ РОБОТИ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ В ЄС ТА УКРАЇНІ

Правова база, що регулює в Європейському Союзі здійснення вантажних та пасажирських перевезень усіма видами транспорту, спрямована на захист прав споживачів транспортних послуг та лібералізацію перевезень і вона постійно удосконалюється. Співробітництво між владними структурами держав—членів щодо правового вирішення цих питань започатковано спочатку створення Європейського Союзу. Організація роботи транспортних систем визначається міжнародними конвенціями та багатосторонніми угодами і внутрішнім законодавством Європейського Союзу.

Регламент Ради (ЄС) № 1017/68 про застосування правил конкуренції у сферах залізничного, автомобільного та внутрішнього водного транспорту [87]. Предметом регулювання даного Регламенту є відносини, що виникають у сфері конкуренції залізничного, автомобільного та внутрішнього водного транспорту. Метою Регламенту є забезпечення стабільності та виконання правил конкуренції на ринку перевезень залізничного, автомобільного та внутрішнього водного транспорту. Основними принципами регулювання відносин у зазначеній сфері є: заборона, в силу несумісності із спільним ринком, жодних рішень чи угод між підприємствами, асоціаціями підприємств та узгоджених дій, які можуть зачіпати торгівлю між державами—членами, мають на меті запобігання, обмеження або викривлення у межах спільного ринку і, зокрема, ті, що: безпосередньо або непрямо встановлюють транспортні тарифи та будь-які інші торговельні умови; обмежують або контролюють постачання транспорту, ринки, технічний розвиток чи інвестування; розподіляють транспортні ринки; створюють нерівні умови для еквівалентних операцій з іншими торговельними сторонами, ставлячи їх у конкурентно невідповідне становище; передбачають укладання контрактів з умовою прийняття іншими сторонами додаткових зобов'язань, які за своїм характером або згідно з комерційним використанням не мають зв'язку з наданням транспортних послуг. Пропозиції Раді щодо розширення або звуження цього переліку подає Комісія у разі потреби. Будь-яка угода або рішення, заборонене відповідно до цих положень, автоматично втрачає чинність. Рішення не застосовувати заборону не може бути ухваленим, доки Рада, яка діє кваліфікованою більшістю, не виявить на основі звіту Комісії існування кризового стану в межах всього ринку перевезень або його частини. У разі подання скарги або за власною ініціативою, Комісія може розпочати процедури, які мають на меті припинення будь-якого порушення положень про заборону. Скарги можуть подаватися державами—членами, фізичними або юридичними особами, які захищають свої законні інтереси.

Консолідований Регламент Ради (ЄС) № 1191/69 (з поправками та доповненнями, внесеними Регламентом Ради (ЄС) № 3572/90 та Регламентом Ради (ЄС) № 1893/91) про заходи держав—членів щодо зобов'язань, що є невід'ємною складовою концепції надання громадських послуг по перевезенню залізницею, автомобільним транспортом та внутрішніми водними шляхами [52]. «Зобов'язання щодо громадських послуг» означають обов'язки, які окремо взяті транспортне підприємство, виходячи з власних комерційних інтересів, не прийняло б або не прийняло б у такому ж обсязі чи на таких умовах. Зобов'язання щодо громадських послуг складаються із зобов'язань щодо експлуатації, перевезень та тарифів.

#### 5.1. Правове регулювання організації роботи залізничного транспорту в ЄС та Україні

Правове регулювання організації роботи залізничного транспорту регламентується в законодавстві ЄС:

— Директивою Ради 91/440/ЄС про розвиток залізниці Співтовариства [49] (забезпечує залізничним підприємствам та міжнародним групам залізничних підприємств відповідні права доступу до міжнародних залізничних перевезень);

— Директивою Європейського Парламенту та Ради 2001/12/ЄС [29], що внесла зміни до Директиви Ради 91/440/ЄЕС про розвиток залізниць Співтовариства.

Ці директиви будуть розглядатися разом через те, що Директивою 2001/12/ЄС та вносяться зміни і доповнення до Директиви 91/440/ЄЕС, деякі положення якої в зв'язку з цим втратили чинність.

Директива 91/440/ЄЕС Ради про розвиток залізниць Співтовариства [49]. Предметом регулювання даної Директиви є відносини, що виникають у сфері доступу до міжнародних залізничних перевезень. Метою Директиви є забезпечення залізничним підприємствам та міжнародним групам залізничних підприємств відповідних прав доступу до міжнародних залізничних перевезень та надання ними надійних і відповідних високим стандартам безпеки послуг їхнім споживачам. Основними принципами регулювання відносин у зазначеній сфері є впровадження заходів щодо покращення фінансової структури залізничних підприємств, які мали б можливість розпоряджатися своїми активами, бюджетом, які відокремлені від активів, бюджету і рахунків держави. Мета цієї директиви полягає в тому, щоб полегшити пристосування залізниць держав—членів Європейського співтовариства до потреб єдиного ринку і підвищити ефективність роботи залізниць шляхом впровадження таких заходів: забезпечення незалежності в управлінні залізничними підприємствами; відокремлення функцій управління залізничними перевезеннями від управління інфраструктурою залізниць, з обов'язковим розділенням рахунків; покращення фінансової структури залізничних підприємств; забезпечення доступу до залізничної мережі держав—членів Європейського співтовариства для міжнародних груп залізничних підприємств і залізничних підприємств, які проводять діяльність, пов'язану з міжнародними комбінованими перевезеннями вантажів.

Директива Європейського Парламенту та Ради 2001/12/ЄС [29], що внесла зміни до Директиви Ради 91/440/ЄЕС про розвиток залізниць Співтовариства. Предметом регулювання даної Директиви є відносини, що виникають у сфері виконання залізницями транспортних операцій та управління інфраструктурою. Метою Директиви є сприяння пристосуванню залізниць Співтовариства до внутрішнього ринку і підвищення їх ефективності. Основними принципами регулювання відносин у зазначеній сфері є: забезпечення належного управління залізничними підприємствами; відокремлення залізничних операцій та інфраструктури від надання транспортних послуг; вдосконалення фінансової структури підприємств; забезпечення доступу до мереж держав—членів міжнародних груп залізничних підприємств, задіяних у міжнародних комбінованих перевезеннях. Підприємства залізничного транспорту мають бути незалежними від держави з управлінських, адміністративних, економічних та фінансових питань. Для сприяння ефективному здійсненню пасажирських і вантажних перевезень та забезпечення їх фінансової прозорості, включаючи прозорість всіх фінансових компенсацій або грошової допомоги, які виплачуються державою, необхідно розділити рахунки пасажирських і вантажних перевезень. Відповідно до Директиви держави—члени повинні вживати необхідних заходів для забезпечення того, щоб залізничні підприємства, у відношенні управління адміністративного, економічного, бухгалтерського і контролю, були незалежні та мали б у своєму розпорядженні майно, бюджет і бухгалтерію окремо від держави. Компанія, яка керує інфраструктурою повністю дотримуючись рамок і правил тарифікації і специфічних розподілів потужностей, що вироблені державами—членами, уповноважена здійснювати внутрішнє керівництво, управління і внутрішній контроль. У разі, якщо держави—члени Європейського Союзу не доручають виконання функцій контролю і застосування норм незалежним органам, вони можуть зажадати або дозволити, щоб залізничні підприємства забезпечували контроль і застосування норм і правил безпеки, при повній гарантії нейтральності і відсутності дискримінації при виконанні цих функцій.

Предметом регулювання Директиви Ради 95/18/ЄС [50] є ліцензування залізничних підприємств, які виконують міжнародні вантажні перевезення. Мета цієї Директиви — забезпечення права доступу до залізничної інфраструктури по всій території Співтовариства на рівноправній та недискримінаційній основі. Директива Ради запровадила ліцензування залізничних підприємств, які надають послуги, згадані в статті 10 Директиви 91/440/ЄЕС [49], причому одержані ліцензії дають право надавати ці послуги та мають силу по всій території Співтовариства. Директива встановлює критерії, якими повинні керуватися держави—члени, коли видають, продовжують, анулюють або вносять зміни в ліцензії, призначені для залізничних підприємств, які працюють або будуть створені у Співтоваристві. Основними принципами регулювання відносин у зазначеній сфері є встановлення спільної схеми ліцензування, яка гара-

нтувала б постійну відповідність усіх залізничних підприємств вимогам щодо доброї репутації, фінансової стабільності та професійної компетентності з метою захисту клієнтів або третіх осіб. Будь-яке залізничне підприємство повинно довести з самого початку своєї діяльності ліцензійним органам відповідної держави—члена, що воно буде в змозі у будь-який час задовольняти вимогам відносно доброї репутації, фінансової спроможності та професійної компетентності, а також гарантувати виконання своєї громадянсько-правової відповідальності. Держави—члени повинні визначити умови, за яких задовольняється вимога щодо доброї репутації, щоб отримати докази про те, щоб залізничне підприємство-заявник на отримання ліцензії чи відповідальні особи, що входять до складу його керівних органів, не звинувачувались/не звинувачуються в здійсненні тяжких кримінальних злочинів, включаючи економічні злочини, в серйозних порушеннях транспортного, трудового, цивільного законодавства чи з питань безпеки та охорони здоров'я, не визнавалися/не визнаються банкрутами. Вимоги щодо фінансової платоспроможності вважаються виконаними тоді, коли залізничне підприємство-заявник на отримання ліцензії може довести можливість виконання протягом періоду в дванадцять місяців дійсних та потенційних зобов'язань, установлених на основі реальної відповідальності. Заявник вважається фінансово неспроможним при наявності значних заборгованостей по податках чи соціальних відрахуваннях, які складаються у процесі роботи підприємства. Ліцензійний орган може, зокрема, вимагати надання звіту аудиту та відповідні документи від банку, державного ощадного банку, бухгалтера або аудитора. Відповідно до статті 8 вимоги щодо професійної компетентності вважаються виконаними, якщо: залізничне підприємство-заявник на отримання ліцензії має або матиме орган управління з необхідними знаннями та/або досвідом необхідним для здійснення безпечного та надійного контролю та ефективного нагляду за проведенням тих видів операцій, які визначені в ліцензії; кваліфікація персоналу, який несе відповідальність за безпеку, зокрема, машиністів, повністю відповідає їх роду діяльності; персонал, рухомий склад та організація діяльності забезпечують високий рівень безпеки послуг, які надаватимуться підприємством. Ліцензія повинна бути дійсною протягом усього періоду поки залізничне підприємство дотримується положень Директиви. Проте, ліцензійний орган може прийняти положення про перегляд ліцензій, що проводитиметься щонайменше один раз на п'ять років. При наявності серйозних сумнівів щодо дотримання ліцензованим залізничним підприємством вимог цієї Директиви, зокрема, статті 5, ліцензійний орган може в будь-який час перевірити дотримання цих вимог залізничним підприємством. Якщо ліцензійний орган впевнюється, що залізничне підприємство вже не дотримується вимог цієї Директиви, він може тимчасово припинити дію ліцензії чи анулювати її. Кожна держава—член повинна призначити орган, відповідальний за видачу ліцензій, а також за виконання зобов'язань, передбачених цією Директивою. Видача ліцензій здійснюється органом, який самостійно не надає залізничні транспортні послуги і не є залежним від інших органів або підприємств, які надають такі послуги. Ліцензовані залізничні підприємства, які виконують міжнародні вантажні перевезення, повинні забезпечити дотримання діючих митних і податкових вимог, зокрема, що стосуються митного транзиту.

Директива 2001/13/ЄС Європейського Парламенту та Ради [70], яка вносить зміни в Директиву Ради 95/18/ЄС про ліцензування залізничних підприємств [50] і заміняє Директиву Ради 95/19/ЄС про розподіл потужностей залізничної інфраструктури та стягнення плати за користування інфраструктурою [51]. Предметом регулювання даної Директиви є ліцензування залізничних підприємств. Директива розширює рамки, встановлені Директивою 95/18/ЄС щодо ліцензування залізничних обслуговуючих підприємств та посилює вимоги щодо фінансової придатності ліцензій. Добра репутація, платоспроможність, професійна компетенція та цивільна відповідальність є основними критеріями задля отримання ліцензії. Директивою встановлені терміни дії ліцензій та обставини через які уповноважений орган може переглянути, призупинити дію чи анулювати ліцензію. Зокрема, внесено зміни в Директиву Ради 95/18/ЄС до четвертого абзацу статті 6 щодо доброї репутації: «— не звинуватилися/не звинувачуються у серйозному або неодноразовому порушенні положень трудового законодавства, включаючи законодавство з охорони праці та охорони здоров'я, а також митного законодавства у випадку, якщо підприємство претендує на здійснення міжнародних вантажних перевезень, які підлягають митному контролю».

Предметом регулювання Директиви 2001/14/ЄС Європейського Парламенту та Ради [31] є розподілення пропускнув можливості залізничної інфраструктури, стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою та сертифікація на відповідність вимогам безпеки. Ме-

та цієї Директиви — координація домовленостей у державах—членах, що контролюють розподілення пропускної можливості залізничної інфраструктури, стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою та сертифікація на відповідність вимогам безпеки. Основними принципами регулювання відносин у зазначеній сфері є процедури, які застосовуються щодо встановлення і стягнення тарифів за користування залізничною інфраструктурою та сертифікація на відповідність вимогам безпеки. Держави—члени мають гарантувати, що тарифні схеми і схеми розподілення пропускної спроможності для залізничної інфраструктури відповідають встановленим цією Директивою принципам і тому дозволяють менеджерам інфраструктури продавати та оптимізувати ефективне використання доступної пропускної спроможності інфраструктури. Ця Директива застосовується для використання залізничної інфраструктури для національних та міжнародних залізничних сполучень. Заходи, необхідні для гарантування того, що усі підприємства, які мають ліцензії згідно із законодавством Співтовариства, повинні мати сертифікати відповідності до вимог безпеки, перед тим як розпочати діяльність на території держави—члена; видача сертифіката відповідності вимогам безпеки має здійснюватися відповідно до законодавства Співтовариства. Підготовку до сертифікації на відповідність до вимог безпеки для залізничних підприємств, які є чи будуть засновані на території Співтоваристві, та міжнародні об'єднання, які вони формують, має бути проведено згідно з цією Директивою. Держави—члени мають передбачити на своїй території сертифікати на відповідність до вимог безпеки, в яких встановлені вимоги щодо безпеки залізничних підприємств для того, щоб гарантувати безпечне обслуговування на відповідних маршрутах. Для того, щоб отримати сертифікат на відповідність до вимог безпеки, залізничне підприємство має виконувати положення національного законодавства, сумісного з правом Співтовариства, і застосовувати у недискримінаційний спосіб, встановлюючи технічні та операційні вимоги спеціально для залізничних сполучень, та вимоги безпеки, які застосовуються до службового персоналу та рухомого складу і внутрішньої організації підприємства. Зокрема, підприємство має надати доказ того, що службовий персонал, який було наймано для управління та супроводження потягів, пройшов необхідне навчання для підпорядкування правилам дорожнього руху, які використовуються менеджером інфраструктури і для задоволення вимог безпеки, в інтересах руху потягів. Залізничне підприємство має також підтвердити, що рухомий склад, з якого складається потяг, був схвалений державним органом або менеджером інфраструктури і пройшов перевірку згідно з правилами експлуатації, які застосовуються при використанні інфраструктури. Сертифікат на відповідність до вимог безпеки може бути випущений будь-яким органом, призначеним з цією метою державою—членом, в якій використовується інфраструктура.

Безпека на залізницях регулюється Директивою Європейського Парламенту та Ради 2004/49/ЄС про безпеку залізниць у Співтоваристві [53], що є частиною погодженої нормативної бази залізничної галузі Співтовариства. Директива Європейського Парламенту і Ради 2004/49/ЄС про безпеку на залізницях Співтовариства і внесення поправок до Директиви Ради 95/18/ЄС про ліцензування залізничних підприємств і Директиви 2001/14/ЄС про виділення потужностей залізничної інфраструктури та стягування плати за використання залізничної інфраструктури і сертифікації безпеки. Предметом регулювання Директиви є безпека на залізницях Співтовариства та доступ до ринків послуг залізничних перевезень. Вона врегульовує вимоги щодо безпеки системи в цілому, включаючи управління безпекою інфраструктури та умовами руху, а також взаємодію між підприємствами залізничного транспорту та менеджерів інфраструктури, при цьому надаючи перевагу попередженню аварій (Директива про безпеку на залізничному транспорті). Метою цієї Директиви є забезпечення розвитку та поліпшення безпеки на залізницях Співтовариства та покращеного доступу до ринків послуг залізничних перевезень. З метою реалізації зусиль, спрямованих на створення єдиного ринку залізничних транспортних послуг, ініційованих Директивою Ради 91/440/ЄС про розвиток залізниць Співтовариства [49], необхідно створити загальну регуляторну основу залізничної безпеки. Держави—члени розробили на сьогодні свої нормативи безпеки і стандарти головним чином для національних ліній на підставі національних технічних і експлуатаційних приписів. У той же час розходження в принципах, підходах і культурах створило труднощі на шляху подолання технічних бар'єрів і створення міжнародних транспортних підприємств. Основними принципами регулювання відносин у зазначеній сфері є: розробка загальних критеріїв безпеки та загальних методів забезпечення безпеки з метою подальшої гармонізації національних правил гармонізації нормативних структур в державах—членах; запровадження сертифікації та ліце-

изування безпеки; створення у кожній державі—члені органу з питань безпеки (залізничного транспорту) та органу з розслідування аварій та інцидентів; визначення загальних принципів управління, регулювання та контролю за безпекою на залізниці.

Директива Ради 91/440/ЄЕС [49], Директива Ради 95/18/ЄС про ліцензування залізничних підприємств [50] і Директива 2001/14/ЄС Європейського Парламенту і Ради про виділення пропускної спроможності залізничної інфраструктури і стягування плати за використання залізничної інфраструктури і сертифікації безпеки [30] являють собою перші кроки на шляху до регулювання європейського ринку залізничних перевезень шляхом відкриття ринку для міжнародних вантажних перевезень залізничним транспортом. Однак положення, що стосуються питань безпеки, виявилися незадовільними і залишаються розходження у вимогах до безпеки, що негативно впливає на функціонування залізничного транспорту у Співтоваристві. Особливо важливими є гармонізація змісту нормативів безпеки, сертифікація безпеки залізничних підприємств, завдання і ролі органів безпеки і розслідування аварій.

Директива Європейського Парламенту та Ради 2004/51/ЄС [54], що вносить зміни в Директиву Ради 91/440/ЄЕС [49], є частиною комплексних заходів, які викладені у «Білій книзі», та охоплює положення Директиви Європейського Парламенту та Ради 2004/49/ЄС [53] з питань безпеки на залізницях Співдружності і Регламент (ЄС) № 881/2004 Європейського Парламенту та Ради про утворення європейського залізничного Агентства [20]. Даний комплекс заходів називають «другим пакетом на залізницях». З метою створення нормативної бази і втілення зусиль по створенню інтегрованої зони європейських залізниць 3 березня 2004 р. Комісія запропонувала третій пакет заходів для подальшої реалізації задач цієї Директиви. Цей третій крок стосується питань ліцензування машиністів поїздів, якості послуг при вантажних залізничних перевезеннях, прав пасажирів на поїздах міжнародного сполучення і відкриття ринку міжнародних пасажирських перевезень. Європейський Парламент у жовтні 2003 р. вже голосував по цій законодавчій процедурі відносно порядку відкриття ринку послуг пасажирських перевезень до 2008 р. Європейський парламент і Рада погодилися ретельно вивчити третій комплекс заходів. Щодо розширення ринку послуг міжнародних пасажирських перевезень, Комісія запропонувала розглядати 2010 рік як граничний термін, який дозволяє всім операторам підготуватися належним чином.

По відношенню до показників, що стосуються аварій, застосовується Регламент (ЄС) 91/2003 Європейського Парламенту та Ради про статистику залізничного транспорту [179], за наявності такої інформації. Показники, що стосуються аварій, є такими: загальна і відносна (відносно пройденого кілометражу) кількість аварій і поділення за такими видами аварій: зіткнення потягів, включаючи зіткнення з перешкодами, розташованими в межах залізничної колії; заходи поїздів; аварії на переїздах, що проходять в одному рівні, включаючи аварії за участю пішоходів; аварії з людьми, викликані рухомим складом за винятком випадків самогубства; самогубства; пожежі на рухомому складі та інші. Кожен випадок аварії повинен повідомлятися відповідно до типу первинної аварії, навіть якщо наслідки вторинної аварії більш суворі, наприклад пожежа, що пішла за з рухом поїзда. Загальна і відносна (стосовно пройденого кілометражу) кількість осіб, що одержали серйозні травми і загинули по типах аварій, розбитих на такі категорії: пасажирів (також у відношенні загального числа пасажирів-кілометрів); працівників, включаючи персонал підрядчика; користувачі переїздів, що проходять в одному рівні; особи, що не мають дозволу на перебування в залізничних приміщеннях, та інші. Показники, що стосуються інцидентів і факторів, що могли призвести до аварій: загальна і відносна (стосовно пройденого кілометражу) кількість зломів рейок, причини колії і неправильна подача сигналів; загальна і відносна (стосовно пройденого кілометражу) кількість сигналів, пройдених при наявності небезпечної ситуації; загальна і відносна (стосовно пройденого кілометражу) кількість зламаних коліс та осей на експлуатованому рухомому складі. Показники, що стосуються наслідків аварій: загальна і відносна (стосовно пройденого кілометражу) вартість в Євро всіх аварій, в яких повинні бути зазначені і включені: смерті і травми, компенсація за втрату або нанесення збитку майну пасажирів, персоналу, третій стороні, включаючи збиток нанесений навколишньому середовищу, зміна або ремонт ушкодженого рухомого складу і залізничного устаткування, затримки, порушення і зміна маршруту руху потягів, включаючи додаткові витрати, пов'язані з персоналом, втрату майбутніх доходів. Показники, що стосуються технічної безпеки інфраструктури та її використання: процентне відношення шляхів, забезпечених функціонуючою автоматичною системою захисту поїздів (АСЗП), процентне відношення пройдених поїздів кілометрів, забезпечених функціонуючими



системами АСЗП; кількість переїздів в одному рівні (загальна і на один кілометр); кількість переїздів в одному рівні, забезпечених автоматичним або ручним захистом. Показники, що стосуються управління безпекою: внутрішні аудити, що проводяться підприємствами, які управляють інфраструктурами і залізничними підприємствами відповідно до документації, що регламентує роботу системи управління безпекою. Загальна кількість проведених аудитів і процентне відношення проведених аудитів до необхідної (та/або планованої) кількості аудитів.

Вимоги до системи управління безпекою є такими. Система управління безпекою повинна бути задокументована у всіх відповідних частинах і, повинна, зокрема, описувати розподіл відповідальності всередині підприємства, яке управляє інфраструктурою, або залізничного підприємства. Вона повинна відображати, яким чином відбувається контроль управління на різних рівнях, участь персоналу і його представників на всіх рівнях, і яким чином забезпечується постійне удосконалення системи управління безпекою. Основні елементи системи управління безпекою включають: політику безпеки, схвалену головною посадовою особою і доведену до відома всього персоналу; якісні і кількісні цілі організації в галузі підтримки і підвищення безпеки, плани, процедури досягнення цієї мети; процедури забезпечення відповідності існуючим, новим, змінним технічним та експлуатаційним стандартам або іншим розпорядженням; процедури і методи оцінки ризику і вживання заходів контролю ризику у випадку, якщо зміна умов експлуатації, впровадження нових матеріалів спричиняє до появи нових ризиків в інфраструктурі в ході експлуатації; забезпечення програм навчання персоналу і систем, що забезпечують підтримку компетенції персоналу, відповідного виконання поставлених завдань; заходи, спрямовані на забезпечення необхідної інформації всередині організації, коли це потрібно, обмін такої інформації між організаціями, що експлуатують ту саму інфраструктуру; процедури і формати документації інформації з безпеки, визначення процедури контролю конфігурації життєво важливої інформації, що стосується безпеки; процедури забезпечення надання відомостей про аварії, інциденти, випадки високої імовірності виникнення аварії і небезпеки, розслідування її аналіз випадків та необхідність вжиття профілактичних заходів; наявність планів дій, подачі сигналів тривоги, надання інформації в екстрених випадках, погоджених з відповідними державними органами; положення, що регламентують проведення періодичних внутрішніх аудитів мережі управління безпекою.

Предметом регулювання Регламенту (ЄС) 1382/2003 Європейського Парламенту та Ради про надання фінансової допомоги для покращення впливу системи вантажних перевезень на навколишнє середовище (Програма Марко Поло на період з 1 січня 2003 року до 31 грудня 2010 року) [161] є вплив системи вантажних перевезень на навколишнє середовище. Метою Регламенту є забезпечення покращення впливу транспортної системи на навколишнє середовище і зменшення значного щорічного підвищення навантаження з міжнародного автомобільного транспорту. Основними принципами регулювання відносин у зазначеній сфері є встановлення фінансового інструменту з надання фінансового забезпечення заходів зменшення навантаження з міжнародного автомобільного транспорту на морський, залізничний та внутрішній водний транспорт, або на поєднання видів транспорту; заходи прискорення зниження концентрації у частці автомобільних перевезень іншими видами транспорту за рахунок впровадження логістики, технологій, чи послуг, що надаються; спільні навчальні заходи, що призведуть до покращення комерційних послуг на ринку. Заходи представляються Комісії відповідно до детальних правил, встановлених відповідно до статті 8. Представлення включає всі елементи, необхідні для здійснення Комісією відбору відповідно до статті 11. Заходи зменшення, прискорення або спільні навчальні заходи, які здійснюються для розвитку існуючих послуг, підлягають фінансуванню за Програмою. Зменшення концентрації, покращення впливу транспортної системи на навколишнє середовище і збільшення змішаних транспортних перевезень сприяє створенню до 31 грудня 2010 року ефективної та прийнятної транспортної системи. Виконання заходів дозволить досягти до кінця здійснення Програми зменшення очікуваного значного щорічного підвищення навантаження з міжнародного автомобільного транспорту, який вимірюється в тонно-кілометрах, на морський, залізничний та внутрішній водний транспорт, або на поєднання видів транспорту, щоб перевезення автомобілем було настільки це можливо коротким.

Предметом регулювання Директиви Ради 96/49 /ЄС про наближення законів держав—членів про перевезення небезпечних вантажів залізницею є перевезення залізницею небезпечних вантажів в межах держав—членів чи між державами—членами. Мета цієї Директиви — наближення національного законодавства держав—членів про перевезення небезпеч-

них вантажів залізницею та забезпечення безпеки під час перевезення. Перевезення небезпечних вантажів залізницею дозволяється, за умови дотримання правил, що викладені у Додатку до Директиви (Правила міжнародних залізничних перевезень небезпечних вантажів — RID, які опубліковані у Додатку 1 до Доповнення В до Конвенції про міжнародне перевезення залізницею від 9 травня 1980 року (COTIF) [56]. Основними принципами регулювання відносин у зазначеній сфері є: урахування національних положень чи положень Співтовариства щодо доступу до ринків, перевезення небезпечних вантажів залізницею між територією Співтовариства та третіми країнами; санкціонування перевезення небезпечних вантажів залізницею у тій мірі, наскільки воно відповідає умовам RID. Проте Директива не впливає на право кожної держави—члена, при належному дотриманні законодавства Співтовариства, створювати конкретні вимоги з техніки безпеки для національного та міжнародного перевезення небезпечних вантажів залізницею. Відповідно до Директиви кожна держава—член може, для перевезення залізницею в межах своєї території, зберігати положення свого національного законодавства про перевезення небезпечних вантажів залізницею, якщо вони не суперечать рекомендаціям Організації Об'єднаних Націй про перевезення небезпечних вантажів до того часу, коли Доповнення до цієї Директиви буде змінено для урахування цих рекомендацій. У таких випадках ця держава—член має сповістити про це Комісію. Якщо перевезення передбачає використання морського чи повітряного транспорту, кожна держава—член може санкціонувати перевезення залізницею в межах своєї території небезпечних вантажів, які класифіковані, запаковані та марковані відповідно до міжнародних вимог для морського чи повітряного перевезення. Кожна держава—член, без шкоди для інших положень Співтовариства, зберігає за собою право регулювати чи забороняти перевезення певних небезпечних вантажів в межах своєї території, виключно з причин національної безпеки чи захисту навколишнього середовища. Ця Директива поширюється на екологічний збиток, нанесений у результаті будь-якої виробничої діяльності, зазначеної в Додатку III, а також на будь-яку безпосередню загрозу такого збитку, викликану будь-яким з таких видів діяльності. Держави—члени призначають компетентний орган(и), відповідальний за виконання обов'язків, визначених цією Директивою. Компетентний орган влади уповноважений вимагати від відповідного оператора проведення власних оцінок і надання будь-якої необхідної інформації або даних. Обов'язки стосовно встановлення оператора, який заподіяв збиток або викликав безпосередню загрозу, оцінки істотності збитку і визначення відбудовних заходів, які необхідно починати з посиланням на Додаток II, покладуються на компетентний орган влади. Відповідно до цієї Директиви, оператор несе витрати, пов'язані з початими попереджувальними і відбудовними заходами. Відповідно до Додатка II, оператори зобов'язані визначати потенційні відбудовні заходи і передавати їх на затвердження компетентного органа влади, за винятком випадків, коли компетентний орган влади розпочав дії згідно зі Статтею 6(2)(д) і (3). Будь-яке рішення, прийняте відповідно до цієї Директиви, і таке, що вимагає проведення попереджувальних чи відбудовних заходів, повинне підкріплюватися обґрунтованими доказами. Дане рішення повинне негайно повідомлятися залученому операторові, якого, у цей же самий час, інформують про наявних, відповідно до чинного законодавства даного Держави—члена, засобах правового захисту, а також про обмеження часу дії таких заходів. Фізична чи юридична особа, яка постраждала чи може постраждати в результаті екологічного збитку має право на представлення на адресу компетентного органа влади будь-яких зауважень, які стосуються випадків нанесення екологічного збитку чи безпосередньої загрози такого збитку, про існування яких вона знає, а також має право вимагати від компетентного органа влади вживання заходів, передбачених цією Директивою.

Предметом регулювання Директиви 2004/35/ЄС Європейського Парламенту і Ради [180] про екологічну відповідальність у зв'язку з попередженням і відновленням збитку навколишньому середовищу є попередження і відновлення збитків навколишньому середовищу. Мета Директиви полягає у створенні концептуальної основи екологічної відповідальності на основі принципу матеріальної відповідальності винуватця забруднення з метою попередження і відновлення збитку навколишньому середовищу. Основними принципами регулювання відносин у зазначеній сфері є реалізовувати за допомогою здійснення принципу матеріальної відповідальності винуватця забруднення, визначеного в Договорі, і відповідно до принципів стійкого розвитку. Таким чином, основний принцип цієї Директиви полягає в тому, що оператор, чия діяльність завдала шкоди чи являє безпосередню загрозу навколишньому середовищу, несе

фінансову відповідальність, яка повинна стимулювати операторів до вживання заходів і розробки методів мінімізації ризиків екологічного збитку для того, щоб зменшити імовірність фінансової відповідальності. Директива спрямована на попередження і відновлення збитків навколишньому середовищу і не впливає на права по компенсації традиційних збитків, надані згідно з відповідними міжнародними угодами про цивільну відповідальність. Директива не застосовується до випадків особистого збитку, збитку приватної власності чи будь-яких економічних втрат, а також не впливає на будь-які права щодо згаданих видів збитку.

Предметом регулювання Директиви Ради 96/35/ЄС [181] є призначення та професійна компетентність консультантів-експертів з техніки безпеки при перевезенні небезпечних вантажів. Мета Директиви полягає у попередженні збитків навколишньому середовищу. Основними принципами регулювання відносин у зазначеній сфері є призначення радника (консультанта) з питань перевезення небезпечних вантажів на підприємствах, діяльність яких включає перевезення автомобільним, залізничним чи внутрішнім водним транспортом, або навантаження-розвантаження небезпечних вантажів. Консультант має допомагати у попередженні виникнення ризиків небезпечних ситуацій та забруднення від таких перевезень по відношенню до людей, майна та навколишнього середовища. Консультант має сертифікат встановленого у Співтоваристві зразка про проходження професійного навчання, дійсний для певного виду або видів транспорту. Цей сертифікат видається компетентним органом або органом, визначеним для цієї мети кожною державою—членом, визнається всіма державами—членами і є дійсним протягом п'яти років. Щоб отримати сертифікат, кандидат має пройти навчання та скласти іспит, схвалений компетентним органом держави—члена. Термін дії сертифіката подовжується автоматично на п'ять років у разі, якщо протягом останнього року перед закінченням терміну, власник пройшов повторні курси або склав іспит, при чому й те, й інше має бути схвалено компетентним органом.

Предметом регулювання Регламенту Європейського Парламенту та Ради 881/2004/ЄС про створення Європейського залізничного агентства [20] є процедура створення Європейського залізничного агентства. Мета Регламенту полягає у підвищенні конкурентоздатності залізничного сектора економіки шляхом підвищення рівня експлуатаційної сумісності залізниць. Основними принципами регулювання відносин у зазначеній сфері є проведення діалогу, консультацій та обміну між учасниками залізничного сектора ринку з урахуванням їх конкретного матеріального положення, створення європейської залізничної зони без внутрішніх кордонів і надання допомоги у справі перебудови залізничного сектора з одночасним закріпленням його переваг у сфері безпеки. Метою діяльності Агентства є сприяння, на технічному рівні, розробці і застосуванню законодавства Європейського Співтовариства, спрямованого на підвищення конкурентоздатності залізничного сектора економіки шляхом підвищення рівня експлуатаційної сумісності залізниць, а також на розробку загального підходу до проблем безпеки європейських залізниць для того, щоб сприяти створенню європейської залізничної зони, яка має високий рівень безпеки і не має внутрішніх кордонів. Агентству необхідно створити мережу, в яку мають входити національні органи, відповідальні за дотримання вимог безпеки, і національні організації, відповідальні за проведення досліджень з питань безпеки, передбачених Директивою про безпеку на залізницях [53], для того, щоб визначити зміст загальних показників безпеки, зазначених у Додатку 1 до цієї Директиви, і здійснювати збір відповідної інформації, що стосується безпеки на залізницях. Не зменшуючи відповідальність держав—членів за роботу створених ними відповідних органів, Агентство може, за вимогою Комісії, контролювати якість роботи цих органів. За необхідності Агентство має подавати свій висновок на розгляд Комісії. Агентство має подавати на розгляд Комісії рекомендації стосовно загальних заходів щодо забезпечення безпеки (CSM) і загальних критеріїв безпеки (CST), передбачених статтями 6 і 7 Директиви про безпеку на залізницях. За запитом Комісії Агентство має аналізувати, з огляду на експлуатаційну сумісність, будь-який проект залізничної інфраструктури, що потребує фінансового забезпечення з боку Європейського Співтовариства. Агентство повинно надати свій висновок стосовно відповідності проекту вимогам відповідних специфікацій TSI протягом двох місяців із моменту надходження такого запиту. Агентство має: розробити рекомендації стосовно визначення загальних уніфікованих критеріїв для оцінки професійної компетенції персоналу, який здійснює експлуатацію і технічне обслуговування залізничної системи. При розробці цих рекомендацій найбільша увага має бути звернута на машиністів і наставників. Агентство має проводити консультації із соціальними партнерами відповідно до домовленостей, викладених у статті 4 і визначених Рішенням Комісії 98/500/ЄС.

Агентство є організацією, відкритою для участі європейських держав, які підписали угоди зі Співтовариством у сфері, що підпадає під дію положень Регламенту 881/2004 Європейсько-го Парламенту та Ради [20].

В Україні правовідносини щодо забезпечення організації роботи залізничного транспорту врегульовані нормативно-правовими актами, до яких відносяться:

- Закон України «Про транспорт» [101];
  - Закон України «Про залізничний транспорт» [156];
  - Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України» [33];
  - Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Статуту залізниць України» [59];
  - «Ліцензійні умови провадження господарської діяльності щодо надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів залізничним транспортом» [182];
  - «Порядок взаємодії митних органів і залізниць України під час переміщення через митний кордон України товарів (вантажів) залізничними вантажними поїздами» [183];
  - «Правила перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України [184];
  - «Правила перевезення вантажів у транспортних пакетах» [185];
  - «Правила перевезення вантажів в універсальних контейнерах» [186];
  - «Правила складання актів» [187];
  - «Інструкція з перевезень негабаритних і великовагових вантажів залізницями України» [188];
  - «Правила безпеки та порядок ліквідації наслідків аварійних ситуацій з небезпечними вантажами при перевезенні їх залізничним транспортом» [65];
  - «Правила перевезення швидкопсувних вантажів» [189].
- «Ліцензійні умови провадження господарської діяльності щодо надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів залізничним транспортом» [182] встановлюють кваліфікаційні, організаційні, технологічні та інші вимоги для провадження господарської діяльності щодо надання послуг суб'єктами господарювання з перевезення пасажирів, вантажів залізничним транспортом. Ліцензійні умови поширюються на всіх суб'єктів господарювання незалежно від їх організаційно-правової форми та форми власності, які провадять господарську діяльність щодо надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів залізничним транспортом. Видачу ліцензій на право надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів залізничним транспортом здійснює Міністерство транспорту України. Суб'єкт господарювання при здійсненні господарської діяльності щодо надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів залізничним транспортом повинен забезпечити виконання кваліфікаційних, організаційних, технологічних та інших вимог, установлених цими Ліцензійними умовами.
- «Порядок взаємодії митних органів і залізниць України під час переміщення через митний кордон України товарів (вантажів) залізничними вантажними поїздами» розроблено для встановлення взаємодії митних органів і залізниць України відповідно до вимог міжнародних конвенцій та угод про перевезення товарів (вантажів) у міжнародному сполученні: Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ), Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС), Службової інструкції до СМГС, Єдиних правил до договору про міжнародні залізничні перевезення вантажів (ЦІМ), Міжнародних вантажних приписів (ПІМ). Порядок розроблено з метою узгодження дій посадових осіб митних органів і залізниць України, визначення їх прав, функціональних обов'язків і відповідальності під час проведення ними операцій з контролю й оформлення товарів (вантажів), що переміщуються через митний кордон України залізничними вантажними поїздами. Дія Порядку поширюється на всіх юридичних і фізичних осіб, які переміщують через митний кордон України товари (вантажі) у залізничних вантажних поїздах, незалежно від форм власності, місцезнаходження, наявності пільг, на товари (вантажі), що переміщуються через митний кордон України залізничними вантажними поїздами (у вагонах, у контейнерах). Дія Порядку не поширюється на військові вантажі, багаж, вантажобагаж і товари, що перевозяться підприємствами спецв'язку. Контроль за переміщенням товарів (вантажів) між митницями здійснюється відповідно до вимог законодавства України.

«Правила перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України» розроблено згідно з вимогами Статуту залізниць України [59], Порядку обслуговування громадян залізничним транспортом та інших нормативних актів і поширюються на

працівників залізничного транспорту, фізичних та юридичних осіб, незалежно від їх форм власності та підпорядкування, які: а) користуються послугами залізничного транспорту; б) здійснюють перевезення пасажирів, багажу та вантажобагажу залізницями; в) обслуговують пасажирів на вокзалах, у пунктах продажу проїзних документів та у поїздах. Правила застосовуються тільки при перевезенні пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничними лініями загального користування у межах України у вагонах парку залізниць або орендних вагонів у залізниць, а також у власних вагонах, що належать підприємствам, організаціям, установам або громадянам — суб'єктам підприємницької діяльності. При перевезенні пасажирів у межах України, але вагонами залізниць інших держав, діють норми відповідних міжнародних угод, а вимоги Правил поширюються тільки на положення, не врегульовані цими угодами. Кожен працівник залізниць чи підприємства — суб'єкта підприємницької діяльності, а також громадянин, який користується послугами залізничного транспорту, несе персональну відповідальність за порушення Правил. Організація виконання цих Правил на залізницях здійснюється Управліннями залізниць.

«Правила перевезення вантажів у транспортних пакетах» [185] установлюють, що вантажі, у тому числі експортні та імпорتنі, які за своїми розмірами та властивостями може бути сформовано у транспортні пакети, повинні пред'являтися відправником до перевезення у вагонах та контейнерах тільки у пакетованому вигляді. Транспортний пакет — це збільшене вантажне місце, яке у процесі транспортування та зберігання забезпечує: можливість механізованого навантаження (вивантаження); цілісність пакетів; цілісність вантажів; безпеку працівників, що виконують транспортні, складські та вантажні роботи; безпеку руху поїздів. Засоби кріплення вантажу у пакети повинні мати контрольні знаки відправника й унеможливити вилучення окремих вантажних місць з пакета без порушення кріплення та контрольних знаків (пломба з найменуванням відправника; контрольна стрічка, скріплена в замок; усадова плівка). Відправник зобов'язаний сформувати пакети згідно з вимогами стандартів або технічних умов транспортування вантажу. Піддони та інші засоби, які використовуються для пакетування вантажів, повинні відповідати вимогам стандартів і можуть належати залізницям, відправникам та одержувачам.

«Правила перевезення вантажів в універсальних контейнерах» [186] установлюють порядок та умови перевезення вантажів в універсальних контейнерах залізничним транспортом. Усі контейнери, незалежно від їх належності, за розмірами та вантажністю повинні відповідати вимогам стандартів (технічних умов), мати маркувальні коди встановленого зразка, а також трафарет терміну наступного огляду або ремонту. Крім цього, на дверях великотоннажного контейнера відповідно до вимог Міжнародної конвенції щодо безпеки контейнерів прикріплюють табличку КБК, яка засвідчує безпечність його експлуатації, а також табличку КТК (митну табличку), яка містить інформацію про його придатність для перевезення вантажу під митним контролем. В універсальних контейнерах перевозяться: тарно-штучні вантажі; продовольчі та промислові товари для потреб населення; різні запчастини; домашні речі; сировина тваринного походження (шкурки свійських та диких тварин сухого консервування, хутро яких перевозиться без дослідження на сибірську); рідкі вантажі у дрібній розфасовці (місткістю до 1 л), а також у бочках, бідонах тощо; вантажі у полегшених тарі (обрешітки, картонні короби тощо); швидкопсувні та небезпечні вантажі, перелік яких передбачено «Правилами перевезення швидкопсувних вантажів» [189] (глава 8, додаток 12), та «Правилами перевезень небезпечних вантажів залізницями» [190]. Не дозволяється перевезення в універсальних контейнерах вибухових, легкозаймистих, їдких, отруйних, смердючих вантажів, що забруднюють стіни та підлогу, а також тих, після вивантаження яких необхідні промивання або дезінфекція контейнера.

«Правила складання актів» встановлюють, що при перевезеннях залежно від обставин, що можуть бути підставою для матеріальної відповідальності залізниці, відправника, одержувача, пасажирів, складаються комерційні акти (додаток 1 до цих Правил) та акти загальної форми (додаток 6 до «Правил користування вагонами та контейнерами» [191]). Крім того, у необхідних випадках можуть складатися акти про технічний стан вагона або контейнера (додаток 2 до цих Правил), акти розкриття вагона або контейнера для митного, прикордонного та інших видів контролю (додаток 3 до цих Правил), акти про пошкодження вагона або контейнера (додатки 4 і 5 до цих Правил) та інші акти у випадках, передбачених правилами перевезення, що застосовуються до даного виду вантажу. Комерційні акти при міжнародних перевезеннях складаються відповідно до угод про міжнародні сполучення.

«Інструкція з перевезень негабаритних і великовагових вантажів залізницями України» розроблена з урахуванням вимог Статуту залізниць України [59], «Правил технічної експлуатації залізниць України» [192], визначає порядок та умови перевезення негабаритних вантажів на платформах, у півгонах та всіх вантажів на транспортерах залежно від їх розмірів, маси і способу кріплення. Перевезення негабаритних вантажів і всіх вантажів на транспортерах здійснюється тільки після виконання всіх процедур погодження, передбачених цією Інструкцією. При перевезенні негабаритних і великовагових вантажів у міжнародному сполученні, крім порядку та умов погодження таких перевезень, передбачених цією Інструкцією, повинні дотримуватися вимоги «Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС)» та інших угод про залізничні міжнародні вантажні сполучення. Вимоги цієї Інструкції є обов'язковими для виконання причетними працівниками залізничного транспорту і вантажовідправниками (вантажодержувачами).

«Правила безпеки та порядок ліквідації наслідків аварійних ситуацій з небезпечними вантажами при перевезенні їх залізничним транспортом» [65] визначають заходи безпеки та порядок ліквідації наслідків аварійних ситуацій з небезпечними вантажами при перевезенні їх залізничним транспортом і є обов'язковими для працівників залізничного транспорту, відправників та одержувачів небезпечних вантажів, а також для підприємств та організацій, які здійснюють транспортно-експедиторське обслуговування та ліквідацію наслідків аварійної ситуації. Правила створено з урахуванням положень «Правил перевезень небезпечних вантажів залізницями» та Протоколу двадцять другого засідання Ради із залізничного транспорту держав—учасниць Співдружності 3—4 листопада 1998 р. (м. Ташкент).

«Правила перевезення швидкопсувних вантажів» [189]. До швидкопсувних належать вантажі, які при перевезенні залізничним транспортом вимагають захисту (охолодження, вентильовання, обігрів) від дії на них високих низьких температур зовнішнього повітря. Для перевезення швидкопсувних вантажів використовуються ізотермічні (рефрижераторні вагони та контейнери, вагони-термоси, спеціальні цистерни для вина, живоробні вагони), а також універсальні криті вагони і криті вагони з утепленням кузовом (нумерація на 918...) та універсальні контейнери. Швидкопсувні вантажі пред'являються до перевезення у транспортбельному стані й повинні відповідати за якістю та упакуванням вимогам, які встановлені нормативними документами (стандартами, технічними тощо). Тара та упаковка повинні забезпечувати збереження вантажу під час перевезення, можливість штабелювання вантажу механізованим способом, бути справними, міцними та чистими. На вимогу залізниці відправник зобов'язаний пред'явити ГОСТ, ДСТУ або технічні умови на продукцію, яка відвантажуються, та на її тару, а також сертифікат, якщо продукція підлягає обов'язковій сертифікації. При перевезенні швидкопсувних вантажів, що підлягають ветеринарному контролю, відправник повинен пред'явити також ветеринарне свідоцтво установленої форми. При перевезенні свіжих фруктів, плодів, овочів, живих рослин, насінневого і посадкового матеріалів та інших вантажів, що підлягають карантинному контролю, до накладної додається карантинний сертифікат.

Як в законодавстві України, так і в *acquis communautaire* встановлено базові принципи управління залізничною галуззю. Встановлені в директивах принципи знаходяться у постійному розвитку. Різні пропозиції по внесенню поправок в директиви, висунуті Європейською Комісією, всі без виключення спрямовано на постійне розширення лібералізації залізничного транспорту і на досягнення більшої гнучкості в умовах доступу до інфраструктури. В цих пропозиціях обґрунтовується мета відкрити можливості доступу третім особам, іменованим «уповноваженими перевізниками», які можуть бути навіть не залізничними структурами, що мають нагоду резервування ниток графіку без зобов'язання самим забезпечувати тяговий склад. З другого боку, Європейська комісія прагне розширення прав доступу підприємств залізничного транспорту, що забезпечують міжнародні вантажні перевезення на договірній основі (а не тільки, як це мало місце раніше, прав доступу міжнародних об'єднань підприємств). Крім цього, Європейська Комісія вимагає встановити бухгалтерський розподіл між діяльністю вантажних і пасажирських перевезень і укріпити відділення управління інфраструктурою від підприємств залізничного транспорту. Відділення, прийнятні, на рівні бухгалтерського обліку сфери управління інфраструктурою від експлуатаційної діяльності, що дозволяє з точністю контролювати доходи і витрати. На рівні Європейського Союзу основну увагу приділено питанням управління інфраструктурою, гарантуванню недискримінаційних умов доступу до залізничних мереж, також врегульовано питання лібералізації залізничних вантажних перевезень, ліцензування залізничних підприємств, запроваджені системи розподілення пропускну

здатності інфраструктури. Статтею 2-6 Директиви Ради 95/18/ЄС про ліцензування залізничних підприємств [50], передбачено, що кожна держава—член повинна призначити орган, відповідальний за видачу ліцензій а також за виконання зобов'язань, передбачених цією Директивою. Залізничне підприємство має право подавати заявку на отримання ліцензії в тій державі—члені, в якій воно зареєстроване. Необхідно розробити проект нормативно-правового акта, який би передбачав створення залізничних підприємств. Створення на базі залізниць залізничних підприємств, що здійснюють перевезення, та визначення умов вільного доступу на недискримінаційній основі до залізничної інфраструктури сприятимуть активізації ринку міжнародних залізничних перевезень. Директивою Європейського Парламенту та Ради 2004/51/ЄС [54] внесено зміни в Директиву Ради 91/440/ЄС про розвиток залізниць Співтовариства щодо питань ліцензування машиністів поїздів, якості послуг при вантажних залізничних перевезеннях, прав пасажирів на поїздах міжнародного сполучення і відкриття ринку міжна-родних пасажирських перевезень. Відповідно до цієї Директиви потрібно розробити нормативно-правовий акт щодо ліцензування машиністів поїзда, стандарти якості надання послуг з вантажних та пасажирських перевезень.

Особлива увага в Європейському Союзі приділяється перевезенню небезпечних вантажів та системі контролю за їхніми перевезеннями. Так, Директивою Європейського Парламенту та Ради 2001/26/ЄС [193] було внесено зміни та доповнення до Директиви Ради 95/50/ЄС щодо уніфікації вимог та перевірки небезпечних вантажів, що перевозяться сухопутними шляхами. Відповідно до вимог даної Директиви, з метою підвищення безпеки перевезень небезпечних вантажів залізничним транспортом, потрібно розробити розділ до Правил перевезень небезпечних вантажів залізничним транспортом, яким запровадити спеціальну систему перевірки перевезення небезпечних вантажів відповідно до нормативних вимог Європейського Союзу.

Тарифне регулювання в Європейському Союзі здійснюється на основі угод, які укладаються між перевізниками та клієнтами, тобто формування плати відбувається на ринкових засадах. В Україні Укрзалізницею формуються граничні мінімальні витрати, на основі яких встановлюються тарифи на перевезення, тобто відбувається державне формування плати. В законодавстві України питанням, що пов'язані із комерційною діяльністю залізниці, приділено набагато менше уваги, оскільки залізничний транспорт знаходиться у державній власності і питання про відкриття ринку залізничних вантажних перевезень та перевезень пасажирів на конкурентній основі поки-що не актуальне. Також в законодавстві України не передбачено окремого органу, який би виконував окремо функції із розподілення пропускнуої здатності інфраструктури. Організації залізничного транспорту загального користування здійснюють свою діяльність на основі поєднання принципів державного регулювання та ринкових відносин. Економічні взаємовідносини між залізницями, включаючи розподіл доходів (прибутку) від перевезень, розрахунки, пов'язані з незабезпеченням схоронності вантажу та пошкодженням технічних засобів, розрахунки із заводами за ремонт рухомого складу та випуск запасних частин, іншими підприємствами, установами та організаціями залізничного транспорту загального користування, пов'язаними з організацією та забезпеченням процесу перевезень, регулюються виходячи з єдиної технології роботи в порядку, який визначає Укрзалізниця, а також на підставі угод між цими організаціями, установами, що укладаються відповідно до зазначеного порядку. Доходи залізниць за перевезення вантажів і пасажирів у прямому сполученні формуються з урахуванням їх конкретного внеску в процес перевезень. Організація розрахунків за ці перевезення та використання рухомого складу здійснюється через єдину систему розрахунків шляхом відкриття єдиного поточного рахунку Укрзалізниці із спеціальним режимом використання.

Отже, чинною національно-правовою базою визначено основні правові, економічні та організаційні засади діяльності залізничного транспорту загального користування, його роль в економіці і соціальній сфері України. Врегульовано відносини з органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, іншими видами транспорту, пасажирями, відправниками та одержувачами вантажів, багажу, вантажобагажу і пошти з урахуванням специфіки функціонування цього виду транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу. Регламентуються порядок укладання договорів, організація та основні умови перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти, основні положення експлуатації залізничних під'їзних колій, а також взаємовідносини залізниць з іншими видами транспорту. Регламентовано перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти, надання інших транспортних послуг, експлуатація і ремонт шляхів сполучення що здійснюються залізницями, пароплавствами, порта-

ми (пристанями), автомобільними, авіаційними, дорожніми підприємствами та організаціями, якщо це передбачено їх статутами. У законодавчій базі необхідно розробити стандарти якості надання послуг з вантажних та пасажирських перевезень. Поряд з припиненням перехресного субсидування пасажирських залізничних перевезень за рахунок вантажних необхідно удосконалити механізм укладання та виконання контракту на суспільні послуги між місцевими органами виконавчої влади та транспортними підприємствами щодо надання послуг з міських та приміських перевезень з визначенням: обсягу перевезень, у т.ч. пільговиків частоти руху, тарифів, порядок та розміри компенсації підприємствам транспорту збитків щодо повної компенсації збитків перевізників. Для проведення моніторингу транспортної політики потребує вдосконалення статистика з перевезень вантажів та пасажирів залізничним транспортом. Так, Регламентом Європейського Парламенту і Ради 91/2003/ЄС про статистику на залізничному транспорті [179] передбачається ведення статистики з перевезень вантажів та пасажирів залізницею для забезпечення моніторингу і розвитку загальної транспортної політики та підготування заходів у галузі безпеки транспорту. Для приведення законодавства України з цього питання до законодавства Європейського Союзу мають бути внесені зміни до Інструкції щодо збирання статистичної інформації про перевезення вантажів залізничним транспортом.

Основні проблеми, які існують в рамках реструктуризації для залізниць: підтримка від держави дуже слабка (виділяється дуже маленька частина держбюджету для залізниць, держава компенсує в середньому 25 % збитку від пасажирських перевезень); тарифна політика і рівень цін визначаються державою; покриття збитків від пасажирських перевезень здійснюється за рахунок вантажних перевезень. Необхідно припинити дотацію залізничних пасажирських перевезень за рахунок доходів від вантажних перевезень, забезпечивши покриття збитковості цих перевезень шляхом виділення бюджетних асигнувань та розробити нормативно-правовий акт, що передбачає заходи з надання державної допомоги розвитку збиткової сфери транспортних послуг (у першу чергу — приміських перевезень). Держава повинна компенсувати фінансові навантаження, що виникають у сфері пасажирського транспорту внаслідок застосування транспортних тарифів та умов, встановлених в інтересах однієї чи декількох окремих категорій осіб.

## **5.2. Правове регулювання організації роботи автомобільного транспорту в ЄС та Україні**

Правове регулювання організації роботи автомобільного транспорту регламентуються у законодавстві Європейського Союзу:

Директива Ради (96/26/ЄС) про допуск до роботи операторів вантажних автомобільних перевезень та пасажирських автобусних перевезень і взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших документів, що підтверджують формальну кваліфікацію, з метою сприяння реалізації цими операторами права на свободу підприємництва в національних та міжнародних транспортних операціях [194]. Предметом регулювання Директиви є допуск до роботи операторів вантажних автомобільних перевезень та пасажирських автобусних перевезень в національних та міжнародних транспортних операціях. Метою цієї Директиви є координація державами—членами умов допуску до роботи операторів вантажних автомобільних і пасажирських автобусних перевезень (надалі «операторів дорожнього транспорту») у національних та міжнародних транспортних операціях в інтересах користувачів, операторів і економіки в цілому та підвищення безпеки дорожнього руху. Директива застосовується до будь-яких підприємств, що займаються здійсненням вантажних автомобільних перевезень (операторів вантажних автомобільних перевезень) з допомогою механічних транспортних заходів або комбінації механічних транспортних засобів, максимально припустима вага яких не перевищує 3,5 тис. кг, та операторів пасажирських автобусних перевезень, діяльність яких здійснюється з допомогою механічних транспортних засобів, конструкція та обладнання яких дозволяє перевозити більш як дев'ять осіб — включаючи водія (держави—члени можуть знижувати цю межу для всіх або деяких категорій транспортних операцій). Основними принципами регулювання відносин у зазначеній сфері є допуск до роботи операторів вантажних автомобільних і пасажирських автобусних перевезень операторів дорожнього транспорту, що мають добру репутацію, фінансово стабільні та високопрофесійні.



Відповідність вимозі щодо наявності доброї репутації визначена підпунктами а, б, с пункту 2 статті 3 Директиви, згідно з якими держави—члени мають зробити так, щоб зазначеній вимозі не задовольняли або більше не задовольняли фізична особа або особи, якщо: (а) вони визнані винними у скоєнні серйозних кримінальних правопорушень, включаючи правопорушення комерційного характеру; (б) вони не можуть виконувати функції оператора дорожнього транспорту, згідно з будь-якими чинними правилами; (с) визнані винними у скоєнні серйозних порушень чинних правил стосовно: виплати заробітної плати і дотримання умов праці у професійній сфері; правил щодо роботи й відпочинку водіїв, маси та розмірів комерційних транспортних засобів, безпеки дорожнього руху та безпеки транспортних засобів, захисту довкілля та інших правил, що стосуються професійної відповідальності. Вимоги щодо доброї репутації вважаються не задоволеними доки не буде вжито реабілітаційних або інших заходів, що мають еквівалентний вплив, відповідно до доречних чинних національних положень.

Відповідність вимозі щодо фінансового становища визначена підпунктами а, б, с, d пункту 3 статті 3 Директиви, згідно з якими: (а) відповідне фінансове становище означає наявність достатніх ресурсів для забезпечення належного започаткування роботи та належного адміністрування підприємства; (б) для потреб оцінювання фінансового становища компетентний орган повинен мати доступ до: річної бухгалтерської звітності підприємства у разі її наявності; інформації щодо доступних коштів, включаючи гроші в банку, заборгованість банку та позиковим установам; усіх активів, включаючи майно, доступне для забезпечення безпеки підприємства; витрат, включаючи ціну закупівлі та первинні платежі за транспортні засоби, приміщення, підприємства та обладнання, а також оборотні засоби; (с) підприємство повинно мати доступний капітал та резерви на рівні EUR 9000, у разі наявності лише одного транспортного засобу та, як мінімум EUR 5 000 на кожний додатковий транспортний засіб; (d) для потреб пунктів (а), (б) і (с) компетентний орган може прийняти або вимагати, як доказ, підтвердження, або гарантії, представлені банком або іншою належним чином визначеною інституцією. Таке підтвердження або гарантії можуть бути представлені з допомогою банківської гарантії, можливо, у формі застави або забезпечення, або з допомогою будь-яких інших подібних засобів.

Відповідність вимозі щодо професійності (фахової компетенції) визначена підпунктами а, б, с, d, e пункту 4 статті 3 Директиви, згідно з якими: (а) умова стосовно фахової компетенції має передбачати наявність знань, що відповідають рівню підготовки, зазначеному в Додатку I, із зазначених там предметів. Її слід визначити з допомогою обов'язкового письмового екзамену, який може бути доповнений усним екзаменом, організованим у формі, встановленій у Додатку I, органом або установою, призначеними для цієї потреби державами—членами; (б) держави—члени можуть запровадити виняток щодо здавання екзаменів для заявників, що подадуть докази наявності, як мінімум, п'ятирічного досвіду практичної роботи у транспортному підприємстві на управлінській посаді за умови, що такий заявник візьме участь у тесті, умови для якого мають бути визначені державами—членами відповідно до Додатку I; (с) держави—члени можуть запровадити для власників певних спеціальних дипломів, або технічних дипломів, які засвідчують високий рівень знань з предметів, перелічених у Додатку I, винятки щодо участі в екзаменах із зазначених предметів, у разі, якщо вони охоплені згаданими дипломами; (d) доказом фахової компетенції має бути сертифікат, виданий органом або установою, зазначеними у пункті (а). Цей сертифікат повинен мати форму, представлену в Додатку Ia; (e) стосовно до заявників, які планують виконувати ефективні й неперервні функції з управління підприємствами, що спеціалізуються виключно на національних транспортних операціях, держави—члени можуть передбачити, що знання, які враховуватимуться для потреб визначення фахової компетенції, охоплюватимуть лише ті предмети, що стосуються національного транспорту. У цьому випадку сертифікат фахової компетенції, зразок якого представлено у Додатку Ia до цієї Директиви, повинен містити посилання на те, що його власник має кваліфікацію, достатню для виконання функцій ефективного та неперервного управління підприємствами, що спеціалізуються виключно на здійсненні транспортних операцій в межах держави—члена, яка видала згаданий сертифікат. Держави—члени мають гарантувати, що компетентні органи регулярно контролюють, не рідше, ніж один раз на п'ять років відповідність підприємств вимогам щодо доброї репутації, фінансового становища та фахової компетенції.

У Директиві Ради 98/76/ЄС [195] від 1 жовтня 1998р., що змінює Директиву Ради 96/26/ЄС [194], йдеться про дозвіл водіям на дорожнє транспортне буксирування і дорожнє пасажирське перевезення та взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших документів,

що підтверджують їхню офіційну кваліфікацію, з метою полегшення їхнього вільного працевлаштування в національні та міжнародні транспортні організації.

У Регламенті Ради (ЄС) № 3916/90 [196] йдеться про заходи, яких необхідно вжити на випадок кризи на ринку перевезень товарів автомобільним транспортом. Предметом регулювання даного Регламенту є відносини, що виникають на ринку перевезень товарів автомобільним транспортом. Метою Регламенту є забезпечення стабільності на ринку перевезень автомобільним транспортом. Основними принципами регулювання відносин у зазначеній сфері є заходи, яких необхідно вжити на випадок кризи на ринку перевезень товарів автомобільним транспортом. Регламент застосовується на ринку міжнародних перевезень товарів автомобільним транспортом на території Співтовариства, між державами—членами, в найми або за винагороду. Для цілей даного Регламенту криза означає існування проблем, специфічних для ринку, визначеного у статті 1, під якими мається на увазі серйозна і потенційно стійка перевага пропозиції над попитом, що представляє серйозну загрозу фінансовій стабільності і тривалості зобов'язань по значній кількості дорожніх перевезень за умови, що коротко- і середньострокові прогнози щодо ринку у даному питанні не показують жодних суттєвих або тривалих покращень. У разі, якщо держава—член вважає, що криза існує, вона може просити Комісію про відповідне дослідження ринку перевезень товарів автомобільним транспортом. Щоб Комісія могла оцінити ситуацію, відповідна держава—член надає кількісну і суттєву інформацію. Комісія негайно проводить консультації з Дорадчим Комітетом, визначеним даним Регламентом. Дорадчий Комітет виконує такі завдання: відслідковує ситуацію на ринку транспорту і надає Комісії консультації з даного питання; консулює Комісію, на вимогу останньої, про збір даних на ринку перевезень товарів автомобільним транспортом у державі—члені; консулює Комісію, на вимогу останньої, про будь-які запити від держави—члена та щодо заходів, запропонованих для подолання кризи, особливо щодо практичного життя таких заходів. В рамках цієї Директиви Комітет також має право отримувати консультації від Комісії щодо будь-якого питання, що стосується імплементації даної Директиви. Якщо після консультації з Комітетом Комісія приходить до висновку про існування кризи, вона може, прийнявши рішення, вжити заходів для попередження зростання пропозиції на ринку, надзвичайно ураженого зростанням активності існуючих перевізників, і обмежити доступ на ринок нових перевізників. Відповідне рішення повинно бути прийнято протягом 30 днів після отримання прохання від держави—члена. Заходи, вжиті відповідно до даної статті, залишаються чинними на строк, що не може перевищувати шести місяців, але вони можуть бути поновлені на такий же період. Комісія невідкладно доводить до відома держав—членів та Ради будь-яке рішення. Держава—член або кілька держав—членів можуть оскаржити рішення Комісії до Ради протягом 30 днів, починаючи від дня його нотифікації. Рада, діючи за згодою кваліфікованої більшості своїх членів, може протягом періоду чинності прийняти інше рішення протягом 30 днів після звернення відповідної держави—члена або держав. Якщо Комісія вважає, що вжиття заходів необхідно продовжити і/або вжити додаткових окремих заходів, вона подає пропозицію до Ради, яка приймає відповідне рішення кваліфікованою більшістю голосів своїх членів.

Предметом регулювання Директиви 98/91/ЄС Європейського Парламенту та Ради [197] є технічні вимоги та стандарти для транспортних засобів та їх причепів, що здійснюють дорожнє транспортування небезпечних товарів. Метою цієї Директиви є усунення технічних перешкод стосовно процедури схвалення у державах—членах типу транспортних засобів, призначених для транспортування небезпечних товарів дорогою. Основними принципами регулювання відносин у зазначеній сфері є забезпечення відповідності транспортних засобів вимогам процедури держав—членів, схвалення типу, допуск до роботи транспортних засобів, що здійснюють дорожнє транспортування небезпечних товарів. Директива вносить зміни до Директиви 70/156/ЄС стосовно схвалення типу моторизованих транспортних засобів та їх причепів, що застосовується до вантажних транспортних засобів (категорія N) та причепів (категорія O) [198], як встановлено у статті 2 та Додатку II Директиви 70/156/ЄС, призначених для транспортування небезпечних товарів дорогою в межах або між державами—членами. Сфера дії, визначення, класифікація та вимоги, що стосуються таких транспортних засобів, викладено у Додатку I, та адміністративні положення для схвалення в державах—членах типу, викладено у Додатку II до цієї Директиви. Інформаційний документ, що стосується ЄС схвалення типу транспортного засобу, призначеного для транспортування небезпечних товарів дорогою, наведено у доповненні 1 цієї Директиви, а модель сертифіката схвалення ЄС типу — у доповненні 2.

Предметом регулювання Директиви Ради 96/53/ЄС [199] від 25 липня 1996 року що встановлює для певних транспортних засобів, що подорожують Співтовариством, максимальні дозволені розміри в національному та міжнародному русі та максимальну дозволена вагу у міжнародному русі, є габаритні розміри і вага транспортних засобів, що подорожують дорогами Співтовариства у міжнародному русі. Метою цієї Директиви є впорядкування руху транспортних засобів, габаритні і вагові параметри яких перевищують встановлені чинним законодавством з метою збереження дорожнього полотна у належному стані. Основними принципами регулювання відносин у зазначеній сфері є встановлення для певних транспортних засобів, що подорожують Співтовариством, максимальні дозволені розміри в національному та міжнародному русі та максимальну дозволена вагу. Ця Директива розвинена Директивою 2002/7/ЄС Європарламенту та Ради. Директива відноситься у міжнародному та національному русі до розмірів транспортних засобів, призначених для перевезення вантажів (з вагою більш як 3,5 тонни) чи пасажирів (з більш як 9 сидіннями). В міжнародному русі вона також відноситься до ваги і деяких інших характеристик транспортного засобу, викладених в додатку 1. Держави—члени можуть не дозволити звичайне використання на дорогах в середині національних кордонів вантажних транспортних засобів або комбінацій транспортних засобів, які не відповідають характеристикам викладеним у Додатку 1, крім норм, що стосуються максимальної висоти. Будь-які транспортні засоби або комбінації транспортних засобів, що перевищують максимальні розміри можуть використовуватись на дорогах, тільки якщо отримано спеціальний дозвіл. Згідно з міжнародними правилами руху жодна держава—член не може відмовити або заборонити використання на своїй території транспортних засобів, зареєстрованих чи введених в експлуатацію в інших державах—членах, з причин пов'язаних з їхньою вагою та розмірами. У випадку національного руху, ця країна також може заборонити використання на своїй території вантажних транспортних засобів, зареєстрованих або введених в експлуатацію в іншій державі—члені з причин, що відносяться до їхніх розмірів. Ці дві ситуації виникають лише тоді, якщо ці транспортні засоби відповідають рівням, визначеним у Додатку 1, який встановлює максимальну вагу та розміри і супутні характеристики. Держави—члени здійснять всі необхідні заходи, щоб забезпечити кожний транспортний засіб одним з трьох підтверджень, а саме: табличка виробника з додатковою табличкою, що стосується розмірів, або єдина табличка, що вміщує дані з обох згаданих табличок, або єдиний документ, виданий компетентними органами в державі—члені, в якій транспортний засіб зареєстровано або введено в експлуатацію та який вміщує ті самі дані, що на табличках.

Предметом регулювання Директиви 2002/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради [200] є робочий час, час перерви, час відпочинку, період готовності до роботи мобільних працівників, які здійснюють міжнародні автоперевезення та яких наймають автотранспортні підприємства держави—члена, що займаються автотранспортною діяльністю. Метою цієї Директиви є встановлення мінімуму вимог щодо організації робочого часу задля поліпшення здоров'я та забезпечення безпеки осіб, які здійснюють автотранспортну діяльність, покращення безпеки на дорогах та створення рівних умов конкуренції. Основними принципами регулювання відносин у зазначеній сфері є встановлення положень, які сприяють захисту здоров'я та безпеці осіб, що здійснюють мобільну автотранспортну діяльність. Сфера дії цієї Директиви охоплює тільки мобільних працівників, які здійснюють міжнародні автоперевезення, яких наймають автотранспортні підприємства держави—члена, що займаються автотранспортною діяльністю. З метою покращення стану безпеки на дорогах, попередження порушень правил конкуренції та гарантії безпеки та здоров'я мобільних працівників, охоплених цією Директивою, останні повинні точно знати, які періоди автотранспортної діяльності вважаються робочим часом, а які не є робочим часом, а отже є перервою, часом відпочинку чи періодом готовності до роботи. Цим працівникам повинні надаватися мінімум щоденний і щотижневий відпочинки та відповідні перерви. Також необхідно встановити максимальну кількість робочих годин на тиждень. Ця Директива не впливає на право Держав-членів застосовувати чи впроваджувати закони, підзаконні акти чи адміністративні положення, які ще більш сприяють захисту здоров'я та безпеці осіб, що здійснюють мобільну автотранспортну діяльність, або на їх право спрощувати чи давати дозвіл на застосування колективних чи інших угод, укладених між двома сторонами, які ще більш сприяють захисту здоров'я та безпеці мобільних працівників. Держави—члени повинні встановити систему покарань за порушення національних положень, прийнятих згідно з цією Директивою, та вжити всіх необхідних заходів для забезпечення застосування цих покарань. Отже, передбачені покарання повинні бути ефективними, від-

повідними та переконливими. Держави—члени повинні слідкувати за тим, щоб відправники вантажів, агентства з відправки вантажів, генеральні підрядники, субпідрядники та промислові підприємства, які наймають мобільних працівників, дотримувались відповідних положень цієї Директиви.

Директива Ради 96/35/ЄС від 3 червня 1996 року про призначення та професійну кваліфікацію консультантів з безпеки при транспортуванні небезпечних товарів автомобільним, залізничним та водним видами транспорту [181]. Предметом регулювання Директиви є призначення консультантів з безпеки при транспортуванні небезпечних товарів, які мають отримати необхідне професійне навчання. Метою цієї Директиви є попередження ризиків, властивих транспортуванню небезпечних товарів автомобільним, залізничним або водним видами транспорту. Основними принципами регулювання відносин у зазначеній сфері є запровадження професійного навчання консультантів з безпеки при транспортуванні небезпечних товарів автомобільним, залізничним та водним видами транспорту, які отримали необхідне професійне навчання, та сертифікатів встановленого Співтовариством зразка аби власник сертифікату міг практикувати по всьому Співтовариству. Відповідно до цієї Директиви підприємства, що займаються транспортуванням або пов'язаним із ним завантаженням та розвантаженням небезпечних товарів, мають дотримуватися норм попередження ризиків, властивих транспортуванню небезпечних товарів автомобільним, залізничним або водним видами транспорту. З цією метою передбачено призначення консультантів з безпеки при транспортуванні небезпечних товарів, які мають попередньо отримати необхідне професійне навчання. Метою професійного навчання таких консультантів має бути набуття ними знання відповідних законів, постанов та адміністративних положень, діючих для такого транспортування. Держави—члени мають видавати сертифікати встановленого Співтовариством зразка, які відповідають професійним кваліфікаціям консультантів, для того, аби власник сертифікату міг практикувати по всьому Співтовариству. Відповідно до статті 1 цієї Директиви держави—члени мають вжити необхідних заходів для забезпечення того, аби всі підприємства, до сфери діяльності яких входить транспортування або пов'язане з ним завантаження або розвантаження, небезпечних товарів автомобільним, залізничним або водним видами транспорту, призначили по одному або більше консультантів з безпеки при транспортуванні небезпечних товарів, які відповідатимуть за допомогу у попередженні ризиків, властивих такій діяльності, стосовно осіб, майна та довкілля. Професійна кваліфікація консультантів з безпеки допоможе поліпшити якість послуг, які надаються в інтересах користувачів; оскільки така професійна кваліфікація також допоможе мінімізувати ризик нещасних випадків, які можуть спричинити невірну шкоду довіллію та серйозні пошкодження іншим особам, які можуть мати контакт з небезпечними товарами. Відповідно до пункту 1 статті 4 головним завданням консультанта є намагання всіма можливими засобами та всіма потрібними діями, в рамках відповідної діяльності цього підприємства, сприяти проведенню такої діяльності згідно з діючими нормами та найбільш безпечним способом. Він має виконувати обов'язки, викладені в Додатку I цієї Директиви, що стосуються діяльності підприємства. Згідно з пунктом 2 статті 4 консультантом також може бути керівник підприємства, особа з іншими обов'язками на підприємстві або особа, яка не працює безпосередньо на підприємстві, якщо ця особа здатна виконувати обов'язки консультанта. Кожне підприємство на вимогу інформує компетентний орган або орган, визначений для цієї мети кожною державою—членом, про особу консультанта. Відповідно до пункту 1 статті 5 консультант повинен мати сертифікат встановленого у Співтоваристві зразка про проходження професійного навчання, дійсний для певного виду або видів транспорту. Цей сертифікат видається компетентним органом або органом, визначеним з цією метою кожною державою—членом. Щоб отримати сертифікат, кандидат має пройти навчання та скласти іспит, схвалений компетентним органом держави—члена. Головними цілями навчання є забезпечення кандидатів достатніми знаннями про ризики, властиві транспортуванню небезпечних товарів, закони, постанови та адміністративні положення, що діють по відношенню до певного виду транспорту та обов'язки, викладені в Додатку I. Сертифікат є дійсним протягом п'яти років. Термін дії сертифіката подовжується автоматично на п'ять років в разі, якщо протягом останнього року перед закінченням терміну, власник пройшов повторні курси або склав іспит, при чому й те, й інше має бути схвалено компетентним органом.

Директива 2000/18/ЄС [201] Європейського Парламенту та Ради щодо мінімальних екзаменаційних вимог до консультантів у справах перевезення небезпечних товарів автомобільним, залізничним або річковим транспортом. Предметом регулювання Директиви є встанов-

лення мінімальних екзаменаційних вимог, які мають виконуватися, для здобуття свідоцтва підготовки консультанта у справах безпеки перевезення небезпечних товарів згідно з Директивою Ради 96/35/ЄС [181] (Директива Ради 96/35/ЄС не містить докладних правил щодо гармонізації екзаменаційних вимог для консультантів у справах безпеки або правил, які стосуються екзаменаційних комісій). Метою цієї Директиви є попередження ризиків, властивих транспортуванню небезпечних товарів автомобільним, залізничним або водним видами транспорту. Основними принципами регулювання відносин у зазначеній сфері є запровадження мінімальних умов проведення екзаменів для консультантів у справах безпеки та умов діяльності екзаменаційних комісій, щоб забезпечити визначений рівень якості та зробити можливим взаємне визнання ЄС-свідоцтв про підготовку. Держави—члени Співтовариства вживають обов'язкові заходи, щоб забезпечити складання іспитів консультантів у справах безпеки згідно зі згаданими мінімальними вимогами. Відповідно до пункту 2 статті 1 держави—члени вживають обов'язкові заходи, щоб забезпечити складання іспитів консультантів у справах безпеки згідно з мінімальними вимогами. Відповідно до пункту 1 статті 3 уповноважені органи влади або екзаменаційна комісія проводить обов'язковий письмовий іспит, який може бути доповнений усним екзаменом, з метою перевірки, чи даний кандидат володіє відповідним рівнем знань, який дає йому можливість виконувати завдання консультанта і здобути ЄС-свідоцтво. Відповідно до пункту 2 статті 3 обов'язковий екзамен проводиться у формі тесту, пристосованого до виду (видів) транспорту, щодо якого має видаватися ЄС-свідоцтво. Згідно з пунктом 3.а) цієї статті кожний кандидат отримує комплект запитань, що складається принаймні з 20 описових питань, які стосуються тем, зазначених у Додатку II до цієї Директиви. Екзамен може також містити питання з кількома відповідями. У такому випадку два запитання відповідають одному писаному запитанню.

Регламент Комісії (ЄС) № 881/92 про доступ до ринку перевезення вантажів дорожнім транспортом у Співтоваристві до або з території держави—члена або перетинання території однієї чи більше держав—членів [202]. Предметом регулювання даного Регламенту є міжнародні перевезення вантажів дорожнім транспортом у межах території Співтовариства. Метою Регламенту є забезпечення стабільності на ринку перевезень вантажів автомобільним транспортом. Основними принципами регулювання відносин у зазначеній сфері є заходи, яких необхідно вжити для забезпечення антидискримінації між перевізниками Співтовариства. У разі перевезення з держави—члена до держави, яка не є членом, та навпаки, Регламент застосовується до тієї частини рейсу, яка здійснюється територією держави—члена завантаження або розвантаження, після укладання необхідної угоди між Співтовариством та державою, яка не є членом. До укладання угоди між Співтовариством та державою, яка не є членом, цей Регламент не впливає на: положення, які стосуються перевезень, зазначених у частині 2, включених у двосторонні угоди, укладені державами—членами з державами, які не є членами. Проте, держави—члени мають докласти зусиль та ухвалити такі угоди для забезпечення відповідності до принципу антидискримінації між перевізниками Співтовариства; положення, які стосуються перевезення, зазначеного у частині 2, включено у двосторонні угоди, укладені між державами—членами, які згідно з угодами про двобічні дозволи або лібералізацію дозволяють перевізникам здійснювати завантаження та розвантаження у державі—члені, в якій вони не зареєстровані.

Директива Ради 95/50/ЄС від 6 жовтня 1995 року про єдині процедури перевірки при перевезенні небезпечних вантажів дорожнім транспортом [203]. Предметом регулювання Директиви є перевірки, що здійснюються державами—членами щодо перевезення небезпечних вантажів дорожнім транспортом у транспортних засобах, що переміщуються на їх території чи в'їжджають на їх територію з третьої країни. Метою цієї Директиви є попередження ризиків, властивих транспортуванню небезпечних товарів автомобільним. Основними принципами регулювання відносин у зазначеній сфері є відповідність законам про перевезення небезпечних вантажів дорожнім транспортом. Держави—члени слідкують за тим, щоб репрезентативна частка партій небезпечних вантажів, що перевозяться дорожнім транспортом, підлягала перевіркам, які викладені цією Директивою для того, щоб перевірити їх відповідність законам про перевезення небезпечних вантажів дорожнім транспортом. Перевірки мають бути довільними і, наскільки це можливо, вони повинні охоплювати значну частку дорожньої мережі. Там, де це доречно, і за умови, що це не створює ризику для безпеки, зразки вантажів, що перевозяться, може бути взято для обстеження в лабораторіях, які визнані компетентним органом. Перевірки не повинні бути занадто довгими. Відповідно до статті 5 цієї Директиви транспортні за-

соби, по відношенню до яких було встановлено одне чи декілька порушень правил перевезення небезпечних вантажів, зокрема порушень, що вказані у Додатку II, може бути зупинено або ж одразу, або ж у місці, яке призначене для цієї мети органами, що здійснюють перевірку, і цим засобом має бути запропоновано виконувати правила, перш ніж вони продовжать свій рух, або вони можуть підлягати іншим відповідним заходам, залежно від обставин чи вимог безпеки, включаючи, де це доцільно, відмову дозволяти цим транспортним засобам заїжджати до Співтовариства. Відповідно до пункту 2 статті 7 про серйозні чи неодноразові порушення, які є ризиком для безпеки перевезення небезпечних вантажів, що допущені нерезидентним транспортним засобом чи підприємством, необхідно повідомити компетентному органу у державі—члені, де зареєстрований транспортний засіб, або де було створено це підприємство. Компетентні органи держави—члена, де серйозні чи неодноразові порушення були допущені, може запропонувати компетентним органам держави—члена, де зареєстрований транспортний засіб чи де створено підприємство, вжити відповідних заходів щодо винуватців порушень. Після цього компетентні органи повідомляють компетентним органам держави—члена, де були допущені порушення, про будь-які заходи, вжиті щодо виконавця перевезення чи підприємства.

Директиву 2001/26/ЄС [193] Європейського Парламенту та Ради від 07.05.2001 прийнято на розвиток Директиви Ради 95/50/ЄС щодо загальноприйнятих процедур перевірок транспорту з небезпечними вантажами на дорозі [203]. Директивою вноситься ряд змін до Директиви Ради 95/50/ЄС щодо процедур перевірок транспорту з небезпечними вантажами на дорозі.

В Україні правовідносини щодо забезпечення організації роботи автомобільного транспорту врегульовані нормативно-правовими актами, до яких відносяться:

- Закон України «Про транспорт» [101];
- Закон України «Про автомобільний транспорт» [72];
- Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» [102];
- Закон України «Про ліцензування окремих видів господарської діяльності» [204];
- Закон України «Про захист економічної конкуренції» [205];
- «Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» [206], які визначають порядок здійснення міських, приміських, міжміських і міжнародних перевезень пасажирів, багажу, ручної поклажі та посилок, перевезень організованих груп дітей і туристів, а також обслуговування громадян на автостанціях, автовокзалах і є обов'язковими для виконання пасажирськими перевізниками та автостанціями (автовокзалами) всіх форм власності, замовниками транспортних перевезень, водіями та пасажирами;
- «Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні» [207];
- «Правила дорожнього перевезення небезпечних вантажів» [208];
- «Порядок проведення конкурсу на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування» [209], визначає процедуру підготовки та проведення конкурсу на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування;
- «Порядок організації регулярних, нерегулярних і маятникових перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні» [210], яким визначаються основні засади організації міжнародних перевезень пасажирів;
- «Положення про робочий час і час відпочинку водіїв автотранспортних засобів» [211];
- Постанова Кабінету Міністрів України від 18.01.2001р. № 30 «Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами» [212];
- «Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування (крім надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі)» [213].

Закон України «Про автомобільний транспорт» [72] визначає головні засади організації та діяльності автомобільного транспорту. Зміни, внесені до нього відповідно до Закону України від 23 лютого 2006 року № 3492-IV, передбачають застосування основних норм і стандартів Європейського Союзу в галузі автомобільних перевезень пасажирів і вантажів у міжнародному сполученні. Так, Законом передбачається забезпечення допуску автомобільних перевізників до перевезення пасажирів транспортними засобами на комерційній основі шляхом їх попередньої перевірки на відповідність вимогам ліцензійних умов. Підтвердження відповідності перевізника вимогам ліцензійних умов здійснюється органом ліцензування шляхом перевірки перевізника за місцем його розташування або надання перевізником органу ліцензування сер-

тифіката відповідності послуг з перевезення пасажирів автобусами ліцензійним умовам. Відповідно до статті 17 персонал автомобільного транспорту повинен відповідати визначеним законодавством вимогам, зокрема: мати необхідний рівень професійної кваліфікації; забезпечувати якісне та безпечне надання послуг автомобільного транспорту з перевезення пасажирів чи вантажів; ввічливо та уважно реагувати на звернення і скарги споживачів послуг автомобільного транспорту. Підготовку, перепідготовку, атестацію та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів здійснюють у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України за поданням центрального органу виконавчої влади з питань автомобільного транспорту та Міністерства внутрішніх справ України. Автомобільні перевізники з кількістю транспортних засобів десять і більше, відповідно до статті 34, зобов'язані організувати підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів автомобільного транспорту, діяльність яких пов'язана з наданням послуг автомобільного транспорту, у термін один раз на п'ять років, а з питань безпеки перевезень, охорони праці та пожежної безпеки — у термін один раз на три роки у порядку, який визначає центральний орган виконавчої влади з питань автомобільного транспорту. Допущення автомобільного перевізника до роботи на автобусному маршруті загального користування, відповідно до статті 43, здійснюється виключно на конкурсних засадах, а визначення кандидатури автомобільного перевізника для роботи на міжнародному автобусному маршруті загального користування здійснюється на конкурсних засадах у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України. У разі перевезення вантажів з перевищенням габаритних або вагових обмежень, які здійснюються на договірних умовах чи для власних потреб, відповідно до статті 48, обов'язковим документом є дозвіл, який дає право на рух автомобільними дорогами України, виданий компетентними уповноваженими органами. До міжнародних перевезень пасажирів та вантажів, відповідно до статті 53, допускаються резиденти України, які мають досвід роботи на внутрішніх перевезеннях на договірних умовах не менше ніж три роки. Крім цього, відповідно до статті 59, резиденти України, які здійснюють міжнародні перевезення пасажирів чи вантажів, та (або) фахівці, призначені ними відповідальними за організацію та безпеку перевезень, повинні мати документ, що засвідчує їхню кваліфікацію, вимоги до якої та порядок її підтвердження визначає центральний орган виконавчої влади з питань автомобільного транспорту. Вимоги до професійної кваліфікації за обсягами та рівнем підготовки мають передбачати володіння достатніми знаннями, для того щоб належним чином та ефективно займатися професійною діяльністю міжнародного автомобільного перевізника, зокрема знаннями таких предметів: комерційне і фінансове управління підприємством; технічні стандарти та операції; безпека дорожнього руху; доступ до ринків; елементи торгового, соціального і трудового, цивільного і податкового законодавства. До міжнародних перевезень пасажирів та (чи) вантажів допускаються резиденти України, які склали обов'язковий письмовий екзамен на професійну придатність у порядку, визначеному центральним органом виконавчої влади з питань автомобільного транспорту. Вимоги до професійної кваліфікації мають бути підтвержені шляхом успішного складення обов'язкового письмового екзамену, а за необхідності й усного, що проводиться органом, установою чи організацією, призначеною центральним органом виконавчої влади з питань автомобільного транспорту. До міжнародних перевезень пасажирів та вантажів допускаються транспортні засоби, на які є документи, що підтверджують їх відповідність вимогам щодо безпеки руху, екологічної безпеки та енергозбереження країни, на територію яких передбачено в'їзд. Документи про допущення до перевезень небезпечних вантажів, відповідно до статті 20, видаються у порядку, встановленому уповноваженим органом. Крім цього, відповідно до цієї статті, у транспортному засобі, призначеному для міжнародних перевезень швидкопсувних вантажів, крім документів, що підтверджують їх відповідність вимогам, визначеним цією статтею, мають бути документи про допущення до перевезень таких вантажів, які видаються у порядку, встановленому уповноваженим органом. На території України повинні виконуватися вимоги встановлення та використання на транспортних засобах, які призначаються для міжнародних перевезень, контрольних приладів (тахографів) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв, передбачені законодавством країн, на території яких виконуються перевезення. Право на здійснення транспортними засобами міжнародних перевезень пасажирів надається водіям, яким виповнився 21 рік. Право на керування автобусами на міжнародних маршрутах мають водії, які останні три роки працюють водіями автобусів.

«Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування (крім надання по-

слуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі)» [213] визначають кваліфікаційні, технічні, організаційні та інші вимоги до провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування (крім надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі). Ліцензійні умови є обов'язковими для виконання суб'єктами господарювання, незалежно від їх організаційно-правової форми та форми власності. Ліцензування господарської діяльності, пов'язаної з наданням послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування здійснює Головна державна інспекція на автомобільному транспорті (Головавтоінспекція). Функції з підготовки документів для видачі та анулювання ліцензій і ліцензійних карток до них з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування та подання їх на розгляд Головавтоінспекції здійснюють територіальні органи Головної державної інспекції на автомобільному транспорті. Ліцензія видається на господарську діяльність з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування. У межах цього виду діяльності здійснюються такі види робіт: надання послуг з внутрішніх перевезень пасажирів автомобільним транспортом загального користування; надання послуг з внутрішніх перевезень вантажів автомобільним транспортом загального користування; надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів автомобільним транспортом загального користування; надання послуг з міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом загального користування. Ліцензія на провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування є документом, що дає право суб'єкту господарювання на здійснення зазначеного виду діяльності або окремих видів послуг, визначених вище. На кожен автомобільний транспортний засіб до ліцензій з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування додаються ліцензійні картки на термін дії ліцензії. Ліцензійна картка є бланком суворої звітності, до якої заносяться реєстраційні дані ліцензії та автомобільного транспортного засобу.

«Порядок організації регулярних, нерегулярних і м'ягтників перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні» [210] визначає основні засади організації міжнародних регулярних, спеціальних регулярних, м'ягтників, нерегулярних, транзитних перевезень пасажирів і є обов'язковим для виконання Державним департаментом автомобільного транспорту, підприємствами та організаціями, підпорядкованими Мінтрансу України, перевізниками, автостанціями, автовокзалами всіх форм власності і замовниками транспортних послуг. Порядок розроблено відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт» [72], «Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» [206] та Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР) [214]

«Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні» [207] визначають права, обов'язки і відповідальність власників автомобільного транспорту — перевізників та вантажовідправників і вантажоодержувачів — замовників. Ці Правила не регламентують перевезення небезпечних, великогабових, великогабаритних вантажів, пошти та перевезення вантажів у міжнародному сполученні, оскільки такі перевезення мають свої особливості, що стосуються виконання комплексу вимог при вантажно-розвантажувальних роботах, власне процесу перевезення та його документального оформлення, а також узгодження таких правил із відповідними компетентними установами.

«Правила дорожнього перевезення небезпечних вантажів» [208] визначають порядок, а також основні вимоги до забезпечення безпеки цих перевезень автомобільними дорогами на всій території України та обов'язкові для виконання всіма українськими перевізниками. Міжнародні дорожні перевезення небезпечних вантажів здійснюються відповідно до Європейської угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів [215] (далі — ДОПНВ) та інших міжнародних договорів України. Небезпечні вантажі дозволено перевозити автомобільним транспортом тільки у випадках, якщо вони згідно з вимогами ДОПНВ і цих Правил [208] допущені до перевезення та коли всі вимоги щодо перевезення таких вантажів виконано. Радіоактивні матеріали перевозять автомобільним транспортом територією України відповідно до «Правил ядерної та радіаційної безпеки при перевезенні радіоактивних матеріалів» [216] та цих Правил [208], у частині, що не врегульована зазначеним документом. Суб'єкти перевезень небезпечних вантажів зобов'язані вжити відповідних видів та ступеню безпеки заходів, спрямованих на запобігання нещасним випадкам, а в разі аварії, що відбулася, — заходів, що дозволяють максимально обмежити важкі наслідки цієї аварії.



«Положення про робочий час і час відпочинку водіїв автотранспортних засобів» [211] є нормативно-правовим актом, розробленим з урахуванням вимог Кодексу законів про працю України [217], Конвенції про тривалість робочого часу та періоди відпочинку на дорожньому транспорті [218], Рекомендації щодо тривалості робочого часу та періодів відпочинку на дорожньому транспорті, Європейської Угоди, що стосується екіпажів транспортних засобів, які здійснюють міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР) [214], який встановлює особливості регулювання часу праці та відпочинку водіїв автотранспортних засобів та осіб, які пересуваються на автотранспортному засобі і безпосередньо зайняті роботою, пов'язаною з цим транспортним засобом, його пасажирів або вантажем, що перевозиться. Дія цього Положення поширюється на підприємства, установи та організації незалежно від організаційно-правових форм та форм власності, на яких працюють за трудовим договором (контрактом) водії, а також на фізичних осіб — суб'єктів підприємницької діяльності, які надають послуги з перевезення пасажирів і вантажів автотранспортними засобами або забезпечують перевезення для власних виробничих потреб. На території України повинні виконуватися вимоги встановлення та використання на транспортних засобах, які призначаються для міжнародних перевезень, контрольних приладів (тахографів) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв, передбачені законодавством країн, на території яких виконуються перевезення. Право на здійснення транспортними засобами міжнародних перевезень пасажирів надається водіям, яким виповнився 21 рік.

«Правила проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами» встановлюють єдині вимоги до проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів з вантажем або без нього автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами. Правилами передбачено: якщо міжнародним договором України встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені цими Правилами, застосовуються правила міжнародного договору. Основним документом, який дає право на рух великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами та визначає умови і режим їх проїзду, є дозвіл, що видається перевізнику Державтоінспекцією за наявності погодження з дорожніми, комунальними, залізничними та іншими підприємствами і організаціями. Дозвіл видається на одноразовий проїзд великогабаритного та великовагового транспортного засобу. У разі здійснення постійних проїздів по одному маршруту тим самим транспортним засобом дозвіл може видаватися на кілька проїздів, але не більше ніж на три місяці. Дозвіл на проїзд великогабаритних транспортних засобів автомобільними дорогами та вулицями не видається або дія дозволу припиняється, якщо на таких дорогах і вулицях може виникнути підвищена небезпека для учасників дорожнього руху або транспортні затори. У дозволі може бути обмежено максимальну швидкість руху великогабаритних та великовагових транспортних засобів на всьому маршруті або на окремих його ділянках залежно від дорожніх умов, габаритів, маси та особливостей вантажу, що перевозиться. Рух транспортних засобів та їх складів загальною масою до 40 тонн включно, якщо вони не є великогабаритними, і контейнеровозів загальною масою до 44 тонн включно та заввишки від поверхні дороги до 4,35 метра включно (на встановлених Мінтрансом і управлінням Державтоінспекції МВС маршрутах, які погоджено з організаціями, зазначеними в пунктах 9 -13 цих Правил), здійснюється без дозволу.

Таким чином, у національних правових актах визначається, що автомобільний транспорт є підгалуззю транспортної сфери і покликаний задовольняти потреби населення у перевезенні вантажів та пасажирів на основі тарифів, сплата яких стимулює розвиток автомобільного транспорту на основі ліцензування послуг з перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом. Ліцензії видає Головна державна інспекція на автомобільному транспорті Міністерства транспорту та зв'язку України. Тому потрібно внести до Закону України «Про автомобільний транспорт» ст. 9 «Особливості ліцензування на автомобільному транспорті» таке: «Завданням ліцензування на автомобільному транспорті є забезпечення допуску автомобільних перевізників до перевезення пасажирів і вантажів, які повинні мати добру репутацію, відповідні фінансове становище; задовольняти умовам щодо фахової компетенції».

Умови виконання міжнародних автомобільних перевезень, регламентуються двосторонніми міжурядовими договорами. Урядом України за поданням Міністерства транспорту України укладено міжурядові договори про міжнародне автомобільне сполучення з державами—членами Європейського Союзу. Базою для розроблення зазначених договорів були міжнародні конвенції та угоди, підготовлені у рамках Комітету з внутрішнього транспорту Євро-

пейської Економічної Комісії ООН. Національною нормативно-правовою базою щодо автомобільного транспорту визначено правові і соціальні основи дорожнього руху з метою захисту життя та здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників руху та охорони навколишнього природного середовища. Необхідно приєднатися до Митної конвенції про тимчасове ввезення приватних дорожніх перевізних транспортних засобів від 4 червня 1954 р. [219], якою передбачається тимчасове ввезення приватних дорожніх перевізних засобів без сплати ввізного мита і податків без будь-яких заборон та обмежень за умови зворотного їхнього вивезення.

Визначено засади організації та експлуатації автомобільного транспорту. Проводиться робота по реалізації Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні, якою передбачається поетапний перехід на засади спільної транспортної політики, прийнятої у Європейському Союзі. Правове регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом не в повній мірі відповідає законодавчим нормам, що застосовуються в Європейському Союзі. Так, Законом України «Про автомобільний транспорт» [72] встановлено, що персонал автомобільного транспорту повинен відповідати визначеним законодавством вимогам, зокрема: мати необхідний рівень професійної кваліфікації; забезпечувати якісне та безпечне надання послуг автомобільного транспорту з перевезення пасажирів чи вантажів; ввічливо та уважно реагувати на звернення і скарги споживачів послуг автомобільного транспорту. В той же час в українському законодавстві не передбачено умов допуску до роботи операторів вантажних автомобільних і пасажирських автобусних перевезень з додержання вимог щодо доброї репутації та фінансової стабільності підприємств, які виявляють бажання працювати операторами автомобільних перевезень. Рекомендують внести зміни до розділу 6 «Положення про робочий час та відпочинок водіїв автотранспортних засобів» [211] щодо розповсюдження положення на внутрішні перевезення.

Необхідно привести у відповідність до вимог Європейського Союзу деякі правові норми «Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні» [207], «Правил проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами», «Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів» [208]. З метою наближення законодавства у сфері перевезень небезпечних вантажів до законодавства Європейського Союзу потрібне внесення змін до розділу 16 Правил перевезення небезпечних вантажів щодо забезпечення перевірок при перевезенні небезпечних вантажів дорожнім транспортом для того, щоб перевірити їх відповідність законам про перевезення небезпечних вантажів дорожнім транспортом. Так, згідно з пунктом 1 статті 3, Директиви Ради 95/50/ЄС [203] про уніфіковані процедури перевірок при перевезенні небезпечних вантажів автомобільним транспортом передбачено, що «...Держави—члени слідкують за тим, щоб репрезентативна частка партій небезпечних вантажів, що перевозяться дорожнім транспортом, підлягала перевіркам, які викладені цією Директивою, для того, щоб перевірити їх відповідність законам про перевезення небезпечних вантажів дорожнім транспортом».

Потребують доопрацювання правові норми і положення правового регулювання перевезень пасажирів автомобільним транспортом відповідно до права Європейського Союзу. Так, з п'яти конвенцій та угод СЕК ООН щодо перевезення пасажирів та багажу Україна приєдналася лише до однієї. Нормативно-правова база України з перевезень відповідає європейській, проте доцільно приводити до вимог Європейського Союзу обмеження руху великовагових транспортних засобів в залежності від пори року, дня тижня, часу доби, а також коригування розміру зборів за перевезення великовагових та великогабаритних вантажів згідно з європейським рівнем за перевищення максимально дозволених габаритів транспортних засобів. Потребує приведення до норм Європейського Союзу законодавчу базу щодо перевезення небезпечних вантажів. Так, «Правилами дорожнього перевезення небезпечних вантажів» [208] встановлюються не передбачені ДОПНВ положення щодо оформлення та видачі спеціальних дозволів стосовно руху транспортних засобів, через що виникають непорозуміння з іноземними перевізниками. У національному законодавстві відсутні правові норми з перевірок транспортних засобів, які перевозять небезпечні вантажі. В Україні на підприємствах та у перевізників існують відповідальні особи за перевезення небезпечних вантажів, але не існує посади консультантів з безпеки при транспортуванні небезпечних товарів, які відповідатимуть за допомогу у попередженні ризиків, властивих такій діяльності, стосовно осіб, майна та довкілля, а також їхнього фахового рівня. Необхідно розробити Закон України «Про внесення змін до закону України «Про перевезення небезпечних вантажів», яким запровадити спеціальну сис-

тему перевірки перевезення небезпечних вантажів відповідно до нормативних вимог ЄС та ввести посади радників з безпеки перевезень небезпечних вантажів. Відповідно до Директиви Ради 95/50/ЄС про уніфіковані процедури перевірок при перевезенні небезпечних вантажів автомобільним транспортом необхідно внести зміни до Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів. Не врегульовано нормативну базу щодо міжнародного перевезення автомобільним транспортом швидкокопсувних вантажів. Має бути розроблено Правила перевезень швидкокопсувних харчових продуктів відповідно до Угоди про міжнародні перевезення швидкокопсувних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, що призначені для цих перевезень (УПШ) [220].

### **5.3. Правове регулювання організації роботи водного транспорту в ЄС та Україні**

Внутрішній водний транспорт є невід'ємною частиною загальної транспортної системи. Слід зазначити, що він у значній мірі ще недостатньо використовується державами—членами Європейського Союзу, хоча за останні 15 років його суттєво модернізували і таким чином, він успішно конкурує з іншими видами транспорту. До того ж він має значну перевагу — він значно менше завдає шкоди довкіллю та у 7 разів дешевше у порівнянні з автодорожніми перевезеннями і забезпечує доставку вантажів з високим рівнем безпеки, що особливо важливо при транспортуванні небезпечних вантажів. Крім того, перевезення вантажів внутрішнім водним транспортом забезпечує зменшення навантаження на вже давно перевантажені автошляхи та набагато менше забруднює повітря. Проте річка Дунай використовується лише на 7—10 % від її вантажної спроможності, що ще раз підкреслює недостатнє інвестування в розвиток внутрішніх шляхів.

Порти займають надзвичайно важливе місце у водній мережі транспортних коридорів, оскільки функціонування мережі у значній мірі залежить від роботи портових служб, але в деяких містах транс'європейської мережі їх можливості майже вичерпано чи вони наближаються до цієї межі, а інші не достатньо використовуються. Усе це вимагає відповідного правового регулювання та відповідного управління згідно зі стандартами до глибин для проходження суден, висоти мостових проходів, шлюзування та терміну на проходи шлюзами.

Правове регулювання перевезень в межах держав—членів Європейського Союзу розподіляється на регламентування функціонування ринку транспортних внутрішніх перевезень, доступу до професії, технічних вимог по забезпеченню безпеки перевезення вантажів та пасажирів та відповідного рівня інформації та зв'язку для забезпечення управління флотом Основні зусилля держав—членів Європейського Союзу у цьому питанні на підвищення якості транспортного обслуговування та розширення прав пасажирів.

Значної уваги у правовому регулюванні водної мережі міжнародної транспортної системи приділено питанням забезпечення рівного доступу до ринку перевезень водними шляхами держав—членів Європейського Союзу та належного захисту прав споживачів цих послуг. Директива Європейського Парламенту та Ради № 2005/29/ЄС (Директива щодо нечесної комерційної практики) [221], яка внесла зміни до Директиви Ради № 84/450/ЄС щодо зближення законів, регламентів та адміністративних актів держав—членів щодо реклами, що вводить в оману, Директиви Європейського Парламенту № 97/7/ЄС щодо захисту споживачів у випадку укладання договорів на відстані, Директиви Європейського Парламенту № 98/27/ЄС щодо заборон з метою захисту інтересів споживачів та Регламенту Європейського Парламенту та Ради № 2006/2004/ЄС від 27 жовтня 2004 р. стосовно відповідальності за співробітництво між національними владними структурами по застосуванню норм права щодо захисту споживачів [222], є тим фундаментом, на якому базується відповідне регулювання цього питання. Метою Директиви є налагодження добре функціонуючого внутрішнього ринку та досягнення високого рівня захисту споживачів шляхом зближення законодавства держав—членів щодо нечесної комерційної практики, яка шкодить економічним інтересам споживачів. Стаття 4, зокрема, зазначає, що держави—члени зобов'язані не забороняти як свободу надання послуг, так і вільного руху товарів. Директива також визначає критерії нечесної комерційної практики, якими є: (а) практика, яка суперечить вимогам професійної поведінки та (б) така, що матеріально викривляє або може матеріально викривити економічну поведінку щодо послуг для середньо-

статистичного споживача, який ними користується або для якого вони призначені, або для середньостатистичного члена групи у випадку, якщо комерційна практика спрямована на певну групу споживачів. Боротьба ж з випадками нечесної комерційної практики, а також вибір адекватних та ефективних заходів для неї, у відповідності до Статті 11 Директиви, покладатися на держави—члени. В кінцевому результаті держави—члени мають забезпечити надання відповідних послуг у повній відповідності до цієї Директиви, яка стоїть на сторожі інтересів споживачів.

Але не всі питання достатньо врегульовано існуючими актами. Саме тому офіційний лист до Європейського Парламенту, Ради, Європейського економічного та соціального комітету та Комітету по розвитку регіонів стосовно впровадження Лісабонської програми Співтовариства, яка називається стратегією по спрощенню регуляторного стану в Європі, передбачає визначення кроків та пріоритетів з поліпшення та спрощення регуляторної бази в ЄС, її функціонування на основі субсидарності та пропорційності, що призведе до спрощення регулювання та ефективності впровадження.

Згідно з цим документом в галузі водної мережі міжнародних транспортних коридорів передбачається переглянути Директиву Ради № 95/21/ЄС [223] від 19 червня 1995 р. (державний портовий контроль) стосовно застосування міжнародних стандартів по забезпеченню судової безпеки, запобігання забрудненню навколишнього природного середовища та умов життя і праці для екіпажу відповідно до вимог, які запроваджено на судах та у портах, що знаходяться під юрисдикцією держав—членів Європейського Союзу. Мета Директиви — істотно допомогти зменшити плавання суден, що не відповідають стандартам і знаходяться під юрисдикцією держав—членів. Ця мета має досягатись шляхом збільшення відповідності з міжнародним законодавством і відповідним законодавством Співтовариства щодо безпеки судноплавства, захисту морського навколишнього середовища та умов проживання та праці на борту судна, що плаває під будь-яким прапором. Іншим шляхом досягнення мети є встановлення спільних критеріїв контролю суден державою порту та гармонізації процедур інспекції та затримання, належним чином враховуючи зобов'язання, взяті відповідними органами держав—членів і закріплені в паризькому меморандумі розуміння щодо державного контролю за портами. Здійснення контролю покладатися на відповідні національні морські адміністрації держав—членів, які проводять інспекції кораблів. На самі ж держави покладатися обов'язок забезпечувати, і застосовувати будь-які необхідні для цього заходи, щоб національні морські адміністрації виконували свої обов'язки як це зазначено в Директиві.

Передбачається також перегляд та внесення змін щодо поліпшення та розширення оцінки впливу на нові пропозиції, включаючи розвиток методології до заходів по адміністративно-господарських витратах, які визначено Регламентом Європейського Парламенту та Ради № 725/2004/ЄС [119] від 31 березня 2004 р. Цей Регламент прийнятий з метою введення і застосування у Співтоваристві заходів, спрямованих на удосконалення безпеки кораблів, що використовуються у міжнародній торгівлі, а також перевезень в масштабах держави та відповідних портів у зв'язку з загрозами міжнародних актів незаконного втручання. Також Регламент має стати базою для гармонізованого тлумачення, застосування та моніторингу з боку Співтовариства спеціальними заходами, спрямованими на підвищення безпеки на морі, які закріплені на Дипломатичній конференції Міжнародної морської організації, що відбулась 12 грудня 2002 року і на якій було змінено Міжнародну конвенцію 1974 року з охорони людського життя на морі (Конвенція СОЛАС) [117] та прийнято Кодекс безпеки міжнародних портів та кораблів (Кодекс БМПК), що здійснюють міжнародні рейси. Цим Регламентом Європейський Парламент та Рада зобов'язують держави—члени повністю застосовувати спеціальні заходи для підвищення безпеки на морі, передбачені Конвенцією СОЛАС та частиною А Кодексу БМПК щодо суден, компаній та портів. Для цього, з моменту прийняття Регламенту, державам було надано строк до 1 липня 2004 року, що значить, що ці заходи застосовуються в повному обсязі понад 2 роки. Виключення в строці початку застосування спеціальних заходів з безпеки на морі у відповідності до Конвенції СОЛАС та частини А Кодексу БМПК було зроблено лише стосовно судноплавства в межах кожної з держав—членів — дата, з якої вони мають застосовуватись повністю, встановлена на 1 липня 2005 року.

Стаття 4 встановлює обов'язок держав—членів повідомити Міжнародну морську організацію, Комісію та інші держави—члени інформацію щодо спеціальних заходів, спрямованих на підвищення безпеки на морі відповідно до Конвенції СОЛАС.

З метою забезпечення надання відповідного рівня послуг клієнтам та безпечної доставки вантажів від пасажирів, передбачається також перегляд та внесення змін до Директиви Європейського Парламенту та Ради № 2001/25/ЄС [224] щодо встановлення мінімального рівня підготовки моряків.

Запровадження спеціальних заходів щодо пасажирських прав на всіх видах транспорту, незалежно від того, який вид транспорту використовується, необхідно для того, щоб споживач міг знати свої права та користуватись ними. Пасажирські перевезення базуються на принципах безперервності, регулярності та обсягу перевезень на маршрутах і відповідної платні за отримання ліцензії.

Головним принципом у політиці Співтовариства відносно перевезень водним транспортом є свобода надання послуг, з урахування обмежень та обов'язків, які покладаються на транспортні підприємства при наданні транспортних послуг окремим категоріям користувачів.

Дії держав—членів Європейського Союзу щодо впровадження або припинення обов'язків з публічних послуг при здійсненні перевезень внутрішнім водним, автомобільним і залізничним транспортом урегульовані Регламентом Ради (ЄЕС) № 1191/69. Регламент встановлює загальний підхід щодо використання державами—членами концепції публічних послуг при здійсненні перевезень, яка полягає у тому, що, не перешкоджаючи вільній конкуренції у сфері внутрішніх водних пасажирських перевезень, держави—члени Європейського Союзу вільні у встановленні або припиненні обов'язків щодо публічних послуг, за умови, що будь-яке рішення компетентних органів щодо збереження обов'язку щодо публічних послуг встановлює обов'язок виплати компенсації у відношенні фінансових витрат, які можуть внаслідок цього виникнути у транспортних підприємств.

Заходи Співтовариства щодо підвищення якості транспортного обслуговування супроводжувались також впровадженням відповідних механізмів регулювання внутрішнього судноплавства: реалізації політики, спрямованої на оновлення флоту у державах—членах Європейського Союзу та запровадженням системи моніторингу і спостережень за обсягами вантажних та пасажирських перевезень внутрішнім водним транспортом тощо. Існуюча проблема надлишкових потужностей флоту вирішувалась на рівні Співтовариства з середини 80-х років ХХ століття. Так, у 1989 році Європейський Союз започаткував заходи з метою зниження надлишкових потужностей на ринку внутрішнього водного транспорту для координування заходів у брутт суден на рівні Союзу та впровадження механізмів регулювання потужності, що мали назву правила «старі заради нового». Ці правила висували умови введення в експлуатацію нових потужностей у внутрішньому судноплавстві.

За допомогою Регламенту ЄС № 1101/89 щодо структурного реформування внутрішнього водного транспорту [93], який діяв до 29 квітня 1999 року, Європейське Співтовариство започаткувало низку заходів, спрямованих на скорочення структурної лишки тоннажу на внутрішньому судноплавстві Європейського Союзу. Ці заходи включали зниження надлишкової потужності на внутрішньому водному флоті шляхом встановлення схем заходів суден у брутт на рівні Союзу та заходи підтримки щодо введення в експлуатацію нових потужностей. Цей Регламент був обов'язковим у повному обсязі для всіх держав—членів, які до 1 січня 1990 року мали прийняти власні нормативні акти щодо імплементації цього Регламенту. За цим Регламентом кожна держава—член повинна була заснувати фонд списання суден, у разі якщо її внутрішні водні шляхи об'єднані з водними шляхами іншої держави—члена та водотоннажність флоту перевищує 100 000 тонн. Фонд мав управлятися уповноваженою організацією, до складу якої мали бути включені організації, що представляють інтереси перевізників. Фонд складався з 2 окремих рахунків, окремо для перевізників сухих вантажів та баржштовхачів та для танкерів. За кожне судно, на яке поширювалась сфера дії регламенту, судновласник повинен був сплачувати до фонду спеціальні внески згідно з положеннями Регламенту. За кожне судно, яке підлягало списанню, судновласник мав отримати винагороду за списання з фонду, у разі якщо судно є частиною діючого флоту. Ставки щорічних внесків за кожне судно, ставки винагород за списання, період, протягом якого мала бути виплачена винагорода, та умови її отримання мала визначити Європейська Комісія. Розмір внесків та винагороди за списання розраховувався виходячи з водотоннажності судна. Статтею 8 Регламенту визначався механізм введення в експлуатацію нових суден, згідно з яким протягом п'яти років від дня набрання чинності Регламентом жодний власник судна, яке було новостворене, імпортоване з третьої держави або яке залишало національні водні шляхи, мав право ввести судно в експлуатацію трьома способами: списанням на брутт існуючого судна, еквівалентного по во-

дотоннажності з судном, яке вводиться в експлуатацію; сплатою до фонду спеціальних внесків, що дорівнюють сумі винагороди за списання, встановленої виходячи з водотоннажності нового судна у разі, якщо старі судна не підлягають списанню; у разі списання на брухт судна, що є меншим за водотоннажність судна, яке має бути введено в експлуатацію, він сплачує в даному випадку спеціальний внесок, що дорівнює сумі винагороди за списання, яка відповідає різниці у водотоннажності між новим та судном, яке підлягає списанню.

Регламент Ради № 718/99 про політику у сфері торгового флоту Співтовариства, спрямовану на розвиток внутрішнього водного транспорту [225] був прийнятий на заміну діючого Регламенту 1101/89 [93]. Його метою є недопущення виникнення перевищення пропозицій над попитом у сфері торгового флоту. Згідно з положеннями Регламенту на період з 1999 по 2003 роки Європейська Комісія установила заходи перехідного характеру для підтримки механізмів регулювання ринку внутрішнього водного транспорту, які діяли до 29 квітня 2003 року. Регламент визначав політику щодо розвитку флоту і був обов'язковим для всіх внутрішніх водних суден, які: здійснюють перевезення товарів, за винятком суден, які здійснюють перевезення виключно по внутрішніх водних шляхах, не зачіпаючи водного простору інших держав—членів Європейського Союзу; надають некомерційні публічні послуги; не можуть залишити національні внутрішні шляхи, по яких вони здійснюють перевезення та не можуть зайти у водні шляхи Союзу; займаються перевезеннями виключно по Дунаю (та його притоках); використовуються виключно для збереження вантажів, а також до барж-товкачів з потужністю двигуна, що не перевищує 300 кВт тощо. Згідно з Регламентом, кожна країна-член, внутрішні води якої зв'язані з водами іншої країни—члена та тоннаж флоту перевищує 100000 тонн, повинна заснувати внутрішній водний фонд, в якому мають бути представлені перевізники країни-членів. Фонд складається з основного та резервного, останній міститиме 3 окремих рахунки для суден з сухим вантажем, для танкерів та для суден-штовхачів. Розміри внесків до фонду, а також виплат з нього обчислюються для вантажних суден, виходячи з їх вантажомісткості, а для суден-штовхачів — з їх потужності. Регламент містить умови та правила введення в експлуатацію нових внутрішніх транспортних потужностей (правило «старе заради нового»), подібні до тих, які діяли згідно з Регламентом № 1101/89 [93].

Метою Регламенту Комісії (ЄС) № 805/1999 [226] є практична реалізація Регламенту Ради № 718/99 про політику у сфері торгового флоту Співтовариства, спрямовану на розвиток внутрішнього водного транспорту [225], згідно з яким Комісія мала прийняти відповідні рішення для імплементації політики Співтовариства у сфері торгового флоту. Цим Регламентом Комісія установила ставки спеціальних внесків та співвідношення між вантажомісткістю судна, що підлягає списанню, та судном, яке вводиться в експлуатацію для правила «старе заради нового», для різних категорій суден. Статтями 5 та 6 Регламенту визначені практичні заходи для реалізації політики Співтовариства у сфері торгового флоту. Статтею 5 визначені механізми взаємної фінансової підтримки між фондами, які утворюються згідно з Регламентом Ради № 718/99. Стаття 6 передбачає створення спеціальної групи експертів для надання висновків Комісії з усіх питань реалізації політики Співтовариства у сфері торгового флоту та цього Регламенту.

Завдяки застосуванню державами—членами запропонованих у згаданих вище актах Комісії схем регулювання потужності торгового флоту вдалося знизити загальний обсяг флоту на 15 %, та флот був значно модернізований. В першому кварталі 2003 року останні заходи Співтовариства стосовно правила «старе заради нового» було завершено.

Для досягнення ефективного функціонування ринку внутрішніх водних перевезень у Співтоваристві розроблені та запроваджені спеціальні системи моніторингу та спостережень за обсягами перевезень внутрішніми водними шляхами Співтовариства. Зокрема, Директива Ради № 80/1119/ЄЕС про статистичну звітність у сфері перевезень вантажів внутрішнім водним транспортом [227] встановлює порядок надання статистичної інформації щодо перевезень вантажів внутрішнім водним транспортом.

Метою Директиви є формування спільної, синхронізованої та регулярної бази даних для визначення масштабів та розвитку ринку перевезень вантажів внутрішнім водним транспортом в державах—членах. Дія Директиви поширюється на всі судна внутрішніх водних шляхів, за винятком суден, перелічених у статті 1 Директиви. Держави—члени, загальний обсяг перевезень вантажів внутрішнім водним транспортом яких на рік перевищує 1 млн тон, повинні здійснювати статистичні спостереження перевезень, які здійснюються її внутрішніми водними шляхами. Статтею 2 Директиви перелічені обов'язкові дані про вантаж (обсяг вантажу у

тоннах у національному, міжнародному та транзитних перевезеннях, тип вантажів відповідно до класифікації вантажів, походження вантажів, тип судна, що використовується при перевезенні вантажу), які мають подаватися в звітах у формі таблиць, які наведено у Додатку IV Директиви, не менш як один раз на рік.

Обов'язки щодо надання публічних послуг при здійсненні морських перевезень можуть бути покладені на морські транспортні підприємства відповідно до Регламенту Ради (ЄЕС) № 3577/92 [228], що встановлює принцип вільного надання послуг морського транспорту в межах держав—членів (морський каботаж).

Для спрощення документальних процедур у мореплаванні на невеликі відстані Європейський Парламент та Рада 18 лютого 2002 року прийняли Директиву 2002/6/ЄС щодо облікових формальностей для суден, що прибувають та/або відбувають з портів держав—членів Співтовариства [229]. Метою цієї Директиви є полегшення морського судноплавства шляхом стандартизації облікових формальностей при прибутті та відбутті з портів держав—членів Співтовариства відповідно до Конвенції Міжнародної морської організації про полегшення міжнародного морського судноплавства. Конвенція забезпечила ряд моделей для стандартизованого полегшення форм виконання суднами певних облікових формальностей, коли вони прибувають або відбувають з порту. Директива закликає держави—члени визнавати форми IMO FAL та категорії інформації в них як достатній доказ того, що судно виконало формальності, на які спрямовано ці форми. Директива стосується облікових формальностей щодо судна, його запасів, майна його команди, переліку команди тощо.

З метою моніторингу обсягу перевезень вантажів та пасажирів морським транспортом у Співтоваристві запроваджено Директиву Ради 95/64/ЄС про статистичну звітність щодо перевезень вантажів та пасажирів морським транспортом [230]. Метою цього документа є створення вірної актуальної бази статистичних даних щодо масштабу та розвитку перевезення вантажів та пасажирів морським транспортом у межах Співтовариства, між державами—членами, між третіми країнами і на внутрішньому морському транспорті. Такі дані стосуються вантажу, пасажирів судна, номенклатури товарів, що перевозяться, типу суден тощо.

В Україні природні умови для транспорту на українських річках досить сприятливі. Гірських річок небагато. Різні водні системи зближені та їх легко сполучити каналами. Вихідний напрям річок із Півночі на Південь і вони пов'язують один із одним різні природні та господарські райони. До несприятливих умов належать: зима перерва плавби — 1,5—4 місяці, сильне коливання стану води, зокрема низький стан влітку в степовій смузі, часті закрути річок, замулювання (особливо в лісовій і чорноземній смузі), мілини лиманів, невелика кількість річок у рівнобжному напрямі. Водне господарство на Україні розвивається екстенсивним шляхом. Канали становлять ледве 3 % природних судноплавних шляхів.

Правове регулювання перевезень вантажів та пасажирів річковим транспортом в Україні здійснюється згідно із Законом України «Про транспорт» [101], Кодексом торговельного мореплавства України [107], Цивільним [105] та Господарським кодексами України, актами Кабінету Міністрів України та підзаконними актами Міністерства транспорту та зв'язку.

Закон України «Про транспорт» [101] закріплює основні цілі та завдання здійснення державного управління в галузі транспорту, з яких основними при розгляді питання щодо організації та здійснення перевезень є наступні: забезпечення своєчасного, повного та якісного задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України; захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування; безпечне функціонування транспорту; створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту; обмеження монополізму та розвиток конкуренції; ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту; охорона навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту. Законом закладено засади для поділу видів діяльності, яка здійснюється підприємствами транспорту, на конкурентні і монополні. Цим же законом визначено порядок встановлення тарифів на транспортні послуги. А саме, тарифи встановлюються відповідно до нормативних витрат на одиницю транспортної роботи, рівня рентабельності та оплати податків.

Діяльність з перевезень вантажів та пасажирів річковим та морським транспортом регламентується Законом України «Про природні монополії» [231] і відноситься до конкурентних видів діяльності.

Кодексом торговельного мореплавства [107] встановлено основні принципи надання транспортних послуг належної якості. Разом з тим, слід зазначити, що окремі статті Кодексу торговельного мореплавства України не відповідають вимогам міжнародних договорів Украї-

ни. З огляду на це та з метою ліквідації прогалів у законодавстві необхідним є приведення Кодексу торговельного мореплавства України у відповідність до міжнародних вимог.

Важливим в аспекті регулювання судноплавства є Наказ Укрморрчфлоту «Про затвердження Порядку контролю за додержанням Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів річковим, морським транспортом» [232]. Ліцензування спрямоване на здійснення контролю за діяльністю. Порядок контролю поширюється на всіх суб'єктів господарювання незалежно від їх організаційно-правової форми та форм власності — основним критерієм є здійснення ними діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів річковим, морським транспортом і які отримали ліцензію на цей вид господарської діяльності. Такі суб'єкти мають дотримуватися в своїй діяльності відповідних ліцензійних умов, встановлених законодавством. Контроль за додержанням таких ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів річковим, морським транспортом здійснює Державний департамент морського і річкового транспорту (Укрморрчфлот) як орган ліцензування відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 14 листопада 2000 року № 1698 «Про затвердження переліку органів ліцензування» [233]. Державний комітет України з питань регуляторної політики та підприємництва (Держпідприємництво) та його територіальні органи — спеціально уповноважений орган з питань ліцензування, визначений Положенням про Державний комітет України з питань регуляторної політики та підприємництва, затвердженим Указом Президента України від 25 травня 2000 року № 721/2000 [234], шляхом проведення планових і позапланових перевірок.

Втрата вантажної бази та механізму оновлення флоту відбувається на тлі неефективної системи державного регулювання морського та річкового транспорту. Лібералізація зовнішньої торгівлі не супроводжувалась загальноприйнятими у світовій практиці заходами державного протекціонізму стосовно вітчизняних перевізників, стимулювання експорту товарів разом з експортом транспортних послуг. Досі не сформований сприятливий для підприємств морського та річкового транспорту податковий, митний та інвестиційний режими. Саме високі рівень податків та митних зборів в Україні робить вітчизняний флот неконкурентоспроможним. Наприклад, в Україні значно вищі, ніж в основних морських державах—власниках флоту, податок на додану вартість, відрахування до Пенсійного фонду та Фондів соціального страхування.

Тільки у другій половині 2001 р. постановою Кабінету Міністрів України затверджено Положення про порядок надання морським та річковим судноплавним компаніям України статусу національного перевізника [235]. Надання такого статусу сприятиме створенню умов для поліпшення транспортних зв'язків України з іншими державами та підвищенню якості транспортних послуг і конкурентоспроможності вітчизняних судноплавних компаній на міжнародному ринку. Проте статус національного перевізника може бути наданий судноплавній компанії лише за умови, якщо вона відповідає наступним вимогам: (а) має оформлену відповідно до законодавства ліцензію на надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів морським, річковим транспортом; (б) є юридичною особою України та використовує для перевезень флот під Державним Прапором України; (в) діяльність компанії відповідає вимогам Кодексу торговельного мореплавства України та законодавству України; та (г) пройшла перевірку Міжнародної аудиторської організації щодо відповідності стандартам якості ІСО 9002 та одержала сертифікат відповідності. Цей статус надається на конкурсних засадах за поданням Укрморрчфлоту на підставі рішення Мінтрансу. До обов'язків компанії зі статусом національного перевізника входить, зокрема: (а) перевезення вантажів за державним замовленням; (б) першочергове виконання зобов'язань, що випливають з міжнародних договорів України; виконання окремих завдань Кабінету Міністрів України щодо перевезень морськими, річковими суднами; (в) має належний рівень безпеки судноплавства; та (г) здійснює виробничу діяльність відповідно до вимог захисту навколишнього природного середовища.

Істотною проблемою українського законодавства є те, що на даний час на території України діє Статут внутрішнього водного транспорту СРСР, затверджений постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 р. № 1801 [118], який досі є основним документом у регулюванні правовідносин судноплавства на внутрішніх водних шляхах України і діє на підставі постанови Верховної Ради України «Про порядок тимчасової дії на території України окремих актів законодавства Союзу РСР» від 12 вересня 1991 р. № 1545-XII [236] (і буде діяти до прийняття відповідного акта законодавства України).



Саме тому відповідні органи державного управління внутрішнім водним транспортом, до яких належить, у першу чергу, Міністерство транспорту та зв'язку України, мають провести роботу з налагодження відповідного регулювання питання якості транспортного обслуговування шляхом впровадження спеціальних правових норм, які б встановлювали стандарти транспортного обслуговування, відповідальність перевізників за надання транспортних послуг неналежної якості, а також вимог щодо дотримання міжнародних стандартів транспортного обслуговування.

Україна втрачає свої транзитні позиції на Дунаї, де в останні роки відбуваються складні процеси, пов'язані як з конкурентною боротьбою за вантажопотоки, перш за все, між Україною і Румунією та країнами, що її підтримують. Слід також підкреслити, що у міжнародних відносинах щодо міжнародного транспортного коридору № 7 (Дунай) Україні необхідно докласти додаткових зусиль з метою визнання її повноправним організатором цього міжнародного транспортного коридору.

Для відродження України як могутньої морської держави доцільно проводити заходи державного протекціонізму стосовно як флоту, так і суднобудування. Для цього рекомендується розробити й прийняти Концепцію розвитку суднобудування та судноплавства в Україні, основними цілями якої могли б бути: підтримання морського, річкового флоту та прибережно-портової інфраструктури на рівні, що забезпечує економічну незалежність і національну безпеку держави, скорочення транспортних витратків тощо. Все це сприятиме збільшенню зовнішньоторговельних і транзитних перевезень територією України, більш повному завантаженню виробничих потужностей морських та річкових портів.

Рекомендованою практикою є застосування до судноплавства на внутрішніх водних шляхах хоча б основних норм, якими регулюється здійснення міжнародного судноплавства, зокрема питань безпеки, політики ціноутворення, правил судноплавства, які можуть бути застосовані до внутрішнього судноплавства. Саме імплементація норм, вимог і правил, що застосовуються в Європейському Союзі і містяться в Конвенції СОЛАС [117] та Кодексі БМПК, на рівні національного законодавства, дозволить значно підвищити роботу водного транспорту. Таку роботу зі зміни регулювання внутрішнього законодавства, що регулює внутрішні водні перевезення, слід розпочати саме з відповідного Статуту.

#### **5.4. Правове регулювання організації роботи повітряного транспорту в ЄС та Україні**

Незважаючи на значний правовий масив, що регулює здійснення вантажних та пасажирських перевезень, до якого належить Регламент Європейського Парламенту та Ради № 2006/2004/ЄС [222] щодо співробітництва між владними структурами держав—членів по впровадженню права по захисту споживачів, принцип лібералізації авіаперевезень потребує подальшого вдосконалення, оскільки за десятиріччя свого існування він не зазнавав жодних радикальних змін.

Нині авіаційним сполученням користується все більше фізичних та юридичних осіб, оскільки таке сполучення стає дешевшим, а відтак, і більш доступним. Проте, все ще залишаються проблеми, які вимагають вивчення та вирішення. Наприклад, ще не створено таких умов, за яких пасажир міг би повною мірою скористатися тими досягненнями, направленними на захист споживача, оскільки відсутня повна інформація про формування тарифу чи інформація про критерії визначення ціни на квиток. Саме тому Європейська Комісія у липні 2006 року прийняла рішення про зміни в законодавстві, що спрямовані на модернізацію Єдиного ринку авіаперевезень, який віднині базується на запровадженні рівних умов для авіаперевізників.

Для надання дієвої допомоги пасажирові при порівнянні тарифів, пропонується розробити регламент яким буде врегульовано надання інформації про всі податки, витрати та виплати авіакомпанії. Такі дії авіакомпанії знаходяться у повній відповідності до Директиви Європейського Парламенту та Ради Міністрів № 2005/29/ЄС [221] щодо нечесної по відношенню до споживача комерційної практики на міжнародному ринку та щодо внесення змін в нормативно-правові акти Європейського Союзу Метою нових пропозицій, що містяться в Директиві, є надання точної інформації пасажиром стосовно ціни, що створює умови для порівняння її з цінами в інших авіакомпаніях, не беручи до уваги різні податкові виплати, та вартість палива.

На думку розробників цих пропозицій, така інформація створить умови для правильного порівняння тарифів і зменшить залежність клієнтів від реклами, яка не відображає реальну ситуацію. Пропозиції також включають запобігання використанню ціни для будь-якої дискримінації пасажирів на основі їх місцепроживання в межах Співтовариства. Директива забороняє нечесну практику та визначає випадки, коли вона є нечесною, а саме: якщо вона протирічить вимогам професійної старанності або матеріально негативно впливає або може негативно матеріально вплинути на продукт для середнього споживача, якому він призначається, чи групи споживачів, якщо такий продукт націлений на певну групу споживачів.

Запровадження цих заходів сприятиме спрощенню дій існуючих правових документів стосовно дій ліцензій на право виконання авіаційних перевезень в державах—членах Європейського Союзу та встановлення ціни на них, тобто реалізації так званого третього авіаційного пакета, який було прийнято в 1992 році.

Очікується, що таким чином буде забезпечено правильне застосування правил у державах—членах Співтовариства та спрощено застосування фінансових інструментів, що дасть можливість авіаперевізникам правильно застосовувати правові основи та проводити моніторинг механізму регулювання, оскільки у цьому документі передбачається також визначення критеріїв правильного застосування та анулювання ліцензій в державах—членах Європейського Союзу. При застосуванні цих критеріїв буде братися до уваги фінансовий стан авіаперевізника та власника компанії. Крім того, передбачається спростити процес оренди літаків, зареєстрованих у державах—членах Європейського Союзу, хоча передбачається застосовувати більше обмежень при наданні у лізинг літаків третім країнам, особливо при наданні літаків у лізинг з екіпажами. Головним тут повинно бути забезпечення високого рівня стандартів безпеки та мінімізація негативних соціальних наслідків від таких дій.

Таким чином, можна зробити висновок, що високий рівень авіаційних перевезень у країнах Європейського Союзу досягається шляхом запровадження відповідних технічних та організаційних заходів із проведення сертифікації, яка виконується Європейським Агентством з авіаційної безпеки, правовою основою діяльності якого є Регламент (ЄС) № 1592/2002 Європейського Парламенту та Ради щодо спільних правил в галузі цивільної авіації та створення Європейської Агенції з авіаційної безпеки [24]. Цей документ установлює широкий спектр вимог, впровадження яких відбувається шляхом розробки норм, що приймаються Комісією. Уніфікований підхід до забезпечення безпеки пасажирів сприяє тому, що поліпшується загальний рівень перевезень на основі впровадження відповідних стандартів — незалежно від того, яка авіакомпанія і де вона виконує ці перевезення. Забезпечуючи виконання відповідних вимог до охорони навколишнього природного середовища, Агентство сприяє зменшенню викидів у повітря і, таким чином, поліпшується якість життя через зменшення шуму, що негативно впливає на здоров'я людей. Загальні стандартні вимоги до авіаційної промисловості спрощують та забезпечують більш швидку процедуру виходу на ринок послуг з авіаперевезень, нових видів техніки та відповідних послуг.

На той час, як Регламент Комісії (ЄС) № 622/2003 [131] встановлює заходи з імплементації спільних базових стандартів авіаційної безпеки, які необхідно запровадити відповідно до Регламенту (ЄС) № 2320/2002 Європейського Парламенту та Ради [130], Регламент Комісії (ЄС) № 1217/2003, що встановлює спільні специфікації для національних програм контролю за якістю безпеки в цивільній авіації [132], містить детальні вимоги та встановлює, яким чином держави—члени ЄС будуть контролювати виконання стандартів Співтовариства та національних органів стандартизації із забезпечення авіаційної безпеки.

Іншим документом, що сприяє регулюванню авіаперевезень, є Регламент Комісії (ЄС) № 1486/2003, [133], який установлює стандартні процедури в галузі безпеки цивільної авіації, згідно з якими діють інспекції держав—членів. Зокрема, у вступній статті зазначається, що інспекції мають проводитись прозоро, ефективно, гармонізовано і послідовно. На держави—члени покладається обов'язок співробітничати з Комісією при здійсненні інспекцій. Як зазначається в положеннях Регламенту, таке співробітництво є ефективним при взаємодії на всіх етапах проведення інспекції, тобто, при підготовці до неї, у процесі здійснення самої інспекції та у процесі звітування про здійснені інспекції. При цьому держави—члени мають забезпечити, щоб повідомлення про інспекцією залишалось таємницею з метою недопущення зриву проведення такої інспекції. Також, саме держави—члени мають забезпечувати, щоб інспектори Комісії мали змогу здійснювати свої повноваження з інспекції безпеки діяльності цивільної авіації. Зокрема, держави—члени мають забезпечувати доступ інспекторів до таких

документів: національної програми безпеки цивільної авіації; національної програми контролю за якістю безпеки цивільної авіації; програм безпеки визначених аеропортів та повітряних перевізників; результатів аудиту повітряних перевізників та аеропортів. Для проведення таких інспекцій, держава—член зобов'язана надати Комісії національних аудиторів, які будуть брати участь як у процесі підготовки таких інспекцій, так і у процесі самої інспекції та складанні звіту за її результатами.

Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС) № 849/2004 [237] доповнив Регламент (ЄС) № 2320/2002 Європейського Парламенту та Ради [130], установленням спільних правил у забезпеченні безпеки у цивільній авіації шляхом внесення роз'яснень та необхідних коректив. Зокрема, в частині 2 Додатка до Регламенту встановлено, що структура терміналів аеропорту, пасажирських та вантажних терміналів, що мають прямий вихід до льотної смуги, мають враховувати вимоги щодо: (а) управління безпекою, що здійснюється відносно пасажирів, багажу, вантажів, кур'єрської та експрес пошти, простої пошти; (б) захисту та контролю за доступом до льотної смуги, службових зон та інших важливих частин аеропорту та його будівель; (в) ефективного використання обладнання, що застосовується для забезпечення безпеки. Регламент також встановлює правила обшуку повітряних суден, відповідальність за безпеку літаків, огляду багажу тощо. Установленню спільних визначень щодо технічних деталей зон обмежень в аеропортах для забезпечення безпеки, на виконання Регламенту ЄС № 2320/2002, присвячено Регламент Комісії (ЄС) № 1138/2004 [238]. Так, в аеропортах, де доступ до службових зон мають більше 40 членів персоналу, ретельно охоронюваними частинами аеропорту вважаються: (а) всі частини аеропорту, до яких мають доступ відлітаючі пасажирі разом з їх ручним вантажем, після огляду; (б) будь-яка частина аеропорту, через яку відлітаючі пасажирі з ручним вантажем можуть пройти після огляду чи в якій такий вантаж може бути занесеним. Проте, не лише багаж пасажирів перевіряється до потраплення його в ретельно охоронювані частини аеропорту, але й багаж екіпажів повітряних суден та багаж іншого персоналу.

Правовою основою системи фрахтування у державах—членах Європейського Союзу є Регламент Ради (ЄС) 2409/92 [239] стосовно тарифів на пасажирські та вантажні авіаперевезення між державами—членами Співтовариства. Вантажні та пасажирські тарифи визначаються вільно згідно з ринковими принципами, де ціна встановлюється вільно відповідно до інтересів споживача та авіаперевізника для забезпечення доступу авіаперевізників Співтовариства до внутрішніх повітряних шляхів. Лише авіаперевізники, що діють згідно з цим Регламентом, можуть запроваджувати нові продукти на ринку авіаперевезень та встановлювати на них ціни нижчі ніж ті, що вже існують. Відповідно до статті 6 Регламенту держави—члени Європейського Союзу можуть у будь-який час змінити тариф, беручи до уваги умови конкуренції, які змінилися на тому чи іншому маршруті. Підвищення тарифів не відбувається, якщо на ринку існує високий рівень конкуренції, і нові авіаперевізники не завдають шкоди своїми діями авіаперевізникам, що вже працюють певний час на ринку авіаперевезень. Саме завдяки гнучкості системи підходів до встановлення тарифів користувачі авіатранспортом мають можливість мандрувати за досить сприятливими тарифами. Оператори вантажних авіаперевезень надають широку гаму послуг з високим рівнем якості обслуговування.

Іншим правовим документом, який пов'язаний із питаннями фрахтування, є Регламент (ЄС) № 437/2003 Європейського Парламенту та Ради [240] стосовно обігу інформації щодо перевезення пасажирів, вантажів та пошти. Основним завданням цього документа є збирання інформації щодо перевезень для порівняння її з даними ІКАО. Таке порівняння використовується для визначення кількості авіаперевезень між різними країнами. Авіаперевезення впливають на розвиток держав, і тому останні активно співпрацюють з міжнародними структурами, які постійно працюють в напрямку розробки відповідних правових механізмів зі спрощення різних процедур та сприяння підвищенню рівня якості при наданні авіаційних послуг. Звичайно, найбільш впливовою у цьому контексті є ІКАО, але розробкою механізмів регулювання авіаперевезень займаються і Міжнародна асоціація вантажних авіаперевезень (ТІАСА), ЮНКТАДТ (UNCTAD) та ОЕСР (OECD), які, серед міжнародних авіаційних асоціацій та торговельних форумів, більше уваги приділяють питанням лібералізації умов авіаперевезень, митним реформам, зниженню рівня корупції, що у кінцевому результаті сприяє економічному розвитку держав.

Законодавство України, як і міжнародне законодавство, не містить детальної регламентації відносин фрахту повітряних суден. Проте законодавством України та Конвенцією «Про

міжнародну цивільну авіацію» (учасником якої є Україна та всі держави—члени Європейського Союзу) визначено основні умови укладання та реєстрації договорів фрахту, які укладаються між авіаперевізниками. Україна ратифікувала, зокрема, Протокол про введення нової статті 83-bis до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, в якому відзначається, що договірні держави виявляють бажання регламентувати передачу певних функцій та обов'язків державою реєстрації державі—експлуатанту повітряного судна в разі фрахтування повітряних суден. Додаток 8 до Конвенції «Про міжнародну цивільну авіацію» зазначає, що для полегшення фрахту повітряних суден, в рамках міжнародної аеронавігації, згідно із статтею 33 Конвенції, на державу реєстрації покладається обов'язок визнавати посвідчення про придатність до польотів, видане іншою державою — членом ІКАО, і надавати йому силу за умови, що норми льотної придатності, які застосовуються при видачі такого посвідчення або надання йому сили, відповідають мінімальним стандартам, які час від часу ІКАО може встановлювати згідно з Конвенцією, або перевищують їх.

Питання правового регулювання здійснення вантажних та пасажирських перевезень міжнародними транспортними коридорами в Україні, відповідно до Постанови Кабінету Міністрів № 1526 від 2 листопада 2006 р. «Про утворення Державної авіаційної адміністрації», відносяться до Державної авіаційної адміністрації, яка функціонує на базі ліквідованого Державного департаменту авіаційного транспорту та Державної служби з нагляду за забезпеченням безпеки авіації. Державна авіаційна адміністрація функціонує та має забезпечувати безпечну діяльність авіаційної галузі та її всебічний розвиток згідно з національним законодавством та міжнародними стандартами, нагляд за їх дотриманням усіма експлуатантами, що працюють в Україні. Вона є спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації, на який покладається: а) державний нагляд за забезпеченням безпеки авіації, сертифікація і реєстрація об'єктів і суб'єктів авіаційної діяльності та її ліцензування, забезпечення діяльності об'єднаної цивільно-військової системи використання повітряного простору, регулювання використання повітряного простору та обслуговування повітряного руху, захист авіації України від незаконного втручання в її діяльність; б) сприяння зовнішньоекономічній і міжнародно-правовій діяльності цивільної авіації, здійснення централізованого управління діяльністю цивільної авіації, забезпечення розвитку цивільної авіації, науковий супровід діяльності авіації, забезпечення ефективного використання коштів Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях; в) проведення розслідування авіаційних подій до моменту створення незалежного органу з розслідування.

Правовою основою забезпечення регулювання вантажо- та пасажиропотоків міжнародними транспортними коридорами в українському законодавстві є Повітряний кодекс України [136] (стаття 3), Закон України «Про підтвердження відповідності» [241], Закон України «Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації», Указ Президента України «Про основні напрями конкурентної політики на 2002—2004 роки» [242], постанова Кабінету Міністрів України «Про заходи щодо виконання Закону України «Про пожежну безпеку» [243], постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності суб'єктів господарювання за шкоду, яка може бути заподіяна пожежами та аваріями на об'єктах підвищеної небезпеки, включаючи пожежо-, вибухонебезпечні об'єкти та об'єкти, господарська діяльність на яких може призвести до аварій екологічного і санітарно-епідеміологічного характеру» [244], постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України» [137] та інші документи, що відносяться до Правил сертифікації аеропортів.

Правила визначають правові та організаційні засади обов'язкової сертифікації авіаційної діяльності з надання аеропортових послуг в цивільній авіації (ЦА) України і встановлюють порядок і процедури сертифікації аеропортів, аеропортових служб (далі — АС) та суб'єктів комерційного обслуговування в аеропортах (далі — СКО). Вони використовуються для сертифікації технологічних процесів, виробничих структур, організаційних та технічних систем і засобів виробництва, а також авіаційного персоналу з метою підтвердження їх відповідності до сертифікаційних вимог, спрямованих на забезпечення безпеки польотів (далі — БП), авіаційної безпеки, екологічної безпеки (далі — ЕБ) та охорони праці (далі — ОП) на об'єктах, призначених для приймання і відправлення повітряних суден, обслуговування авіаційних перевезень та авіаційних робіт.

Що стосується забезпечення надання відповідної безпеки обслуговування пасажирів, то тут правовою основою є стаття 3-1 Повітряного Кодексу України [136]. Положення про вosenізовану охорону авіапідприємств цивільної авіації України, яке розроблено відповідно до Закону України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» та Додатка 17 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року «Безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання» з урахуванням рекомендаційних стандартів Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО Doc. 8973/6 2002 року), Європейської конференції цивільної авіації. Зокрема, в ст. 3-1 Повітряного Кодексу України йдеться про державний нагляд за забезпеченням безпеки авіації. Відповідно до цієї статті державний нагляд за забезпеченням безпеки авіації здійснює спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади, яким є Державна авіаційна адміністрація. Взаємодія органів виконавчої влади України щодо нагляду за безпекою польотів повітряних суден здійснюється в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Для оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації розроблена відповідна Інструкція з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України. Вона розроблена відповідно до Закону України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» [141] з урахуванням рекомендацій і стандартів міжнародної організації цивільної авіації ІКАО, Європейської конференції цивільної авіації СКЦА і регламентує порядок оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України з метою створення організаційно-правових засад щодо забезпечення авіаційної безпеки та ефективності діяльності цивільної авіації України. На забезпечення безпеки цивільної авіації спрямовано відповідну Програму авіаційної безпеки цивільної авіації, метою якої є створення організаційно-правових засад щодо забезпечення авіаційної безпеки та ефективності діяльності цивільної авіації. Основним завданням Програми є здійснення заходів із забезпечення захисту, охорони та безпеки пасажирів, членів екіпажу, авіаційного персоналу, повітряних суден, об'єктів аеропорту та об'єктів радіонавігаційного забезпечення незалежно від їх форм власності та підпорядкованості. Підтримка відповідного рівня авіаційної безпеки здійснюється за такими основними напрямками: жодне повітряне судно, занесене до державного реєстру цивільних повітряних суден, не може вилітати за відсутності документів, які дають право на провадження господарської і комерційної діяльності в галузі цивільної авіації; жодна особа або транспортний засіб не може увійти або зайти в контрольовану, стерильну зону та зону обмеженого доступу без перепустки та проходження контролю на безпеку; жодну особу не може бути допущено на борт повітряного судна без відповідного дозволу; предмети та обладнання, а також ручна поклажа, багаж, вантаж, кур'єрські та поштові відправлення, бортові припаси не може бути взято на борт повітряного судна без проходження контролю на безпеку; юридичні особи, діяльність яких пов'язана із забезпеченням авіаційної безпеки, повинні мати відповідне свідоцтво (сертифікат); авіаційний персонал та інші спеціалісти (особи), робота яких стосується авіаційної безпеки, може бути допущено до виконання такої роботи лише на підставі свідоцтва (сертифіката); міжнародні угоди про повітряне сполучення, укладені Україною з іншими державами, повинні містити вимоги з авіаційної безпеки відповідно до стандартів і рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації.

Правила проведення оглядів та спеціальних доглядів повітряних суден цивільної авіації України розроблено відповідно до Закону України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» та Повітряного кодексу України [136] і вони поширюються на всіх юридичних і фізичних осіб, суб'єктів підприємницької діяльності, що виконують роботу, пов'язану із забезпеченням авіаційної безпеки та попередженням актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації України та встановлюють порядок проведення оглядів, доглядів та спеціальних доглядів повітряних суден.

Інспектування та контроль діяльності авіакомпаній (підприємств) цивільної авіації України, незалежно від форм власності та відомчої належності, щодо виконання останніми авіаційних правил України здійснюється фахівцями Державної авіаційної адміністрації.

На підставі вимог Повітряного кодексу України [136], Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації України, стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації та Європейської конференції цивільної авіації (далі — СКЦА), з метою приведення у відповідність до вимог міжнародних стандартів якості виконання службових обов'язків персоналом служб авіаційної безпеки, для належного забезпечення захисту авіаційних суб'єктів ЦА від актів незаконного втручання (АНВ) було розроблено Програму контролю якості з питань авіаційної безпеки. У ній, зокрема, визначаються вимоги і рекомендації щодо критеріїв підбору, прав та обов'язків інспекторського персоналу з авіаційної безпеки, а також створюється механізм контролю якості роботи персоналу служб авіаційної безпеки

шляхом проведення інспекцій, сертифікацій, перевірок, ситуаційних експериментів і розслідувань. Програма є обов'язковою як для інспекторського складу Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації, так і для інших юридичних осіб, які здійснюють контроль за підбором, підготовкою і роботою інспекторського персоналу служб авіаційної безпеки в авіаційних суб'єктах, зареєстрованих на території України, незалежно від форм власності і відомчої підпорядкованості. Цим документом передбачається здійснення контролю якості з авіаційної безпеки як з боку Державної авіаційної адміністрації на підставі цієї Програми, так і з боку інспекторського складу авіаційних суб'єктів на підставі власної програми контролю якості із забезпечення вимог власної програми авіаційної безпеки.

Правила сертифікації навчально-тренувальних центрів [245], на підставі яких здійснюють підготовку, перепідготовку та підвищення кваліфікації персоналу з авіаційної безпеки, поширюються на юридичних осіб, які входять до сфери управління Державної авіаційної адміністрації і на навчальні центри авіатранспортної галузі незалежно від форм власності. Ними встановлюються сертифікаційні процедури для навчальних центрів щодо видачі сертифіката навчального центру, що дає право здійснення підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації авіаційного персоналу з питань авіаційної безпеки та інших працівників, діяльність яких стосується інтересів авіаційної безпеки, і регламентує порядок надання дозволу на право здійснення такого виду робіт.

Розгляд справ щодо видачі сертифіката покладається на Державну авіаційну адміністрацію. Усі відомості та зміст навчально-методичних матеріалів, що використовуються у процесі навчання персоналу, питання системи підготовки, які стосуються інтересів авіаційної безпеки, є конфіденційними.

Положення про введення в експлуатацію в Україні нових типів цивільних повітряних суден [246] розроблено відповідно до статті 27 Повітряного кодексу України та визначає додаткові процедури допуску до експлуатації цивільних повітряних суден нового для цивільної авіації України типу, який має сертифікат типу України або еквівалентний документ, розробником або виробником яких є Україна. Ці процедури є додатковими до процедур, що визначені Правилами видачі сертифікатів льотної придатності цивільних повітряних суден України та Положенням про інспектування цивільних повітряних суден України. Схвалення організацій з технічного обслуговування нових типів повітряних суден виконується згідно з Правилами сертифікації організацій з технічного обслуговування авіаційної техніки. Допуск авіаційного персоналу до технічної та льотної експлуатації нових типів повітряних суден виконується згідно з Правилами видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні. Реєстрація повітряних суден виконується згідно з Правилами реєстрації цивільних повітряних суден в Україні. Вони поширюються і є обов'язковими для посадових осіб Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації, які встановлюють спроможність Заявника виконувати експлуатацію примірників нового для цивільної авіації України типу цивільного повітряного судна або повітряного судна, у конструкцію якого впроваджено істотну зміну, та експлуатантів, незалежно від форм власності.

Правила видачі сертифікатів льотної придатності цивільних повітряних суден України направлено на виконання відповідних вимог для належного забезпечення безпеки перевезення. Зокрема, ці Правила визначають порядок видачі, заміни, припинення чинності сертифікатів льотної придатності цивільних повітряних суден України, а також визнання дійсними сертифікатів льотної придатності, виданих іноземними державами. Вони є обов'язковими для всіх експлуатантів цивільної авіації, які зареєстровані в Україні та виконують польоти на цивільних повітряних суднах незалежно від форм власності та відомчої належності. Під час польоту сертифікат повітряного судна повинен знаходитись на ньому в оригіналі, оскільки заміна оригіналу сертифіката на копію Правилами не допускається. Сертифікат льотної придатності видається Українським авіатрансом лише повітряним суднам, які мають сертифікат типу повітряного судна України.

Безпека польотів та льотної придатності повітряних суден згідно з Повітряним кодексом України забезпечується Правилами сертифікації організацій з технічного обслуговування авіаційної техніки [247]. Вони встановлюють Державну систему сертифікації організацій з технічного обслуговування авіаційної техніки, зокрема зазначаючи, що головним засобом забезпечення державного контролю за організаціями є їх сертифікація та видача відповідного Сертифіката, без наявності якого здійснення діяльності з технічного обслуговування авіаційної техніки є не просто неможливим, але й взагалі незаконним. Правилами встановлено межі відповідальності сертифікованих організацій, що здійснюють технічне обслуговування авіаційної техніки. Зокрема, вони несуть відповідальність за: якісне виконання робіт, які зазначені в додатку до виданого їм Сертифіката; підтримання системи якості на рівні, відповідному рів-

ню на момент прийняття Укрaviaтрансом рішення про видачу Сертифіката організації; своєчасне повідомлення у встановленій формі про виявлені дефекти та інші невідповідності, які впливають на льотну придатність повітряного судна, що знаходиться на технічному обслуговуванні; створення перешкод для здійснення контролю Укрaviaтрансом за діяльністю організації тощо.

Наразі українські аеропорти не можуть надавати послуги на такому ж якісному рівні, який передбачений законодавчими актами Європейського Союзу. Одним із положень «Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу» [248] передбачається, що нові правила, стандарти, норми, технічні умови, технології, інструкції, керівництва мають відповідати програмі забезпечення якості. З цією метою Кабінет Міністрів України прийняв важливе рішення щодо будівництва великого аеропорту, передавши земельну ділянку господарюючому суб'єкту для його будівництва і зняв усі конфліктні питання навколо цієї проблеми. Саме будівництво такого великого аеропорту сприятиме поліпшенню рівня обслуговування транзитних авіаперельотів та сприятиме розбудові мережі авіакоридорів.

Іншим важливим напрямком по регулюванню авіаперевезень є система забезпечення безпеки, якій в Україні приділяється значна увага. Так, з прийняттям наказу Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 21 липня 2006 року розпочато застосування елементів Системи управління безпекою польотів (Safety Management System) та реалізація програми «Оцінка безпеки іноземних повітряних суден» (Safety Assessment of Foreign Aircraft, SAFA) в Україні у рамках членства України в Європейській Конференції цивільної авіації (СКЦА): а) авіаційна влада кожної Договірної Сторони може вимагати від призначеного авіапідприємства повідомлення про встановлення та введення в систему бронювання тарифів на міжнародні повітряні перевезення, які здійснюються відповідно до цієї Угоди; б) не обмежуючи застосування антімонопольного законодавства та законодавства стосовно захисту прав споживачів держави кожної Договірної Сторони, втручання авіаційної влади Договірних Сторін обмежується таким; в) запобігати встановленню надмірно низьких або дискримінаційних тарифів або практики їх застосування і таким чином, захищати споживачів від застосування надмірно високих або надмірно обмежуючих тарифів, пов'язаних зі зловживанням домінуючим становищем на ринку або змовою авіапідприємств, та захищати авіапідприємства від встановлення тарифів, які штучно занижено завдяки прямій або непрямої урядовій субсидії чи підтримці, за винятком державної допомоги в галузі авіаційної безпеки.

Якщо авіаційна влада будь-якої Договірної Сторони вважає, що поданий тариф є несумісним з положеннями цієї статті, вони надсилають відповідне повідомлення призначеному авіапідприємству, яке після отримання такого повідомлення негайно призупиняє застосування такого тарифу. Водночас авіаційним владним структурам іншої Договірної Сторони направляється запит про проведення консультацій стосовно тарифів разом з роз'ясненням про причини незадоволення. Такі консультації мають бути проведені не пізніше тридцяти (30) днів з дати отримання такого запиту. Якщо домовленостей не досягнуто, рішення авіаційної влади Договірної Сторони країни початку перевезення переважає.

Слід зазначити, що перевезення відбуваються на основі класичної формули визначення фрахту, тобто плати власнику транспортного засобу за перевезення вантажів та пасажирів, а також за завантаження та розвантаження, що встановлюється угодою між власником літака, фрахтовиком та фрахтувальником, в якій встановлюється фрахтова ставка для кожного конкретного перевезення.

Головними перевагами авіаперевезень є швидкість та безпека, хоча ці перевезення не дешеві. Система фрахтування організаційно включає компанії, які займаються пошуком найбільш привабливої авіакомпанії для перевезення вантажу та експедитора (комісійного агента, відповідального за операції, пов'язані з авіаперевезенням). Усі ці сторони укладають транспортний контракт між собою, де визначаються обов'язки кожної зі сторін. Авіакомпанія відповідає за перевезення, а експедитор — за завантаження і підготовку накладних (Air way bill). Визначається відправник, пункт доставки та отримувач, а також кількість пакунків чи ящиків із визначенням ваги. Таку ж роль може виконувати і так званий Транспортний лист (Air Transport Letter-LTA). Слід зазначити, що більшість експедиторів оформляє накладні. Базовий тариф на авіаперевезення залежить від ваги та об'єму вантажу. Цей підхід щодо визначення тарифу рекомендовано Міжнародною Асоціацією Авіаперевізників (IATA). Існує єдиний тариф на завантаження (ULD — Unit Load Device), який використовується для визначення завантаження однієї одиниці вантажу на основі мінімальної ціни. Його використовують при визначенні завантаження конкре-

тного вантажу, оскільки кожний вантаж має свою специфіку. Якщо вантаж перевищує вагу, яку було визначено у контракті, то додаткова вага оплачується за узгодженим тарифом.

Важливе місце у системі регулювання питань фрахтування авіаційного транспорту належить Європейській Раді Авіаперевізників, яку було засновано у 1986 році національними організаціями, що представляють інтереси як авіаперевізників, так і клієнтів, які користуються авіатранспортом. Ця організація займається обговоренням усіх питань, пов'язаних з авіаперевезеннями, розвитком інфраструктури галузі та технічними проблемами забезпечення безпеки польотів і подальших кроків лібералізації у розвитку ринку авіаперевезень, де система фрахтування визначається як важливий напрям розвитку авіаперевезень.

Європейська Рада Авіаперевізників визнає життєво необхідну роль експедиторів у виконанні авіаційних перевезень, на ринку яких за останні роки з'явилися великі компанії, які мають партнерські стосунки між собою та авіакомпаніями. Усе це сприяє високому рівню консолідації та наданню високоякісних послуг з авіаперевезень. Слід зазначити, що відправник може укласти угоду на відправлення вантажу і без експедиторської компанії, але тоді він буде змушений створити у себе відповідну службу чи наймати відповідні служби в аеропорту для проведення вантажних операцій в аеропорту відправлення.

Деякі експедиторські компанії надають послуги, базуючись на своїх власних принципах і вимогах. У цьому випадку виникає ситуація, коли експедитори продають вільне місце для вантажу на авіалінії як агенти авіакомпанії або надають інші послуги, такі як сприяння проходженню митного оформлення, забезпечення документалею, надання наземного транспорту та складських приміщень. Тобто експедиторська компанія бере на себе усі зобов'язання щодо доставки вантажу і працює як постачальник комплексних послуг, а не як посередник.

Законодавство України цілком відповідає положенням Конвенції «Про міжнародну цивільну авіацію» і регулює фрахт. Передбачається, що у своїй діяльності з фрахтування ПС експлуатант повинен керуватися документами та договорами, узгодженими з Укравіатрансом. Повітряне судно, для отримання сертифіката експлуатанта, повинно бути внесено у спеціальні експлуатаційні положення (СЕР) експлуатанта, який його орендує. В цьому випадку у разі подання звернення на отримання сертифікату експлуатанта слід представити копії відповідних договорів про оренду, а при видачі сертифіката слід враховувати умови їх оренди.

Оренда іноземних повітряних суден (оренда повітряних суден, зареєстрованих в одній державі експлуатантами іншої держави) має суттєві особливості, пов'язані з потребою чітко визначити, яка зі сторін (орендодавць або орендар) несе відповідальність за безпеку експлуатації та льотну придатність повітряних суден. У договорі оренди слід визначити обов'язки сторін та правила держав, що застосовуються. Договори оренди, фрахту, обміну ПС між юридичними особами України та іноземної держави повинні відповідати чинному законодавству України, міжурядовим договорам (угодам) про повітряні сполучення, положенням Конвенції «Про міжнародну цивільну авіацію», пов'язаним з нею додаткам. Особливістю укладення договорів оренди, фрахту та обміну повітряних суден є вимога обов'язкового їх узгодження з Укравіатрансом.

За загальним правилом, при здачі в оренду повітряних суден цивільної авіації України експлуатанту іншої держави такі повітряні судна не виключаються з реєстру цивільних повітряних суден України. Виключення повітряних суден з реєстру повітряних суден України здійснюється лише за умови, якщо цього вимагають закони країни—орендаря.

Регулювання відносин фрахту в Україні та державах—членах Європейського Союзу відбувається за допомогою основного інструмента — Конвенції «Про міжнародну цивільну авіацію». Ця регламентація закладає основи відносин фрахту, проте не є дуже детальною. Саме це дозволяє державам-членам Європейського Союзу використовувати свої власні інструменти для її деталізації з метою лібералізації відносин фрахту. Повітряний же кодекс України визначає лише рамкові параметри авіаперевезення, тому з метою вдосконалення системи фрахтування та авіаперевезень в Україні і приведення її у відповідність до вимог міжнародного права, Державіаслужба України (попередниця Державної авіаційної адміністрації) розробила проект Правил повітряних перевезень вантажів (на виконання Програми інтеграції України до Європейського Союзу [4]). Метою Правил є встановлення загальних умов перевезення вантажів повітряним транспортом, якими забезпечується належний рівень безпеки польотів та якості перевезень. Порівнюючи положення Правил повітряних перевезень вантажів із законодавством Європейського Союзу, можна стверджувати, що система фрахтування України знаходиться на етапі приведення у відповідність до основних принципів обслуговування клієнтів, викладених у законодавстві Європейського Союзу.



## Розділ 6

### ПРАВОРЕ РЕГУЛЮВАННЯ КОМБІНОВАНИХ (ЗМІШАНИХ, ІНТЕРМОДАЛЬНИХ) ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ЗАКОНОДАВСТВІ ЄС ТА УКРАЇНИ

З метою розвитку змішаних перевезень в Європі, ООН створила робочу групу з комбінованих перевезень, яка є підрозділом Комітету з внутрішнього транспорту Європейської Економічної Комісії. В 2003 році Комітет з внутрішнього транспорту ЄК ООН розробив Глосарій [249], в якому наводяться основні терміни, що використовуються в комбінованих перевезеннях або мають до них відношення. Всі визначення, що відносяться безпосередньо до Європи, можуть бути використані в інших регіонах світу, проте вони призначені для роботи трьох міжурядових організацій — Європейського Союзу, Європейської конференції міністрів транспорту (ЄКМТ) та Європейської Економічної Комісії ООН, яка підготувала даний документ. Мета цього Глосарію полягає в тому, щоб визначити значення термінів і зробити їх доступними для розуміння тим, хто ними користується: політикам, технічному персоналу та операторам перевезень різних видів транспорту. У Глосарії зі статистики транспорту ЄК ООН, Євростату та ЄКМТ у розділі F.1-01, стор. 114—115 наведено такі визначення інтермодальним перевезенням, як це наведено нижче.

Інтермодальні перевезення — це перевезення вантажів в одній тій самій вантажній одиниці чи одним транспортним засобом, яке послідовно використовується видами транспорту без переробки самих вантажів при зміні виду транспорту.

У більш широкому значенні термін «інтермодальність» вживається для опису системи, яка припускає використання двох чи більше видів транспорту для перевезення тієї самої вантажної одиниці чи вантажного автотransпортного засобу в рамках комплексного транспортного ланцюга (від дверей до дверей) без вантажно-розвантажувальних операцій.

Мультимодальні перевезення — це перевезення вантажів меншою мірою двома різними видами транспорту. Таким чином, інтермодальні перевезення є окремим видом мультимодальних перевезень.

Міжнародні змішані перевезення — перевезення вантажів меншою мірою двома різними видами транспорту на основі договору змішаного перевезення з місця в одній країні, де вантажі поступають у відання оператора змішаного перевезення, до обумовленого місця доставки в іншій країні. (Конвенція ООН «Про міжнародні змішані перевезення вантажів» [250]).

Комбіновані перевезення — цей термін використовується ЄК ООН у тому ж значенні, що і термін «інтермодальні перевезення». Для цілей транспортної політики ЄКМТ обмежує значення терміну «комбіновані перевезення» — інтермодальні перевезення, в рамках яких більша частина європейського рейсу припадає на залізничний, внутрішній водний чи морський транспорт та будь-який початковий чи кінцевий відрізок шляху, на якому використовується автомобільний транспорт, є максимально коротким.

Комбіноване перевезення — перевезення вантажів на одній тій самій транспортній одиниці з використанням декількох видів транспорту (Європейська угода про важливі лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти (УЛКП) [251]).

Відсутність нової міжнародної конвенції, яка б спеціально застосовувалася до змішаних перевезень таким же чином, як існуючі конвенції, застосовуються до перевезень одним видом транспорту, а також необхідність вжиття заходів, спрямованих на подолання відсталості, з комерційної точки зору, практики розробки великої кількості документів, що ризикують між собою, які оформлюють угоди про змішані перевезення, змусили Міжнародну торгову палату (International Chamber of Commerce — ICC — МТП), членами якої є торгові палати понад 80-ти країн світу, розробити в 1973 році певну мінімальну кількість уніфікованих правил. Особливістю трактування термінів міжнародними правилами є те, що вони, на відміну від Глосарію — документа, в якому містяться терміни, що використовуються в змішаних перевезеннях, визначають, що змішані перевезення в Європі мають назву змішаних («combined»), в США — інтермодальних («inter-modal»), а в інших країнах — мультимодальних («multi-modal»). Проте

ніякого конфлікту визначень тут не виникає, оскільки в документі ООН, як вже було зазначено вище, вказано, що ці визначення в самому вузькому сенсі не можуть застосовуватись в галузі права і статистики, де вже існують відповідні довідкові документи. Отже, кожен нормативний документ імперативного чи диспозитивного характеру, що діє на міжнародному рівні, може сам, як правило, в своїй преамбулі або одній з перших статей, визначити поняття тих термінів, які використовуються в його тексті. Відповідно до міжнародних правил перевізний документ (документ комбінованих перевезень — combined transport document) видається особою, яка може або фактично надавати транспортні засоби, або, принаймні, їх частину, або виступати лише як організатор надання всіх або частини транспортних засобів іншим особам для здійснення змішаних перевезень. Правила комбінованих перевезень застосовуються при видачі документа комбінованих перевезень. Видаючи цей документ, оператор змішаного перевезення (combined transport operator, СТО) повністю бере на себе відповідальність за здійснення змішаного перевезення, а також на певних умовах несе відповідальність за втрату або пошкодження вантажу та за затримку його доставки. Проте, оскільки правила МТП застосовуються до приватних угод, відповідальність має регламентуватись відповідними правилами, що діють на одному з видів транспорту, якщо втрата або пошкодження вантажу можуть бути віднесені до певної стадії перевезення, а також Правилами МТП, якщо причина втрати або пошкодження вантажу є «прихованою», тобто її неможливо віднести до певної стадії перевезення. Крім того, Правила враховують зростаючу тенденцію до заміни оборотних товаророзпорядчих документів, надання яких в місці призначення є обов'язковою умовою доставки вантажу, необоротними документами, відповідно до яких вантаж доставляється отримувачу, що вказаний в цьому документі, без надання будь-якого документа і передбачають видачу як оборотного, так і необоротного документа комбінованих перевезень.

## **6.1. Правове регулювання комбінованого перевезення у законодавстві ЄС**

В нормативних актах Європейського Союзу використовується термін «комбіновані перевезення» та така особливість цього терміну як «інтермодальність». Так, у Комюніке Комісії від 29 травня 1997 р. приділяється увага про інтермодальність та інтермодальні перевезення вантажів в межах Європейського Союзу щодо системи логістики для перевезень вантажів; стратегії і дії щодо впровадження заходів, послуг і підтримки розвитку інтермодальності (СОМ(97) 243 фінал — не опублікований в Офіційному Журналі). В Комюніке зазначається, що постійне зростання обсягів перевезення вантажів призводить до зростання інтенсивності руху й утворення дисбалансу у використуванні різних видів транспорту: автомобільний транспорт бере все більшу частку ринку, тоді як частка залізниць зменшується. Мета застосування інтермодальності — створення оптимальної інтеграції різних видів транспорту щодо забезпечення безперервних транспортних послуг від дверей до дверей для задоволення потреб замовника, ефективно використовувати транспортну систему, створюючи конкуренцію між операторами. Таким чином, інтермодальність, як визначено Комісією, це — характеристика транспортної системи за якої, як мінімум, два різних види транспорту використовуються для того, щоб забезпечити доставку вантажів від дверей до дверей. Застосування інтермодальності надає можливість використовувати більш раціонально провізні спроможності транспорту. Інтермодальність дає можливість краще використовувати роботу залізниць, внутрішнього водного та морського транспорту, які кожний окремо не може надавати послугу від дверей до дверей.

Інтермодальність було застосовано до транспортної політики, що проводиться Європейським Союзом, з наміром: лібералізації транспортного ринку; розвитку Транс'європейської мережі (TEN); спрощення технології просування вантажів, ефективного ціноутворення; залучення інформаційного забезпечення транспорту. Застосування інтермодальних перевезень стикається з певним числом бар'єрів. Зміна виду транспорту протягом перевезення вантажу більше, ніж просте перервантя вантажу. Витрати, що виникають при цьому, в результаті впливають на конкурентоспроможність інтермодальних перевезень. Ці витрати визначаються з вищих цін, довших маршрутів транспортування; більших затримок або менш надійних крайніх термінів доставки вантажів; зниження якості послуг; обмеження видів вантажів; більшого

ризик пошкодження вантажу; більш комплексних адміністративних процедур. Труднощі, що виникають при інтермодальних перевезеннях, проявляються у неспроможності пов'язати результати цих перевезень з витратами на наступних рівнях: інфраструктура і устаткування транспорту: — відсутність відповідних мереж і взаємозв'язків, перенесення витрат на операторів; кожний вид транспорту фінансується і керується окремо. Важко встановити відповідальність за покращення зв'язку між видами транспорту; нездатність управляти видами транспорту через, наприклад, відмінність систем залізничної сигналізації; не згармонізовані різні розміри вантажної одиниці між видами транспорту; використання інфраструктури і терміналів: — певні послуги, як, наприклад, ідентифікаційні або продуктивні інформаційні системи транспорту не дійсні в інтермодальних ситуаціях; різні види транспорту надають нерівну якість послуг; комерційна інформація і методи не завжди координуються серед різних видів транспорту; термінали не завжди пристосовані під розклад руху поїздів та суден, тоді як робочі часи водіїв і команди не завжди задовольняються до інтермодальних дій; не згармонізовані розклади руху між різними видами транспорту; послуги і правила, що націлюються на види транспорту: — відсутність електронних систем комунікації гармонізованих серед різних операторів в межах інтермодальної послідовності запобігає відповідному плануванню; при пошкодженні вантажів важко встановити відповідальність, оскільки різні залучені види транспорту управляються різними міжнародними договорами; адміністративні вузькі місця ослаблюють конкурентоспроможність інтермодального транспорту.

Функціонування транспорту, що бере участь в інтермодальних перевезеннях, має координуватися на цих різних рівнях. Стикаючись з цією ситуацією, Комісія відстоює певне число підходів щодо просування інтермодальних перевезень в Європі. Так, мета об'єднаної інфраструктури і засобів транспорту — мати єдину мережу інфраструктури для того, щоб гарантувати, що різні види транспорту можуть взаємодіяти і взаємопов'язуватися. Для того, щоб робити це, Комісія має рекламувати інтермодальну конфігурацію транс'європейської мережі TEN; підтримувати впровадження логістичних послуг; проводити процес гармонізації вантажних транспортних одиниць (розмірів і ваги). Заходи, що сприяють поліпшенню дій, сумісності або взаємодії мереж: аналіз ринку для того, щоб об'єднати транспорт і логістику; розширення програми РАСТ, правонаступниці програми Марко Поло [161]; створення транс'європейських вантажних залізниць, що забезпечать відкритий доступ; складання загальних принципів ціноутворення і витрат для різних видів транспорту; удосконалення Регламенту Ради № 1107/70/ЄЕС [71] (нова пропозиція COM (2000) 0007 фінал) щодо об'єданого транспорту, маючи на увазі необхідність поліпшити конкурентоспроможність цього сектора; визначення підходів щодо надання державної допомоги інтермодальним перевезенням; застосування правил конкуренції до інтермодального вантажного перевезення; координація інтермодальних розкладів руху за допомогою створення електронного розрахункового центру. Для того, щоб досягти інтермодальності, необхідно мати правила, єдині до всіх видів транспорту. Для того, щоб цього досягти, Комісія заохочує до наступного: забезпечення інтермодальних електронних систем обробки даних реального часу; використання структур комунікації, як наприклад супутники для того, щоб контролювати і розміщувати вантажі на різних видах транспорту; стандартизація безпаперових процедур та документів, і, особливо, митних процедур. Певні заходи мають просуватися щодо дослідження і нововведення через мережу INTER-РАСТ дослідження і програми розвитку інтермодальності; підготовки методології і установки європейського інтермодального довідкового центру; кооперація серед держав—членів; підготовка концепції інтермодальної статистики. Питання інтермодальності та інтермодальних перевезень розглядається у таких нормативних актах Європейського Союзу: Вдосконалена пропозиція для Директиви Європейського Парламенту і Ради щодо інтермодальних вантажних одиниць (COM(2004) 361 — не опублікований в Офіційному Журналі), Регламент № 1382/2003/ЄС Європейського Парламенту та Ради [161], Регламент Ради № 2196/98/ЄС, Директива Ради 92/106/ЄЕС [253].

Питання комбінованих перевезень в Європейському Союзі є надзвичайно актуальним. Насамперед, про це свідчить той факт, що більша частина Білої книги Європейської Комісії, присвяченої транспортній політиці Європейського Союзу до 2010 року [142], займають саме вони. Метою політики Європейської Комісії щодо комбінованих перевезень є підтримка ефективних перевезень вантажів «від дверей до дверей» з використанням в ланцюжку вантажного перевезення двох або більше видів транспорту. Біла книга сприяє цілям зміщення балансу між видами перевезень. Кожен з видів має свої переваги, як-то: номінальна місткість, високий рі-

вень безпеки, зручність, низьке енергоспоживання, низький рівень забруднення навколишнього середовища. Комбіновані перевезення дозволяють кожному з видів транспорту відігравати свою роль в побудові ланцюжка перевезень, який в комплексі є більш ефективним, більш дешевим та екологічно чистим, ніж дорожній транспорт.

Європейське транспортне право щодо комбінованих перевезень базується на ряді міжнародних нормативно-правових актів, а саме: Гаазьких правилах про морське перевезення вантажів 1924 року, Варшавській конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень [254], Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ) [77], Протоколі про зміну Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1968 р., Гаазько-Вісбійських правилах 1978 року, Гамбурзьких правилах від 31.03.1978 р., Женевській Конвенції про міжнародні змішані перевезення вантажів [250]. Відповідно до вищезазначених міжнародних нормативно-правових актів для міжнародних комбінованих перевезень вантажів установлено: період відповідальності — у період знаходження вантажу у віданні перевізника або оператора комбінованого перевезення та на суші від «стропа до стропа»; підстави відповідальності — не забезпечення збереження вантажу, презюмована вина або недбалість, не збереження багажу і вантажу, прострочення у доставці вантажу; межі відповідальності — за місце або одиницю вивантаження (1 кг), або за документ; строк повідомлення про втрату або пошкодження — від трьох до 15 днів; строк позовної давності — від одного до двох років; транспортні документи — накладна, коносамент (оборотний коносамент), інший оборотний або необоротний документ комбінованого перевезення.

Конвенція ООН «Про міжнародні змішані перевезення вантажів» [250] регулює правовий статус «оператора змішаного перевезення». Відповідно до її норм «оператором змішаного перевезення» може бути будь-яка особа, яка, по-перше, від власного імені чи через іншу, діючи від його імені особу, або робить це від імені вантажовідправника чи перевізників, які беруть участь в операціях змішаного перевезення. І, по-друге, бере на себе відповідальність за виконання договору. Тобто вантажовідправник укладає договір не з фактичним перевізником, а з оператором. Різні перевізники також вступають у взаємовідносини з оператором, а не з відправниками і вантажовласниками. Оператором може бути як один із перевізників, так і будь-яка інша особа, яка спеціалізується у галузі транспортних послуг, наприклад, експедитор. Цією Конвенцією встановлено, що договір міжнародного комбінованого перевезення називається договором комбінованих перевезень (інакше: документ комбінованих перевезень) — від англійських слів «combined transport document», що означає «документ на комбіноване/змішане перевезення»). Він посвідчує умови договору перевезення, прийняття оператором вантажу, його обов'язок доставити вантаж на місце призначення. У документі комбінованого транспорту зазначають про його оборотність або необоротність. Оборотність означає, що надання документа комбінованих перевезень у місці призначення є обов'язковою умовою доставки вантажу, а необоротність означає, що вантаж доставляється оверзвичай, зазначеному у цьому документі, без надання яких-небудь документів взагалі. Оборотний документ може бути ордерним (тобто із зазначенням у ньому вантажоодержувача, передається за допомогою індосаменту) або на пред'явника (тобто вантажоодержувачем є пред'явник цього документа). Зазначені та інші положення відображено у Міжнародних правилах, що стосуються документа на змішане перевезення вантажів (Правила МТП № 298) [255], та опублікованих Міжнародною торговою палатою—членами якої є торговельні палати більше 80 країн. Ці Правила увійшли до Конвенції ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів. Зазначені положення також відображені у типових формах документа комбінованих перевезень, що застосовують на практиці. Крім звичайно використовуваних у перевізних документах відомостей (загальний характер вантажу, основні марки, що необхідні для ідентифікації вантажу, кількість місць або предметів, вага вантажу брутто, зовнішній стан вантажу, найменування і місцезнаходження основного комерційного підприємства оператора змішаного перевезення, найменування вантажовідправника і вантажоодержувача, якщо його зазначено вантажовідправником, місце доставки вантажу, місце і дата видачі документа змішаного перевезення тощо), договір комбінованих перевезень повинен мати інформацію про: місце і дату прийняття вантажу оператором комбінованих перевезень; дату або період поставлення вантажу на місце призначення, якщо їх узгоджено сторонами; оборотність або необоротність документа комбінованих перевезень; провізні платежі по кожному виду транспорту, якщо їх узгоджено сторонами, або провізні платежі, що підлягають сплаті вантажоодержувачем; передбачений маршрут, види транспорту

і місця перевантаження, якщо вони відомі на момент виконання документа комбінованих перевезень. Будь-які умови договору комбінованих перевезень, які суперечать цій Конвенції і можуть зашкодити вантажовідправнику або вантажоодержувачу, є недійсними. У зазначеній Конвенції відособлено норми про відповідальність оператора змішаного перевезення, його службовців, агентів, вантажовідправника. Відповідальність базується за так званою «сітковою системою» або «єдиною системою відповідальності». Першу систему застосовують у випадках, якщо відома ділянка, на якій сталися втрата, нестача або пошкодження вантажу. Регламентують відповідальність нормами національного законодавства або міжнародних актів, залежно від виду транспорту, яким здійснювалося перевезення. Другу систему використовують у випадках, якщо дільниця шляху, на якій сталися втрата, нестача або пошкодження вантажу, невідома. Умови відповідальності оператора змішаного перевезення установлені Правилами Міжнародної торгової палати. Вони не залежать від стадії перевезення, на якій була заподіяна шкода вантажу.

Конвенція ООН «Про міжнародні змішані перевезення вантажів» [250] і Правила Міжнародної торгової палати [255] мають істотне значення для договору комбінованих перевезень. Конвенція застосовується до цього договору, якщо передбачено у ньому місце приймання вантажу оператором змішаного перевезення, або місце доставляння ним вантажу знаходиться в одній із договірних держав. Водночас вантажовідправник має право укладати договір з перевізниками, які здійснюють перевезення різними видами транспорту. За цих обставин застосування норм Конвенції 1980 року не є обов'язковим. Тобто її використання залежить від угоди сторін. Зазначена Конвенція не торкається застосування міжнародних договорів і національного законодавства, норми яких регулюють здійснення контролю за транспортними організаціями. Конвенція не поширюється на взаємовідносини оператора з перевізником. Оператор змішаного перевезення відповідає за шкоду, заподіяну втратою, нестачею, пошкодженням вантажу або затриманням доставки, якщо подія, яка стала причиною цього, мала місце у період знаходження вантажу в його віданні та якщо не доведе, що він, його службовці, агенти або будь-які особи, послуги яких використовувались для виконання договору, вжили усіх розумних заходів, щоб уникнути шкоди. Вантаж вважається втраченим, якщо його не було доставлено протягом 90 днів, зважаючи на закінчення строку, установленого договором, а якщо строк у договорі не установлено — зважаючи на закінчення строку, який можна було розумно чекати. У Конвенції установлені межі відповідальності оператора змішаного перевезення за шкоду, заподіяну втратою вантажу, якщо перевезення відбувалося й водною ділянкою, а також межі відповідальності у разі затримання вантажу в дорозі. У Конвенції зазначено двірчий строк позовної давності. Якщо повідомлення у письмовій формі з викладенням характеру та основних зобов'язань вимоги не було зроблено протягом шести місяців після дня видачі вантажу, або якщо вантаж не було видано після дня, коли він повинен бути виданий, позовна давність погашається після закінчення цього строку. У Конвенції передбачено альтернативні правила стосовно вибору компетентного суду позивачем. Допускається договірна підвідомчість спору. Конвенція не забороняє застосування інших міжнародних угод про перевезення вантажів у змішаному сполученні (Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) [256], Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ — СМР) [77], Варшавської конвенції тощо).

Конвенція ООН «Про міжнародні змішані перевезення вантажів» [250] досі не отримала достатньої кількості ратифікацій країн-учасниць (жодна з країн СНД, крім Грузії, у тому числі Україна, її не ратифікували) і не набрала чинності. До Конвенції приєднались лише 11 країн, у тому числі: Бурунді — 4.11.1998 р., Грузія — 21.03.1996 р., Замбія — 7.10.1991 р., Ліберія — 16.09.2005 р., Ліван — 1.06.2001 р., Малаві — 2.02.1984 р., Мексика — 11.02.1982 р., Марокко — 21.01.1993 р., Руанда — 15.09.1987 р., Сенегал — 25.10.1984 р., Чилі — 7.04.1982 р. Причин для цього декілька. Держава в особі митних органів часто може бути не зацікавлена послаблювати митний режим з його фіскальною стороною. Далеко неоднозначною є також позиція окремих галузей транспорту у конкретних країнах, які побоюються відпливу вантажів на інші види транспорту, що є конкурентами, під час розвитку змішаних перевезень. В США змішані перевезення підтримують залізниці, оскільки вони сприяють переключенню морських вантажопотоків через Панамський канал на сухопутні «ленд-бріджі» (це вид перевезення контейнерів сушею, яка є частиною маршруту типу: перевезення «море-суша» або перевезення «море-суша-море»). В Європі залізниці, навпаки, вбачають у змішаних перевезеннях через Північну Атлантику, Південно-східну Азію, між Європою та Далеким Сходом загрозу поси-

лення позицій міжнародних судноплавних монополій стосовно також і наземних перевезень в умовах єдиного загальноєвропейського митного простору. Експедиторів та автомобілістів влаштовує підтримка директорату Європейського Союзу, який поки що забороняє судноплавним фрахтовим конференціям встановлювати тарифи у змішаних перевезеннях, що покривають сухопутне транспортування. У цій ситуації БІМКО (Балтійська і міжнародна морська рада), ФІАТА (Міжнародна федерація експедиторських асоціацій) та ІАТА (Міжнародна Асоціація з повітряних перевезень) випустили проформи транспортних документів на перевезення вантажів у змішаному сполученні: коносамент «ФІАТА ФБЛ» зразка 1994 року — (Negotiable Fiata Combined Transport Bill of Lading); коносамент для міжнародного змішаного перевезення «Мультідок» — (Multimodal Transport Bill of Lading — BIMCO Multidoc) і експедиторську нейтральну авіанакладну ІАТА — Neural Air Waybill (NAWB), 1986 року. Умови цих коносаментів, а також положення Конвенції ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 року було узагальнено у 1995 році у Правилах ЮНКТАД/МТП стосовно документів змішаних перевезень або UNCTAD/JCC Rules 95. На їхній основі БІМКО прийняло у 1995 році нову редакцію мультимодального коносаменту, а ФІАТА у 1998 році — мультимодальною накладною.

Правилами Hague-Visby (Конвенція про уніфікацію деяких правил в коносаменті із змінами відповідно до Брюссельського протоколу [257]) — на етапі змішаного перевезення, перевезення на якому здійснюється морським (річковим) транспортом. Будь-яке положення Правил не забороняє сторонам у разі змішаних перевезень включити в авіавантажну накладну будь-які інші положення, що стосуються змішаних перевезень, за умови, що положення цих Правил обов'язково застосовуватимуться до повітряних перевезень.

Європейську угоду УЛКП [251] було розроблено з метою підвищення ефективності міжнародних комбінованих перевезень в Європі та їх привабливості для споживачів. Для цього суттєве значення має встановлення правових рамок, які визначають узгоджений план розвитку комбінованих перевезень і необхідну для його здійснення інфраструктуру на основі узгоджених міжнародних параметрів і стандартів. В Угоді наведено визначення понять «комбіноване перевезення», «мережа найважливіших ліній міжнародних комбінованих перевезень». У Додатку I наведено мережу найважливіших ліній міжнародних комбінованих перевезень, яка включає залізничні лінії; у Додатку II — об'єкти, що використовуються для комбінованих перевезень: термінали, прикордонні пункти, станції заміни колісних пар і залізнично-поромні переправи/ порти, які мають важливе значення для міжнародних комбінованих перевезень; у Додатку III — технічні характеристики мережі найважливіших ліній міжнародних комбінованих перевезень (кількість колій, габарити вантаження рухомого складу, база, мінімальна розрахункова швидкість, дозволене навантаження на вісь, максимальний ухил, мінімальна корисна довжина обгінних колій); у Додатку IV — експлуатаційні характеристики потягів і мінімальні вимоги до інфраструктури (до залізничних ліній, терміналів, проміжних станцій). Використання системи комбінованих перевезень може принести переваги стосовно: 1) швидкості доставки, особливо у випадках великих відстаней; 2) регулярності обслуговування; 3) надійності; 4) відсутності певних транспортних обмежень; 5) соціальних переваг для водія, який перебуває менше часу за кермом і, можливо, більше часу дома. Україна приєдналася до Угоди у 2005 році відповідно до Указу Президента України [258]. До Угоди УЛКП приєднались усі країни Європейського Союзу, крім Естонії, Ірландії, Іспанії, Латвії, Литви, Кіпру, Мальти, Об'єднаного Королівства та Швеції.

Директива Ради 92/106/ЄЕС про встановлення спільних правил для деяких видів змішаних перевезень вантажів між державами—членами [253]. Як зазначається в статті 1 Директиви, кожна з держав—членів до 1 липня 1993 року, лібералізувала операції з комбінованого транспортування від усіх систем вантажів та систем надання повноважень. Кожні два роки, починаючи з 1 липня 1995 року, Комісія складає звіт Раді про: економічний розвиток комбінованого транспорту, застосування права Співтовариства у цій сфері, визначення, за необхідністю, заходів зі сприяння операціям з комбінованих перевезень. У Директиві подається визначення поняття комбінованих перевезень, яке в її контексті включає в себе перевезення вантажів між державами—членами, в яких перша або остання частина перевезення здійснюється автотранспортом, а інша — залізницею або внутрішніми водними шляхами чи морем. Метою Директиви є зменшення навантаження на автотранспортні перевезення та розвитку комбінованих перевезень залізницею, внутрішніми водними шляхами та морським транспортом. У Директиві зазначено, що всі перевізники, які відповідають вимогам доступу до ринку перевезень ван-

тажів між державами—членами, в контексті операцій зі комбінованих перевезень між державами—членами, що здійснюють дорожні перевезення на першому або останньому етапі дорожніх перевезень є складовою частиною операцій зі комбінованих перевезень, які здійснюються з перетином кордонів або без них.

Серйозність намірів розвинути комбіновані перевезення відображається також в Рішенні Європейської Комісії 93/45/ЄЕС щодо надання фінансової допомоги експериментальним схемам комбінованих перевезень [259]. Метою Рішення є надання фінансової допомоги експериментальним схемам комбінованих перевезень, які здійснюються на вже існуючих шляхах або на таких, що лише створюються, і метою яких є: покращення організації та діяльності змішаних перевезень на цих шляхах; об'єднання перевізників в єдиний ланцюжок перевезення; оцінка можливості досягнути можливості ефективно здійснювати комбіновані перевезення, що могли б бути конкурентоспроможними порівняно з автомобільним перевезенням і економічно доцільними.

У Спільній позиції 24/98 [260] від 17 березня 1998 року Рада Європейського Союзу, з метою прийняття Регламенту стосовно надання фінансової допомоги Співтовариства діям інноваційного характеру, що сприяють розвитку комбінованих перевезень, та враховуючи пропозиції Комісії, думку Економічного та Соціального Комітетів, Комітету регіонів, зазначила, що досвід застосування Рішення Комісії 93/45/ЄЕС свідчить про те, що дії Співтовариства в цій галузі є дуже корисними. Рада Європейського Союзу ще раз підкреслила важливість підвищення конкурентоспроможності змішаних перевезень з метою створення альтернативи автомобільним перевезенням, які є прийнятними для користувачів.

У 1998 році Радою Європейського Союзу було прийнято Регламент Ради № 2196/98 щодо надання фінансової допомоги Співтовариства діям інноваційного характеру, що сприяють розвитку комбінованих перевезень [252]. Регламент встановлює механізм надання фінансової допомоги експериментальним схемам, які покликані сприяти розвитку комбінованих перевезень (програма-Пакт). Програму було розраховано на період з 1997 по 2001 рік, її метою було: збільшення конкурентоспроможності комбінованих перевезень як в аспекті вартості, так і в аспекті якості надання таких послуг порівняно з автодорожнім транспортом; збільшення використання передових технологій у секторі комбінованих перевезень; збільшення обсягів змішаних перевезень. Ці дії мали відповідати основним напрямкам, визначеним для розвитку транс'європейської транспортної мережі. Результатом дії програми були значні поліпшення в зміщенні акцентів перевезень в бік комбінованих, що призвело до значного розвантаження автошляхів та збільшення привабливості та конкурентоспроможності комбінованих перевезень.

Регламент (ЄС) 1382/2003 Європейського Парламенту та Ради [161] встановлює фінансовий інструментарій щодо впровадження «Програми Марко Поло», метою якої є зменшення концентрації, покращення впливу транспортної системи на навколишнє середовище і поширення комбінованих перевезень. Вона сприятиме підвищенню ефективності транспортної системи, зміни балансу від очікуваного зростання щорічного підвищення навантаження міжнародного автомобільного транспорту, який вимірюється в тонно-кілометрах, на морський, залізничний та внутрішній водний транспорт або на поєднання видів транспорту з метою скорочення перевезень автомобільним транспортом.

Програма «Марко Поло» діє з 2003 по 2006 рік і має на меті зменшити обсяг автодорожніх перевезень за рахунок збільшення міжнародних перевезень морським, залізничним та внутрішнім водним транспортом. До 2003 року, з 1997 по 2001 роки, з цією метою діяла програма РАСТ (експериментальні заходи щодо комбінованих перевезень). Комерційні підприємства, які працюють на території Європейського Союзу, а також треті сторони, що беруть участь, були запрошені на розгляд пропозицій про створення нових послуг з вантажних перевезень для боротьби з переважністю європейських доріг і поліпшення екологічних характеристик системи вантажоперевезень, що складає дві головні цілі європейської транспортної політики. Загальною метою програми є надання допомоги компаніям у створенні нових послуг з переміщення вантажоперевезень з сухопутних доріг на короткі морські вантажоперевезення, на залізничні вантажоперевезення і перевезення по внутрішніх водних шляхах під час періоду спуску з високим ступенем ризику. Програма «Марко Поло» припускає надання підтримки компаніям у початковій стадії запуску нових проектів, що дозволяють перекладати вантажопотоки з автомобільного на морський, залізничний і внутрішній водний транспорт. З компаніями, чії проекти виявляться кращими, будуть укладені контракти строком до чотирьох років. Проте потрібно врахувати таке — нагоду отримання гранту мають тільки ті проекти, які припускають стійкий переклад ван-

тажопотоків з автомобільного транспорту. Іншими словами, даний процес не повинен припинятися після того, як фінансова підтримка з боку Європейського Союзу закінчиться. Запит розповсюджується на три види діяльності, передбачені програмою: Перенесення вантажоперевезень з доріг на короткі морські, залізничні, внутрішні водні шляхи або будь-які поєднання цих способів транспортування; Загальна повчальна діяльність, яка оптимізує технологічні заходи і методи діяльності; Загальна повчальна діяльність, яка оптимізує технологічні заходи і методи діяльності в системі вантажоперевезень, а також інноваційна діяльність, спрямована на подолання структурних бар'єрів на ринку вантажоперевезень по території Європейського Союзу, що каталізує, а саме: низькошвидкісні вантажні потяги або ж проблеми технічної сумісності транспортних засобів. Для відповідності ринковим вимогам, бюджет запиту 2006 року був збільшений до 35 млн євро, є порівнянні з 30,1 млн євро в 2005 році.

14 липня 2004 року Комісія запропонувала продовження програми «Марко Поло» — «Марко Поло 2», яка має на меті заснувати нову регуляторну політику, що має бути погодженою з Європейським Парламентом та Радою Європейського Союзу Ця програма враховує досвід роботи програм РАСТ та «Марко Поло» і є значно більшою як за своїм розміром, так і за змістом. Відповідно до принципів ринкової економіки, Співтовариство підтримує лише дії, які за прогнозом принесуть результати в короткий або середній термін.

7 квітня 2003 року Комісія запропонувала рамкову Директиву Європейського Парламенту та Ради щодо стандартизації та гармонізації вантажних пристроїв при комбінованих перевезеннях. Метою цього заходу є зменшення неефективності комбінованих перевезень, що викликане різними розмірами контейнерів, які використовуються для перевезень в Європі.

Основоположним документом в системі змішаних перевезень є Рішення Ради Європейського Союзу 93/628/ЄЕС [261], яке створює транс'європейську мережу комбінованих перевезень. Рішення визначає, що транс'європейська мережа комбінованих перевезень складається з залізничних шляхів та внутрішніх водних шляхів, які разом з автомобільними шляхами є предметом найвищої важливості для перевезень на великі відстані та утворюють зв'язки між всіма державами—членами. В транспортну мережу включаються також об'єкти для перевантаження між залізничним, внутрішнім водним, автодорожнім та морським видами транспорту.

Одним з важливих документів, який спрямований на гармонізацію політики держав—членів Європейського Союзу у сфері комбінованих перевезень, є Консолідована Резолюція Європейської конференції міністрів транспорту № 2002/2 щодо комбінованих перевезень. Резолюція зазначає, що змішані перевезення є альтернативою дорожнім перевезенням в майбутній системі перевезень, яка має відповідати економічним вимогам та вимогам із захисту навколишнього середовища. Резолюція також зазначає існуючі проблеми в галузі комбінованих перевезень, а саме: невдачі у встановленні і застосуванні справжньої вартості перевезень, що перешкоджає конкуренції на користь дорожніх перевезень за рахунок комбінованих, які могли б бути більш безпечним засобом здійснення перевезень для навколишнього середовища, адже вони включають залізничний транспорт, внутрішній водний транспорт та/або незначні перевезення морем; потребу в розвитку не лише комбінованих перевезень залізницею та дорогою, але й внутрішніми водними шляхами та на незначні відстані морем, а також терміналів та портів між цими видами транспорту; проблеми з приміщеннями та устаткуванням терміналів, передачею вантажів між різними видами транспорту (включаючи розміри вантажу при комбінованих перевезеннях), загальним часом транспортування та вчасністю, адміністративними формальностями та правилами (включаючи перетин кордонів), кожна з яких впливає на якість обслуговування; загальна відсутність конкурентоздатності як щодо якості, так і щодо вартості/цін.

Програма Європейської Комісії розвитку мореплавства на невеликі відстані на рівні Європейського Союзу містить план дій, поділених на 14 заходів, з визначеним терміном їх виконання. Реалізацію цієї програми розраховано на період з 2003 до 2010 року. Програма містить законодавчі, технічні та організаційні заходи, що мають бути здійснені для розвитку мореплавства на невеликі відстані на рівні Європейського Союзу, національному та промислового рівні. Заходи правового характеру є такими: імplementація положень Директиви Європейського Парламенту та Ради 2002/6/ЄС [229], яка передбачає спрощення процедур з документами, пов'язаними із прибуттям, відправленням суден та виконанням митних процедур; імplementація програми «Марко Поло», що має на меті переміщення потоку вантажів у 12 мільярдів тоннкілометрів з автомобільного транспорту на каботажні перевезення, залізницю та внутрішні водні шляхи; стандартизація та гармонізація інтермодального завантажувального обладнання (контейнерів тощо).



У системі забезпечення комбінованих перевезень водними мережами міжнародних транспортних коридорів у межах держав—членів Європейського Союзу важливе значення належить Програмі розвитку внутрішніх водних шляхів, якою передбачається приділяти особливу увагу цьому напрямку транспорту, оскільки його роль постійно зростає і він має значний потенціал у доставці вантажів у мережі від дверей до дверей. Головними складовими цієї Програми є: а) надання відповідного рівня транспортних послуг; б) будівництва та вдосконалення річкового флоту у відповідності із вимогами для виконання таких перевезень; в) підвищення вимог до особового складу, який працює на судах річкового флоту через створення відповідних умов для роботи річковиків та підвищення кваліфікації і перспективи росту шляхом запровадження співробітництва по взаємному визнанню кваліфікації; г) підвищення рівня важливості цього виду транспорту через підтримку та співробітництво на основі прийняття відповідних рішень по логістиці, направлених на розвиток мережі за відповідної фінансової підтримки та створення спеціальних пунктів зв'язку, які є невід'ємною частиною національної та міжнародної по забезпеченню діяльності транс'європейської мережі міжнародних транспортних коридорів держав—членів Європейського Союзу, при цьому обмінюючись відповідною інформацією; д) розвиток інфраструктури передбачається підтримувати шляхом пропаганди важливості багатопільового використання водних шляхів та використання можливостей портів як держав—членів, так і країн-кандидатів, заохочуючи розвиток індустрії у прибережних зонах внутрішніх водних шляхів держав—членів. Для цього передбачається створення сприятливих умов для роботи на ринку із залучення нових можливостей та заохоченням щодо модернізації флоту та його інновація, а також розробка заходів по створенню привабливості та збільшення інвестицій у розвиток мережі по підготовці спеціалістів для річкового водного транспорту на основі розвитку мережі внутрішніх шляхів та забезпечення розвитку відповідної інфраструктури, передбачивши при цьому відповідні заходи по захисту навколишнього природного середовища. Створення сприятливих умов по наданню послуг перевезення водною мережею міжнародних транспортних коридорів держав—членів Європейського Союзу реалізується через вивчення та впровадження відповідних концепцій логістики, що у свою чергу сприяє підтримці забезпечення інтермодальних перевезень на основі поліпшення кооперації між видами транспорту в рамках транспортної галузі. Такі дії держав—членів Європейського Союзу слугують заохоченню для нових підприємств, що долучаються до роботи на внутрішніх водних шляхах. Іншим напрямком створення сприятливих умов для розвитку річкового водного транспорту та інтермодальних перевезень є поліпшення адміністративних заходів по спрощенню регулювання шляхом відміни адміністративних перешкод у розвитку внутрішнього водного транспорту та забезпечення відповідного рівня конкуренції на основі співробітництва між державами—членами Європейського Союзу.

Правовою основою регулювання комбінованих перевезень слід вважати Регламент Ради № 3921/91/ЄС [90], яким визначено умови по перевезенню вантажів та пасажирів нерезидентами на внутрішніх водних шляхах держав—членів Європейського Союзу та Директиву Європейського Парламенту та Ради 2002/6/ЄС від 18 лютого 2002 року щодо облікових формальностей для суден, що прибувають та/або відбувають з портів держав—членів Співтовариства [229], передбачається спрощення документарних процедур, пов'язаних із прибуттям, відправленням суден та виконанням митних процедур, а також програму «Марко Поло», що має на меті переміщення потоку вантажів з автомобільного транспорту на каботажні перевезення, залізницю та внутрішні водні шляхи і впровадження системи стандартизації та гармонізації інтермодального завантажувального обладнання (контейнерів тощо).

Важливим документом для розвитку комбінованих (змішаних) перевезень є Регламент Ради № 2236/95/ЄС від 18 вересня 1996 р., який регламентує надання допомоги в галузі розвитку транс'європейської мережі [149]. Цим документом унормовано умови та процедури на основі критеріїв, які розроблено відповідно до ст. 155 Амстердамського Договору [11]. Відповідно до права Європейського Союзу проект може бути профінансовано державою—членом, чи із місцевого бюджету, чи іншими державними або приватними організаціями. Допомога може бути надано у вигляді розробки проектною документації, бізнес-плану, технічної допомоги але вона не повинна перевершувати 50 % загальних витрат на підготовчих робіт по проекту та 10 % загальної вартості проекту. Відбір проектів відбувається у відповідності до ст. 129 б та с Амстердамського Договору [11] за умови його важливості, впливу на розвиток економіки та збільшення місць зайнятості і наслідків для навколишнього природного середовища.

Завдяки запровадженню цих документів, рівень комбінованих транспортних перевезень водними шляхами держав—членів Європейського Союзу постійно з року в рік зростає та активно конкурує, при цьому стаючи більш привабливими у порівнянні з іншими перевезеннями у міжнародних транспортних коридорах, оскільки у системі водних шляхів інфраструктура стає більш розвинутою, хоча ще є вузькі місця у розвитку та ефективності. Але завдяки інвестиціям у цей сектор економіки з боку держав—членів Європейського Союзу та приватних структур, незважаючи на високу ціну такого розвитку, продовжує вдосконалюватися системи каналів та їх пропускна спроможність. Саме такі заходи сприяють залученню нових клієнтів та підприємств до роботи на цьому ринку послуг, забезпечуючи змішані перевезення на основі конкуренції на основі виконання високих стандартів надання послуг та чіткого виконання норм і правил, які регламентують діяльність перевізників у водній мережі міжнародних транспортних коридорів. Звичайно, що подальше вдосконалення суден та технічне забезпечення суден щодо керування ними буде сприяти розвитку як самого річкового транспорту так і мережі, а відтак і система правового регулювання набути більш цілеспрямованого розвитку, що сприятиме ефективному використанню водних шляхів, де внутрішній водний транспорт стане впливати більш суттєво на економіку держав—членів Європейського Союзу.

Авіаційний транспорт у системі комбінованого перевезення вантажів та пасажирів відіграє іноді головну роль, а іноді допоміжну. Усе залежить від пункту призначення та можливостей споживача/користувача та напрямку. У цьому важливу роль відіграє впровадження системи відкритого неба та зовнішня політика Співтовариства у галузі використання авіації і її частка у перевезенні вантажів та пасажирів. Слід зазначити, що вантажні авіаперевезення не відіграють важливого значення у економіці держав—членів Європейського Союзу. Ці перевезення більше стосуються швидкого переміщення осіб та їх персонального багажу. Але аеропорти розміщуються у приміській зоні і тому користувачі змушені використовувати комбіновані переїзди із застосуванням інших видів транспорту. Для того, щоб пасажир не відчували незручностей, а клієнти мали змогу відправити термінові вантажі і вони дійшли точно у визначений час на відповідну адресу, в державах—членах було розроблено відповідну політику щодо узгоджених дій авіаперевізників і відповідних транспортних структур. Ця політика базується на різноманітних правових документах але найважливішим серед них є Регламент Європейського Парламенту та Ради № 847/2004/ЄС щодо переговорів та застосування угод про повітряне сполучення між країнами—членами та третіми країнами [262].

Двосторонні переговори, які проводять держави—члени Європейського Союзу, означають, що існуючі угоди повинні привести до постійних контактів між державами—членами та їх партнерами, тобто це рівень так званих горизонтальних відносин, які дозволяють вносити стандартні пропозиції у повному обсязі до угод, які укладаються між державами—членами та третіми країнами. Дорожня карта по впровадженню зовнішньої авіаційної політики має дві головні мети: а) запровадження спільного авіаційного простору до 2010 року, який буде включати простір держав—членів та їх партнерів на південних та східних кордонах і таким чином сприятиме подальшому економічному розвитку та інтеграції авіаційних ринків цих територій, оскільки вони будуть працювати на спільних операційних нормах ринкового простору та спільних вимогах до аероуху, безпеки в аеропортах та при виконанні польотів; б) очікується, що ця політика у короткотерміновому плані призведе до укладання угод із більшістю країн у різних регіонах світу, що у свою чергу, сприятиме розвитку авіа індустрії Європи та забезпечить відповідний рівень конкуренції на більшості ринкового простору світу і таким чином допоможе реформуванню міжнародної цивільної авіації та збільшенню комбінованих перевезень. Слід зазначити, що для реалізації цих амбітних планів необхідно проводити заходи щодо поліпшення комбінованих авіаперевезень у тісному зв'язку із залізничним транспортом, а для цього потрібно збільшити пропускна спроможність аеропортів та врегулювати сплату різних тарифів за надані послуги, що буде сприяти більш чіткій роботі аеропортів і таким чином пасажир та вантажі не будуть затримуватися в аеропортах, а відповідним чином рухатися у визначеному напрямку. Аеропорти, поряд із повітряними суднами, мають дуже важливе значення в плані забезпечення прав споживачів на відповідні послуги щодо перевезення, оскільки саме планування роботи відповідним чином забезпечує безперерйне надання можливості стосовно злету та приземлення у відповідності до плану польоту. Тобто від цієї ланки залежить надання належних послуг. Більше того, це практично головний вузол у комбінованих перевезеннях, де забезпечується безперерйне виконання послуг щодо пересування вантажів та пасажирів. Саме тут концентруються усі транспортні маршрути, які і дозволяють

виконувати комбіновані перевезення. Належний рівень розвитку комбінованих перевезень за участю авіації залежить також від відповідного рівня гармонізації регламентуючих документів щодо єдиної політики у соціальній, фінансовій галузях та забезпечення польотів і постійна робота з подолання перешкод та запровадженню принципів єдиного авіаційного ринку. Навіть встановлення різних часових поясів для планування польотів може створити відповідні перешкоди у належному наданні послуг. Тому так важливо вводити єдині стандарти безпеки та єдині принципи ринкових відносин на всьому авіаринку відповідно до принципів Чиказької Конвенції, не застосовуючи принцип використання так званої «дешевої робочої сили» для виконання послуг авіаперевезення.

## **6.2. Правове регулювання комбінованого перевезення у законодавстві України**

В Україні засади організації змішаних перевезень передбачені Законом України «Про транспорт» [101]. Згідно зі статтею 39 Закону України «Про транспорт» [101] відносини підприємств різних видів транспорту визначається кодексами (статутами) окремих видів транспорту.

Стаття 913 Цивільного Кодексу України [105] дає визначення поняття «пряме змішане сполучення» як перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти кількома видами транспорту за єдиним транспортним документом. Її положення носять загальний характер, однак вони не виключають використання як нині діючої системи здійснення змішаного сполучення (кількома співперевізниками різних видів транспорту), так і організації перевезень так званим оператором змішаного повідомлення, який видає документ на пряме перевезення (коносамент) і залучає для цього необхідних перевізників. Важливе значення має взаємодія різних видів транспорту в експортно-імпортних перевезеннях, яка регламентується міжнародними транспортними угодами, що укладаються між урядами заінтересованих держав або їхніми транспортними органами. Юридичний зміст цих угод полягає в тому, що вони визначають територіальну, предметну і суб'єктну сферу своєї дії, містять умови перевезень, встановлюють права, обов'язки і відповідальність перевізників та інших користувачів транспортних послуг за договором перевезення (транспортування).

Законом України «Про транзит вантажів» [61] визначено, що транзит вантажів може здійснюватися у прямому або змішаному (комбінованому) сполученні. У прямому сполученні транзит вантажів передбачає їх транспортування одним видом транспорту без перевантаження на інший. У змішаному сполученні транзит вантажів може бути пов'язаний з їх перевантаженням з одного виду транспорту на інший, переробкою, сортуванням, пакуванням, обмірванням, накопиченням, формуванням або подрібненням партій транзитного вантажу, тимчасовим зберіганням тощо. Такі операції здійснюються в зонах митного контролю виключно за вибором вантажовласника (уповноваженої ним особи). Транзит вантажів у прямому сполученні передбачає їх перевезення за єдиним транспортним документом протягом усього шляху слідування. Транзит вантажів супроводжується товарно-транспортною накладною, складеною мовою міжнародного спілкування. Залежно від обраного виду транспорту такою накладною може бути авіаційна вантажна накладна (Air Waybill), міжнародна автомобільна накладна (CMR), накладна УМВС (СМГС), накладна ЦІМ (СІМ), коносамент (Bill of Lading). Крім цього, транзит вантажів може супроводжуватися (за наявності) рахунком-фактурою (Invoice) або іншим документом, що вказує вартість товару, пакувальним листком (специфікацією), вантажною відомістю (Cargo Manifest), книжкою МДП (Carnet TIR). При декларуванні транзитних вантажів відповідно до митного законодавства України до митних органів подається вантажна митна декларація (ВМД) або накладна УМВС (СМГС), накладна ЦІМ (СІМ), книжка МДП (Carnet TIR), необхідні для здійснення митного контролю. У разі транзитну вантажів залізничним транспортом до митних органів на дільницях, на які поширюється сфера застосування Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ), подається накладна ЦІМ (СІМ). У разі транзитну вантажів залізничним транспортом на інших дільницях до митних органів подається накладна УМВС (СМГС), що містить відомості, необхідні для здійснення митного контролю. У разі транзитну вантажів автомобільним транспортом до митних органів подається вантажна митна декларація (ВМД) або книжка МДП (Carnet TIR). Декларування транзитну ван-

тажів, що переміщуються авіаційним транспортом, здійснюється за авіаційною вантажною накладною (Air Waybill) та/або вантажною відомістю (Cargo Manifest) з поданням митним органам вантажної митної декларації. У разі транзиту вантажу в межах одного пункту пропуску вантажна митна декларація не подається. Митне оформлення транзиту підаказних вантажів будь-яким видом транспорту, крім транзиту вантажів авіаційним транспортом у межах одного пункту пропуску, проводиться виключно за умови подання митним органам вантажної митної декларації (ВМД). Службовим особам спеціально уповноважених органів виконавчої влади, які здійснюють контроль транзитних вантажів, забороняється вимагати від учасників транзиту іншої документації транзиту вантажів, крім визначеної частиною першою цієї статті та міжнародними договорами України.

Вимоги частини четвертої статті 3 Кодексу торговельного мореплавства України [107], якого встановлено, що правила перевезення в прямому змішаному і прямому водному сполученні затверджуються Міністерством транспорту, до цього часу не реалізовані, хоча Уряд України розробив Концепцію створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні [17], де питанням змішаних перевезень приділяється відповідна увага. Зокрема, визначається, що змішані перевезення це взаємодія наземних та водних видів транспорту. Для реалізації цього напрямку пропонується створити на всіх транспортних коридорах розвинуту мережу змішаних перевезень, в основі якої передбачаються контейнерні та контейнерні перевезення.

Перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні (далі — пряме змішане сполучення) здійснюються відповідно до вимог чинного законодавства України і Правил перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні [263] за єдиними перевізними документами, які складаються на весь шлях перевезення. Усі підприємства й організації транспорту (залізниці, річкові порти, судноплавні компанії), які задіяні в перевезенні, є рівноправними учасниками транспортного процесу і не розглядаються як «клієнт» якого-небудь виду транспорту (якщо вантаж не йде на їхню адресу для господарських потреб). Для прямого змішаного сполучення відкриті всі залізничні станції, що здійснюють операції з перевезень вантажів, річкові порти і пристані, зареєстровані як суб'єкти підприємницької діяльності, і які відповідно до своїх статутних положень та технічних і технологічних можливостей здійснюють операції з перевезення та перевалки вантажів. Пункти перевалки вантажів визначаються за узгодженням між усіма учасниками транспортного процесу при плануванні перевезень. Перевезення вантажів із портів у прямому змішаному сполученні планується за заявками портів через управління залізниць перевалки і приймаються до перевезення згідно з погодженням між залізницею та портом і затвердженням у встановленому порядку місячним планом, який складається на підставі замовлень відправників. Терміни початку приймання вантажів у пунктах перевалки портами з відкриттям навігації і терміни закінчення приймання вантажів перед закриттям навігації порти та річкові транспортні підприємства, яким належать перевалочні пункти, повідомляють телеграфом відповідним залізницям, річковим пароплавствам та судноплавним компаніям не пізніше 20 діб до настання цих термінів. Для пунктів навантаження і перевалки, які розташовані в межах однієї залізниці, указані терміни повідомлень можуть змінюватися за узгодженням між залізницею, пароплавством, судноплавною компанією і портами. У разі одержання від вантажовласника розпорядження щодо переадресування вантажу після відкриття навігації в інший пункт призначення порт оформляє нові перевізні документи за дорученням вантажовласника. Розрахунки за первинною накладною провадяться за дійсно пройденому вантажем відстань.

Терміни доставки вантажів визначаються за загальним терміном доставки їх залізничним і водним транспортом. У разі доставки вантажу з простроченням проти загального терміну доставки відповідальним за прострочення вважається той вид транспорту, яким було допущено затримку. Терміни доставки водним транспортом збільшуються: на перевалку дрібних відправок — на дві доби; на перевалку всіх інших вантажів — на кількість діб, необхідних для перевалки і навантаження або розвантаження суден. При накопиченні навалочних вантажів у міжнавігаційний період терміни доставки не визначаються. Пропуск суден під розвідними залізничними мостами забезпечується залізницями на замовлення судновласників. Витрати залізниць на підняття та опускання прогінних споруд мостів відшкодовуються судновласниками на договірній основі. У прямому змішаному залізнично-водному сполученні вантаж приймається до перевезення за накладною згідно з додатком 2, яка супроводжує його до пункту призначення і видається одержувачу разом з вантажем. Крім накладної, складається доро-

жня відомість з копією, яка залишається в пункті перевалки в сторони, що здає вантаж. У разі перевезення за участю залізничного, морського і річкового транспорту дорожня відомість складається з двома копіями, по одному примірнику для кожного пункту перевалки. Відправникові видається квитанція про приймання вантажу до перевезення. Відправник відповідає за наслідки недоліків тари, маркування і внутрішньої упаковки, які призвели до бою, пошкодження, деформації, протікання, псування вантажу, порушення термінів доставки, затримки транспортних засобів, додаткових витрат у пунктах перевалки на підготовку вантажу для подальшого перевезення або його реалізацію. Передача вантажів з водного транспорту на залізничний і навпаки здійснюється за передавальними відомостями встановленої форми згідно з додатком 3. Передавальні відомості складаються у чотирьох примірниках по два примірники для водного і залізничного транспорту стороною, що здає вантаж, з дотриманням порядкової нумерації з початку року. Перевалка вантажів із суден і складів у вагони, а також з вагонів на судна і в склади виконуються засобами порту. Порядок подачі, забирання вагонів, перевалки вантажів у портах визначається договором, який укладається між залізницею і портом. Відповідальність за збереження вантажів до моменту фактичної передачі їх несе сторона, що здає, а після фактичної передачі — сторона, що прийняла. Охорона навантажених і порожніх вагонів (контейнерів) у портах здійснюється портом.

Претензії, що виникають з перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, пред'являються: управлінню залізниці призначення, якщо кінцевим пунктом перевезення є залізнична станція; порту, якщо кінцевим пунктом перевезення є порт. Претензії за прострочення терміну доставки вантажів розглядаються залізницями, портами, якщо прострочено загальний термін доставки. Відповідальність за прострочення терміну доставки кожного виду транспорту визначається за правилами, діючими на цьому виді транспорту. Управління залізниць і порти зобов'язані пересилати один одному претензії у термін не пізніше ніж три місяці до закінчення встановленого строку на розгляд претензії. Претензію повинно бути розглянуто, а її заявник протягом шести місяців має бути повідомлений про задоволення або відхилення її.

Оплата провізних платежів і зборів за перевезення і перевалку вантажів може здійснюватися відправниками та одержувачами готівкою, чеками, безготівково у порядку, передбаченому законодавством: у пунктах відправлення — відправником за відстань перевезення першим видом транспорту та надані ним послуги; у пунктах призначення — одержувачем за неоплачені перевезення та послуги, надані всіма видами транспорту. Крім оплати вартості провізних платежів і зборів, установлених тарифами, одержувач зобов'язаний відшкодувати перевальним пунктам (станціям і портам) їх витрати на виправлення тари і переупакування вантажів, а також вартість кріпильних, сепараційних та інших матеріалів, якщо їх було надано станцією або портом перевалки. Збори за перевалку вантажів можуть бути сплачені в пункті відправлення. Провізні платежі і збори, не стягнені портами або станціями в пунктах відправлення, стягуються з одержувача у пункті призначення вантажу на підставі засвідчувальних штемпелів, представлених на накладній і дорожній відомості станцією або портом перевалки. У разі перевалки на залізницю вантажів, перевезених за судновою накладною, порти вказують належні провізні платежі й інші збори за водний шлях і накладають засвідчувальні штемпелі тільки на основному документі (суднова накладна, дорожня відомість). У передавальних відомостях додаткові документи, що складаються портами перевалки, записуються без зазначення провізних платежів та інших зборів за водний шлях. Ці платежі і збори зазначаються у передавальній відомості при включенні до неї суднової накладної і дорожньої відомості, що відправляються з останнім вагоном після закінчення перевалки всієї партії вантажу за судновою накладною. Для таких відправок остаточні розрахунки за відстань водного шляху станція призначення здійснює за судновою накладною. Розрахунки між портами і залізницями за платежами, пов'язаними з перевезенням вантажів, здійснюються на підставі укладених між ними договорів.

Перевезення контейнерів і контрейлерів здійснюються морським, автомобільним і залізничним транспортом. Для їх перевалки, накопичення, сортування та підбирання за відповідними маршрутами передбачаються опорні транспортні пункти, які створюються у великих транспортних вузлах, прикордонних пунктах пропуску в морських та річкових портах Усі морські та річкові порти включаються до загальної міжнародної транспортної мережі України, з'єднуються з найближчими наміченими транспортними коридорами радіальними ходами. Саме для розвитку змішаних перевезень у частині Критського коридору № 7 Усть-Дунайський — Ізмаїл — Рені передбачається створити транспортно-складські комплекси

(ТСК), які застосовуються для переробки контейнерних, контрейлерних та інших вантажів та розробити логістику взаємодії морських та річкових портів для забезпечення змішаних перевезень на основі високого рівня конкурентно спроможності вітчизняних підприємств морського транспорту в умовах розширення конкурентного середовища завдяки створенню економічного механізму для ефективної діяльності підприємств транспорту та підвищення якості транспортних послуг відповідно до вимог стандартів якості ISO 9002.

Незважаючи на різні концепції проблеми правового регулювання змішаних перевезень за участю підприємств водного транспорту, мають значні неузгодженості у правовому регулюванні умов роботи різних видів транспорту; наявність колізії норм статутів різних видів транспорту в частині здійснення змішаних перевезень за участю водного транспорту, зокрема щодо різних аспектів укладення вузлових угод; відсутність належної правової регламентації організації перевезень у прямому водному сполученні.

Але це не заважає перевозити вантажі Дунаєм на основі Братиславських угод, перелік яких наведено у ст. 1 Договору про співробітництво дунайських пароплавств — учасників Братиславських угод, що був підписаний у Братиславі 6 листопада 1992 р. На цей час Договір діє в редакції 1997 р. Договір розділяє Братиславські угоди по значимості на дві групи. До основних угод віднесено такі: а) Угода про загальні умови перевезення вантажів у міжнародному сполученні по Дунаю (у редакції 1997 р.); б) Угода про Міжнародні вантажні дунайські тарифи (Угода МВДТ), прийнята у Варні в 1997 р.; в) Угода про взаємне буксирування й надання допомоги суднам при аваріях, прийнята в Ізмаїлі в 1991 р.; д) Угода про взаємне агентування суден у дунайських портах, прийнята в Ізмаїлі в 1991 р. До інших угод віднесено Угоду про перевезення великотоннажних контейнерів у міжнародному сполученні по Дунаю, прийнята в Нептуні в 1990 р., та Угода про взаємний ремонт суден дунайських пароплавств, прийнята в Києві в 1993 р.

Одним з найцікавіших документів з числа Братиславських угод є Угода про загальні умови перевезення вантажів у міжнародному сполученні по Дунаю Перша редакція Угоди датується 1955 р. Нова Угода була підписана в місті Шіофок (Угорщина) в 1989 р. та переглянута в 1997 р. 20 вересня 1991 р. до Угоди приєдналися Румунське річкове пароплавство «Джурджу-нав СА» і Румунське річкове пароплавство «НФР-Дробета СА». 5 листопада 1992 р. учасником Угоди стала акціонерна судноплавна компанія «Укррічфлот». Дія Угоди поширюється на перевезення вантажів у міжнародному сполученні між дунайськими портами навантаження й вивантаження. Угода цікава насамперед тим, що детально регламентує порядок приймання й видачі вантажів, установлює відповідальність сторін у разі подачі судна або вантажу із запізненням, відповідальність перевізника, виникнення права застави на вантаж, а також встановлює вимоги до перевізних документів. Як і в торговельному мореплаванні, головним документом, що підтверджує наявність договору перевезення, є коносамент (накладна). Накладна видається на вантаж, прийнятий до перевезення. Угода про загальні умови перевезення вантажів не містить вказівки на документ, що підтверджує завершення всіх технічних процедур, пов'язаних із завантаженням чи вивантаженням судна. Очевидно, це продиктовано тим, що єдиного стандарту (проформи) таких документів не існує. На практиці завершення всіх технічних процедур засвідчують здавальні акти, акти видачі вантажу та інші подібні документи. Як правило, з одного боку такий акт підписує представник порту чи стивідорної фірми, а з іншого боку — перевізник або його агент, що прийняв вантаж.

Не менш цікавим документом Братиславських угод є Угода про взаємне агентування суден у дунайській портах (Ізмаїл, 1991 р.) Агентування суден здійснюється лише в портах, зазначених у додатку 1 до Угоди. Крім європейських портів, таких як Відень, Лінц, Регенсбург, Пасау, Братислава та інших, до їх числа входять і українські порти Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ, а також портопункти Кілія й Вілкове. Як відомо, змістом будь-якої агентської угоди є співвідношення обов'язків агента й судовласника. Оскільки в практичній діяльності агентські угоди як єдиний документ укладаються нечасто (найчастіше агент одержує повідомлення від судовласника із проханням виступити його агентом), в Угоді докладно розписується перелік «звичайних» обов'язків агента і судовласника. В агентське обслуговування входить виконання операцій, які звичайно виконуються при агентуванні суден. Головними з таких операцій є такі: виконання митних і прикордонних формальностей (іноді судовласник для цих цілей укладає окремі договір із митним брокером); організація й контроль за обробкою суден у портах; підписання накладних від імені судовласника; організація забезпечення судна прісною водою, паливом, продовольством, проведення технічного

обслуговування й ремонту, надання медичних послуг екіпажу; щомісячне складання й відправлення дисбурсментських рахунків. Угода містить також застереження про те, що накладні на вантаж виписуються на бланках пароплавання, судно якого приймає вантаж (на практиці іноді трапляється так, що накладні виписуються на бланках агента або перевізника). Обов'язки судновласника зазвичай включають в себе своєсприятне інформування агента про очікуваний час прибуття судна в порт, найменування відправника вантажу й вантажоодержувача, а також їхні адреси, найменування й кількість вантажу. Угода про агентування зобов'язує судновласника повідомити агентові зазначені відомості не пізніше, ніж за 48 годин до очікуваного прибуття судна в порт.

Таким чином, можна стверджувати, що Україна активно працює по наданню послуг для використання водної мережі міжнародних транспортних коридорів на основі правового регулювання міжнародно-правових документів та внутрішнього права. Слід зазначити, що Україна приєдналася до Європейської угоди про важливі лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти (УЛКП) [251] у 2005 році відповідно до Указу Президента України. Крім того, відповідно до Комплексної програми утвердження України як транзитної держави, Україна має намір найближчим часом приєднатися до Конвенції ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів [250].

В законодавстві України існує декілька нормативно-правових актів, що регламентують змішані перевезення (термін, яким в законодавстві України називаються комбіновані перевезення) за участю повітряного транспорту. Насамперед, це наказ Державіаслужби «Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів» [248]. В ньому, зокрема, зазначається, що змішаним перевезенням є перевезення вантажу не менше ніж двома видами транспорту, що здійснюється згідно з договором змішаного перевезення з місця, де вантаж передається під контроль оператора змішаного перевезення, до визначеного місця доставки. Операції ж щодо вивозу чи доставки вантажів, які здійснюються згідно з договором перевезення лише одним видом транспорту, як визначено в такому договорі, не вважаються змішаним перевезенням. Договором змішаного перевезення є договір, згідно з яким оператор змішаного перевезення за умови оплати платежів за транспортування зобов'язується здійснити або забезпечити здійснення змішаного перевезення вантажу. В свою чергу, оператором змішаного перевезення є особа, яка від власного імені або через іншу особу, що має повноваження від такої особи, укладає договір змішаного перевезення як сторона договору, бере на себе зобов'язання за виконання договору та яка не є агентом вантажовідправника чи перевізника, що беруть участь в операціях щодо змішаного перевезення. Визначення поняття оператора змішаних перевезень, що міститься в Правилах повітряних перевезень, затверджених Державіаслужбою, є цілком тотожним за змістом визначенню цього поняття, яке міститься у Міжнародних правилах, що застосовуються до документа на змішані перевезення, розробленого Міжнародною торговельною палатою. Оскільки змішані перевезення здійснюються як в межах однієї країни, так і через більше, ніж одну країну, п. 4.1. Правил передбачає, що якщо будь-яке положення цих Правил суперечить положенням міжнародного договору, який є частиною законодавства будь-якої країни, на територію, з території або через територію якої здійснюється перевезення, або національному законодавству такої країни, що загрожує виконанню договору перевезення, то таке положення цих Правил не застосовується. Ці Правила повинні розглядатися іноземними авіаперевізниками як імперативна норма національного права й обов'язково поширюватися на іноземних перевізників, які здійснюють продаж вантажних перевезень на території України. Особливістю регулювання змішаних перевезень, що здійснюються частково повітряним і частково будь-яким іншим видом транспорту, є те що, відповідно до підпункту 16.1 Правил, оператором змішаного перевезення у такому разі виступає повітряний перевізник. Таке змішане перевезення має здійснюватися згідно з договором змішаного перевезення і до такого перевезення застосовуватимуться положення Женевської конвенції про міжнародні змішані перевезення [250], якщо імперативні норми національного права не передбачають інше. Вища сила імперативних норм національного права щодо положень Конвенції пояснюється тим, що дана конвенція не набрала чинності. Умовою, за якою Женевська конвенція набирає чинності, відповідно до статті 36 Конвенції, є сплив 12-ти місяців після підписання, прийняття або ствердження Конвенції урядами 30 держав. Є очевидним, що положення Женевської конвенції застосовуються тому, що вони є ефективним інструментом регулювання змішаних перевезень, який поки що відсутній в національному законодавстві України. Така ситуація недостатньо сприяє оптимізації потреб в регулюванні змішаних перевезень. Відповідно до Правил, відпо-

відальність повітряного перевізника за шкоду, заподіяну в разі знищення, втрати, ушкодження чи затримки доставки вантажу, якщо випадок, що призвів до шкоди, стався під час змішаного перевезення, обмежується сумами, установленими Женевською конвенцією. Будь-яке положення цих Правил не забороняє сторонам у разі змішаних перевезень включити в авіавантажну накладну будь-які інші положення, що стосуються змішаних перевезень, за умови, що положення цих Правил обов'язково застосовуватимуться до повітряних перевезень. У разі, якщо повітряним перевізником пропонується перевезення іншими видами транспорту, повітряний перевізник виступає як перевізник такими іншими видами транспорту (крім обслуговування до кінцевого міського пункту).

Іншим нормативно-правовим актом, що регулює змішані перевезення, є Наказ Державної авіаційної служби «Про затвердження правил повітряних перевезень пасажирів і багажу» [248]. В ньому визначено, що змішаним перевезенням є перевезення, що здійснюється з використанням різних видів транспорту за одним перевізним документом за участю повітряного транспорту. Звичайно, це визначення у повному обсязі може використовуватись лише для цілей цього документу, оскільки змішане перевезення в широкому сенсі може як включати, так і не включати будь-який вид транспорту. В широкому сенсі змішаним перевезенням є будь-яке перевезення, що здійснюється з використанням двох або більше видів транспорту за одним перевізним документом.

Правилами визначено, що час повітряного перевезення не включає перевезення наземними, морськими (річковими) видами транспорту, що здійснене поза зоною аеропорту. Однак, якщо таке перевезення здійснюється на виконання договору перевезення з метою посадки, висадки, завантаження, видачі, перевантаження, будь-яка шкода, до доказу протилежного, вважається наслідком події, що мала місце під час повітряного перевезення. Якщо без згоди пасажирів перевізник повністю або частково замінює перевезення, яке за договором сторін має бути здійснене повітряним транспортом, на перевезення будь-яким іншим видом транспорту, таке перевезення іншим видом транспорту вважається перевезенням, що здійснене під час повітряного перевезення.

У разі змішаних перевезень, що здійснюються частково повітряним і частково будь-яким іншим видом транспорту, положення цих Правил застосовуються лише до повітряного перевезення. В Правилах зазначено, що будь-яке їх положення не забороняє сторонам у разі змішаних перевезень включити у квиток положення, що стосуються перевезень іншими видами транспорту, проте, лише за умови, що положення Правил застосовуватимуться, знов таки, лише до повітряних перевезень.

Перевезення іншими видами транспорту буде пропонуватися авіакомпанією лише як агентом такого іншого перевізника, навіть якщо у квитку таке перевезення буде значитися під кодом авіакомпанії. Відповідальність авіакомпанії за будь-яке несправне перевезення пасажирів, знищення, втрату, ушкодження, затримку в перевезенні багажу, які сталися у під час перевезення такими іншими видами транспорту, обмежуватиметься сумою, сплаченою пасажиром за таке перевезення.

Різниця в регулюванні комбінованих перевезень у Європейському Союзі та Україні полягає в тому, що законодавство Європейського Союзу спрямовано на стимулювання перерозподілу перевезень між видами транспорту за рахунок зменшення обсягів автомобільних перевезень та збільшення обсягів перевезень водним і залізничним видами транспорту. Так, Програма «Марко Поло» [161] припускає надання підтримки компаніям у початковій стадії запуску нових проектів, що дозволяють перекладати вантажопотоки з автомобільного на морський, залізничний і внутрішній водний транспорт. Обмежені фінансові можливості України не дозволяють надавати дотації іншим видам транспорту на перекладання обсягів перевезень, які здійснюються автомобільним транспортом. Законодавство України має уніфікований підхід до змішаних перевезень і застосовується в однаковій мірі до всіх видів транспорту. Інструмент регулювання змішаних перевезень поки що відсутній в національному законодавстві України (крім залізнично-водного сполучення). Така ситуація не достатньо сприяє оптимізації потреб в регулюванні змішаних перевезень. На разі в Україні гостро стоїть питання про завершення формування нормативно-правової бази щодо регулювання правовідносин, пов'язаних з організацією змішаних (комбінованих) перевезень, розроблення і запровадження проектів законів України про змішані (комбіновані) перевезення, законодавче закріплення правового статусу операторів змішаних перевезень. Розробка і затвердження положень про оператора змішаних перевезень вантажів



Суттєве значення для розвитку комбінованих перевезень має встановлення національних правових рамок, які визначають узгоджений план розвитку комбінованих перевезень і необхідну для його здійснення інфраструктуру на основі узгоджених міжнародних параметрів і стандартів Європейського Союзу. Особливе значення має підвищення конкурентоспроможності комбінованих перевезень в Україні з метою створення альтернативи автомобільним перевезенням, які є прийнятними для користувачів. Тому вкрай потрібна розробка нормативної бази щодо фінансової допомоги стимулювання інноваційного характеру, що сприяють розвитку комбінованих перевезень. Потрібна розробка механізму надання фінансової допомоги експериментальним схемам впровадження інтермодального транспорту, які покликані сприяти розвитку комбінованих перевезень в Україні.

### 7.1. Правове регулювання зв'язку у транспортній інфраструктурі у законодавстві ЄС

З метою розвитку інформаційного обміну, зв'язку та навігації було створено Європейську глобальну навігаційну супутникову систему ГАЛІЛЕО (ГНСС), яка доповнюється американською системою GPS та російською системою навігації ГЛОНАС. Ці системи покликані підвищити рівень безпеки транспорту, покращити управління транспортними потоками, зменшити негативне екологічне навантаження, підтримати мультимодальний розвиток транспорту.

Комюніке Європейської Комісії від 21 січня 1998 р. Від Транс'європейської навігаційної системи разом до європейської стратегії Глобальної навігаційної супутникової системи. Навігаційна система має відповідати таким критеріям: бути ефективною для усіх видів транспорту; забезпечити високий рівень безпеки; здатність європейської промисловості створити навігаційну супутникову систему. Вимогами є: повна роль Європейському Союзу в управлінні системою, повна участь Європи в її розвитку; можливість європейської промисловості у створенні всіх сегментів ринку. Безпечна та прибуткова супутникова навігація в Європі потребує розробки цілого комплексу політичних, правових, технічних, фінансових, промислових та організаційних чинників. Європейський Союз підкреслює важливість ГНСС для Транс'європейської мережі.

Рішення Ради 98/434/ЄС про договір між Європейським Союзом, Європейським космічним агентством та Європейською організацією безпеки аеронавігації щодо створення глобальної навігаційної супутникової системи ГАЛІЛЕО [264]. Текст договору надається як технічний додаток до цього рішення.

Комюніке Комісії від 10 лютого 1999 р. «ГАЛІЛЕО — включення Європи в нову генерацію супутникового навігаційного сервісу» [265]. На відміну від російської та американської систем європейська гарантує навігаційний супровід і пасажирського транспорту. Потенційний глобальний ринок оцінювався у 40 млрд євро на період 1999—2005 рр. Розвиток ГНСС потребує концентрації зусиль. Вона має базуватись на двох супутникових системах: американській GPS та європейській ГАЛІЛЕО. Система відкрита для інших партнерів, таких як: Російська Федерація, система ГЛОНАС може інтегруватися з ГАЛІЛЕО; Японія, яка зробила фінансовий вклад у розвиток ГАЛІЛЕО; інші країни та регіони (СЕЕС, ЕФТА, Туреччина). Система має забезпечити глобальне покриття та масове застосування з відповідним рівнем безпеки європейського транспорту та мінімумом космічної інфраструктури. З іншого боку, ГАЛІЛЕО має забезпечити горизонтальну точність не менше ніж 10 метрів.

Резолюція Комісії від 19 липня 1999 р. [266]. Рада прийняла резолюцію «Включення ГАЛІЛЕО в навігаційну супутникову систему», в якій видала мандат на якомога широкє співробітництво зі США та Росією. Запропоновано застосовувати публічно-державне партнерство для включення у фінансування приватного сектора та калькуляції витрат.

Регламент Комісії № 876/2002 [267] визначає, що програма створення радіонавігаційної супутникової системи планується у декілька фаз: фаза визначення проектування базових компонентів; фаза розвитку (2006—2007), в якій менеджмент програми ГАЛІЛЕО націлений на визначення та контроль елементів архітектури системи; фаза розвертання (2006—2007) включає виробництво та запуск супутникової системи і встановлення станцій та обладнання; фінальна стадія експлуатації з 2008 року. Інші країни, що не є членами Європейському Союзу, можуть вступати до проекту. Європейський Союз уклав угоди з Китаєм, США, Ізраїлем, Росією, Бразилією, Індією, Японією, Канадою та Південною Кореєю. Через чотири місяці після вступу в дію Регламенту № 876/2002 програму впровадження ГАЛІЛЕО було переглянуто.

Створення спільного підприємства викликає проблеми з Європейським космічним агентством щодо конкретного внеску держав—членів, мають бути узгоджені технічні характеристики ГАЛІЛЕО. Фінансове регулювання включає принципи правила: структура і програма витрат та річний бюджет; виконання бюджету та фінансовий контроль; методи визначення плати кожної країни у спільному підприємстві; визначення собівартості робіт у представлених річних балансах; процедура проведення тендерів на бездискримінаційній основі між країнами.

15 лютого 2006 року Європейська Комісія прийняла Ініціативу Інтелектуального автомобіля «Підвищення рівня інформативності інтелектуального автомобіля для розумних, безпечних та чистих автомобілів» [COM(2006)59 final — Не опубліковано в офіційному журналі]. Метою ініціативи є вирішення соціальних проблем щодо автомобільного транспорту та дорожніх інцидентів. Збільшення використання автомобільного транспорту пов'язано з рядом серйозних проблем: перевантаженістю дорожньої мережі та промислових районів, негативного впливу на навколишнє середовище та здоров'я населення, витратами палива та дорожньою аварійністю. Вирішити всі ці проблеми має Ініціатива інтелектуального автомобіля. Використання інформаційних технологій в будівництві інтелектуального автомобіля спрямоване на підвищення рівня дорожньої безпеки; підвищення ефективності транспортної системи; ефективного використання палива; допомоги водіям в уникненні аварій; забезпечення інформації у реальному часі про стан дорожньої мережі; оптимізації маршрутної мережі. Дослідження показали, що кількість дорожніх інцидентів могла б значно зменшитися при використанні інтелектуальних систем. Наприклад, якби 0,6 % транспортних засобів були обладнані такими системами, то кількість дорожньо-транспортних пригод зменшилася б на 1500 ДТП. Системи активної безпеки часто стикаються з рядом перешкод: бар'єрами законодавчого характеру, високою вартістю інтелектуальних систем, брак інформації для громадян. Разом з тим, ситуація конкуренції на ринку автомобілів приводить до розвитку таких систем.

Визначну роль грає європейський форум з безпеки. Заснований у 2003 р., він націлений на зняття бар'єрів щодо виходу на ринок інтелектуальних систем. Предметом регулювання є: рекомендації комісії щодо розробки та безпечного використання інтерфейсу Людина—машина; дослідження можливості використання на національному рівні обладнання транспортних засобів для безпечних функцій; визначення спектру потреб у контексті зв'язку машина—машина; надання рекомендацій по впровадженню європейського коду практики щодо розвитку та тестування системи порад водія.

У цьому контексті Комісія пропонує наступні дії: прийняти Ініціативу Інтелектуального автомобіля; регулярно інформувати про її впровадження; провести серію телепередач щодо впровадження системи інтелектуального автомобіля; заснувати Платформу інформаційної безпеки з метою впровадження, координації та гармонізації зв'язку з кінцевим споживачем.

Комюніке Комісії від 2 травня 2003 «Європейська програма дорожньої безпеки — зменшення вдвічі числа жертв дорожніх інцидентів до 2010 р.» [com (2003) 311 — final. Не опублікована у офіційному журналі]. Загалом з 1990 року ситуація щодо безпеки на дорогах в країнах Європейського Союзу поліпшилася і торкнулася усіх типів доріг та учасників дорожнього руху. З 1990 по 2004 роки загальна кількість ДТП з фатальними наслідками скоротилася на 26 %. Проте існує велика різниця між регіонами та країнами, у деяких з них пік щодо ДТП з фатальними наслідками ще попереду. Слід зазначити, що не зважаючи на поліпшення, в 2004 році більш ніж 180 000 чоловік загинули на дорогах в країнах Європейського Союзу, що означає загибель однієї людини кожні 3 хвилини. Ще багато залишилося зробити для того, щоб скоротити драматичні наслідки, викликані ДТП. *Перевищення швидкості, нетверезі водії і незастосування ременів безпеки* залишаються трьома ключовими проблемами для більшості країн. Повне вирішення цих проблем могло б призвести до зниження кількості загиблих у ДТП на 50 %. Інші ключові проблеми відносяться до інфраструктури, молоді водії, вразливих учасників дорожнього руху (особливо пішоходів і водіїв мотоциклів), також необхідна політична воля та скоординовані дії для здійснення політики з дорожньої безпеки.

Комюніке Комісії та Парламенту Комунікаційні та інформаційні технології для безпечних та інтелектуальних транспортних засобів SEC 2003/963 пропонує заходи, що можна розподілити на три категорії: виробництво систем безпеки інтелектуальних транспортних систем; регуляторні заходи та стандартизація; усунення соціальних та бізнесових перешкод. Для підвищення безпеки руху на європейському, національному та регіональному рівні використовуються всі види заходів: нові методи та інформатизація споживачів; розвиток бази даних дорожньо-транспортних пригод; вибір спільних специфікацій щодо ресстрації дорожніх інци-

дентів, вивчення потреб країн-членів щодо включення нових електронних систем тестування та контролю транспортних засобів. Фінальний звіт робочої групи з безпеки руху включає всі 28 заходів, у більшість з яких країни—члени внесли внесок: консолідований аналіз бази даних дорожньо-транспортних пригод; визначення загального формату бази даних дорожніх пригод та створення спільної бази даних; ратифікація документів щодо тестування систем активної безпеки; розвиток суспільного сектора дорожніх карт, які включають інвестиції в покращення дорожньої мережі та інформатизацію інфраструктури; визначення існуючих специфікацій і розвиток нових специфікацій Пан'європейських стандартів, які підтримують інтерфейси та зв'язок автомобіль-автомобіль, автомобіль-інфраструктура; стимулювати та підтримувати власників рухомого складу закуповувати транспортні засоби з функціями інтелектуальних систем для забезпечення безпеки дорожнього руху, зменшення плати, преференційний режим; підвищувати освіченість користувачів щодо переваг, функцій та використання інтелектуальних транспортних систем.

Рекомендації Комісії від 21 грудня 1999 С (1999) 4786) щодо збереження та ефективності інформаційних та комунікаційних систем всередині автомобіля [268] визначають європейські принципи інтерфейсу людина-автомобіль. У разі, якщо транспортні засіб попаде у катастрофу, виклик посилається автоматично, інформація попадає до Пункту публічних послуг. Така інформація значно скорочує час викликів, рятує життя, зменшує серйозність травм. Будуючи так зване законодавство E-112, яке включає нові директиви щодо електронного зв'язку, Комісія пропонує створити Пан'європейську аварійну службу, яка ґрунтується на спільному промислово-суспільному секторі та користується місцевою інформацією та додатковою інформацією щодо безпеки. Ці вимоги визначають інтерфейс між транспортним засобом та телекомунікаційною мережею.

Директива Ради 2002/21/ЄС про спільну регуляторну основу мережі електронного зв'язку та послуг [269]. Європейська Комісія в тісній співдружності з іншими користувачами пропонує заходи щодо розвитку та використання Інтелектуальних систем безпеки в Європі та зняття перешкод в її впровадженні.

Директива Ради 2002/22/ЄС про універсальні послуги та права користувачів мережі електронних комунікацій та сервісу (Директива універсального сервісу) [270] та Директива Ради 2002/58/ЄС щодо таємності індивідуальних даних та захисту власності в електронному інформаційному сервісі (Директива щодо таємності та електронних комунікацій) [271]

Реальний час та інформація щодо подорожей вносять великий внесок у підвищення безпеки. Для того, щоб спростити базу даних публічного сектора та запровадити співробітництво приватного та суспільного сектора, Комісія пропонує аналіз та рекомендації щодо заходів публічного сектора, заснування державно-публічного партнерства та високої якості сервісу в Європі. Комісія впроваджує рекомендації робочої групи щодо Транс'європейських мереж щодо заснування в реальному часі інформації руху та мандрування.

Директива Європейського Парламенту та Ради 2004/52/ЄС [272] встановлює умови, необхідні для забезпечення взаємодії мереж систем електронного збору оплати за проїзд на дорогах у Співтоваристві. Вона застосовує електронний збір всіх типів на всій дорожній мережі Співтовариства, міській та міжнародній дорожній мережі, автомагістралі, головних та другорядних дорогах та структурах, таких як тунелі, мости та переправи. Директивою передбачено, що усі нові системи електронного збору оплати будуть вводитись в дію станом на або після 1 січня 2007 року, а для здійснення операцій з електронного збору оплати використовуватимуть одну або декілька технологій — використання супутникового позиціонування і технологій мобільного зв'язку. Згідно з директивою має бути створена Європейська служба електронного збору оплати. Європейська служба електронного збору оплати буде налагоджена та узагальнюватиме всю дорожню мережу у Співтоваристві, на якій оплата та збір за користування дорогою отримуються за допомогою електронних засобів. Ця служба електронного збору оплати буде визначена договірним зведенням правил, дозволяючи всім операторам та/або користувачам надавати послуги, а також визначена сукупністю технічних стандартів та вимог і єдиним договором про підписку між замовниками і операторами та/або користувачами, що пропонують послуги. Цей договір надасть можливість доступу в цілому до послуг мережі, а підписи будуть у наявності в оператора будь-якої частини мережі та/або у видавника. Європейська служба електронного збору оплати буде незалежною від основних рішень, прийнятих країнами—членами для стягнення оплати з певних видів транспортних засобів, а також від розміру оплати та мети, з якою стягується така оплата. Вона стосуватиметься лише щодо методу збору

оплати або внесків. Така служба дозволить укласти договори незалежно від місця реєстрації автомобіля, громадянства сторін договору та зони або точки дорожньої мережі щодо якої потрібно внести оплату. Країни—члени мають забезпечити, щоб обробка особистих даних, необхідних для діяльності Європейської служби електронного збору оплати здійснювалась відповідно до прав Співтовариства, які захищають свободи та основні права осіб, в тому числі їх приватне життя. Така обробка потребує виконання відповідно до норм Співтовариства, між іншим викладеними у Директиві 95/46/ЄС Європейського Парламенту та Ради щодо захисту осіб стосовно обробки особистих даних та вільного доступу до таких даних [273] та Директиви 2002/58/ЄС Європейського Парламенту та Ради щодо обробки особистих даних та захисту конфіденційності у секторі електронних комунікацій [271].

Рішення Комісії 2004/545/ЄС [274] про погодження радіоспектру частотою 70 ГГц для використання в автомобільному радіолокаційному обладнанні малого радіусу дії у межах Співтовариства (оприлюднено під номером С(2004)2591) має на меті створити сприятливі умови для доступу та безперешкодного користування діапазоном частотою радіоспектру 79 ГГц в автомобільному радіолокаційному обладнанні малого радіусу дії. Діапазон частотою радіоспектру 79 ГГц повинен якнайшвидше стати доступним та встановленим в автомобільному радіолокаційному обладнанні малого радіусу дії на засадах невтручання та неупередженості не пізніше 1 січня 2005 року.

Транс'європейська водна мережа міжнародних транспортних коридорів об'єднує 30 тис. кілометрів каналів та річок, які поєднують між собою сотні міст та промислових центрів, шляхом надання послуг на перевезення вантажів і в меншій мірі пасажирів. Ця мережа поєднує Нідерланди, Бельгію, Люксембург, Францію, Німеччину та Австрію. Водними шляхами транспортується надважкі промислові вантажі, будівельні матеріали, контейнери, відходи та нестандартні вантажі. Багато невеличких міст та селищ розташовано на шляху водної мережі, які в значній мірі більш розвинуті на західній частині Європи, але головною артерією цієї мережі є річка Рейн та річка Дунай, яка з'єднується з іншими водними шляхами через систему каналів і це створює відповідні умови для транспортування вантажів без перешкод на значній території держав—членів Європейського Союзу.

Сотні внутрішніх портів забезпечують перевалку вантажів та доставку їх клієнтам. Ефективність цієї ланки мережі залежить від правильної логістики. Це особливо важливо тому, що водною мережею міжнародних транспортних коридорів транспортується близько 10 % вантажів і вони часто перевантажуються в портах на морські судна для подальшого транспортування. Таким чином, значна кількість населення вздовж цієї мережі задіяні у забезпеченні безпечного транспортування вантажів, шляхом встановлення відповідних річкових визначень глибини, течії річок та системи зв'язку, які і надають можливість оперативного управління річковим флотом відповідно до вимог європейського права.

До правових засад щодо регламентування проблем телекомунікаційних систем та обміну інформацією у забезпеченні безпечного використання водних мереж міжнародних транспортних коридорів слід віднести: а) Рішення Європейського Парламенту та Ради № 1692/96/ЄС стосовно керівних напрямків розвитку транс'європейської мережі [88], яке було доповнено Рішенням № 1346/2001/ЄС від 22 травня 2001 р. щодо питань охорони навколишнього природного середовища та подальшого розвитку інтермодальних (змішаних) перевезень [275]; б) Директиву Ради № 82/714/ЄЕС [98] стосовно встановлення технічних вимог до управління суднами, які виконують перевезення внутрішніми шляхами держав—членів Європейського Союзу, де у дев'ятому Розділі визначено, зокрема, додаткові в порівнянні з вимогами Конвенції щодо навігації по Рейну, вимоги до управління судном за допомогою радіолокаційних та інших засобів, які сприяють руху судна у безпечний спосіб і запобігають зіткненням та забрудненню навколишнього природного середовища. Також Директива встановлює, що перевезення водними шляхами Рейну можлива лише за умови наявності у відповідного судна сертифіката, що видається суднам, які пройшли технічний огляд перед початком їх експлуатації на їх відповідність вимогам, що встановлюються в Додатку 2 до Директиви; в) Директива Європарламенту та Ради № 2005/44/ЄС щодо гармонізації інформаційних послуг, що надаються на річках в межах внутрішніх водних шляхів Співтовариства [100].

Саме для гармонізації та взаємодії на основі відкриття інформації для використання її для більш широкого вжитку на внутрішніх водних транспортних артеріях Співтовариства було прийнято Директиву Європейського Парламенту та Ради № 2005/44/ЄС щодо гармонізованої інформаційної системи на річках в межах внутрішніх вод Співтовариства, оскільки деякі дер-

жави—члени Європейського Союзу проводили відповідно роботу по вивченню річок для їх використання як водних шляхів для транспортування вантажів та пасажирів. Але для розвитку системи безпечного транспортування та в інтересах створення транс'європейської водної мережі міжнародних транспортних коридорів, управління суднами та проводка їх внутрішніми водними шляхами відбувалося на основі єдиних технічних вимог та відповідало вимогам Міжнародної навігаційної Асоціації (PIANC), Центральної Комісії по навігації на р. Рейн (CCNR) та Економічної Комісії ООН для Європи (UNECE) було визначено принципи співробітництва між державами по реалізації положень цього документа. Слід зазначити, що він не є обов'язковим для держав не членів Європейського Союзу але користувачі внутрішніх водних шляхів держав—членів повинні співробітничати у реалізації положень цієї Директиви, оскільки від цього залежить безпека транспортування вантажів та пасажирів та запобігання зіткненням суден, що може призвести до шкоди навколишньому природному середовищу.

Цей документ важливий тому, що річки відіграють значну роль у наповненні морів та слугують перевезенню вантажів річковими суднами, а це у свою чергу, суттєво впливає на економіку держав, через які пролягають внутрішні водні шляхи, розвиток яких вимагає постійної уваги. Більше того, коло обігу води у природи має значний вплив на наповнення річок, який також визначається водорозділами і вивчення та обмін інформацією відіграє значну роль у забезпеченні безпечного перевезення вантажів та пасажирів водними шляхами держав—членів, які приділяють увагу саме розвитку інформаційних та комунікаційних технологій. Директива визначає шляхи, якими будуть рухатися держави—члени по вдосконаленню транс'європейської мережі, оскільки її впровадження вимагає постійної дослідницької роботи по вдосконаленню системи, технологій та їх застосування при вирішенні технологічних проблем на внутрішніх водних шляхах.

Базуючись на забезпеченні надання високого рівня зв'язку через телекомунікаційні системи та обміну інформацією у забезпеченні безпечного використання водних мереж міжнародних транспортних коридорів, система даних про річки включає, між іншим, надання інформації про навігаційний стан та умови на водних шляхах разом із переходом суден, інформацію, яка може бути використана при плануванні перевезень вантажів та пасажирів та використання відповідної швидкості на тому чи іншому відрізку річки чи каналу і можливого вчасного розвантаження у порту. Тобто впровадження цієї системи сприяє оптимізувати перевезення внутрішніми водними шляхами при застосуванні найбільш вигідної швидкості на шляхах та час шлюзування, що у свою чергу сприяє економії пального та зменшенню витрат і таким чином, робить водні перевезення більш привабливими для клієнтів.

Для реалізації цієї системи необхідно впровадити стандартні протоколи зв'язку, які будуть працювати на високих частотах із застосування мобільних телефонів, Інтернету та використовувати інші передові засоби мобільного зв'язку усіма службами що забезпечують перевезення вантажів водними шляхами держав—членів Європейського Союзу на основі міжнародних стандартів зв'язку та сучасної логістики із застосуванням спеціальних розрахункових таблиць та інформації про рух суден, що сприяє запобіганню зіткнень та забезпечує безпечне плавання водною мережею міжнародних транспортних коридорів.

Система зв'язку в авіаперевезеннях відіграє важливу роль у виконанні самих польотів літаків за маршрутами, визначеними планами польотів. Тому існують досить високі вимоги до обладнання, яке використовується для забезпечення польотів військових літаків та їх розміжування із цивільними з метою забезпечення безпеки польотів. Це у свою чергу вимагає розробки загальних глобальних стандартів щодо телеметрії та команд, що надходять до пілотів по каналам зв'язку із центрів управління польотами, які використовують для цього уніфіковані прилади, системи та команди.

Правовою основою для регулювання питань, пов'язаних із забезпеченням зв'язку в авіаперевезеннях, є концепція Єдиного повітряного простору Європи, метою створення якої було підвищення рівня безпеки та його реструктуризація, а також створення умов для більш ефективного виконання авіаперевезень на основі нових принципів управління авіапроходом. Прийняття відповідного законодавства направлене на підвищення ролі авіаційних структур у подоланні проблем, пов'язаних із перетином кордонів, ліквідації адміністративних неузгодженостей та вузьких місць у прийнятті рішень при застосуванні нової системи управління авіаперевезеннями.

Започатковано її було Регламентом Ради № 3922/91/ЄС щодо гармонізації технічних вимог та адміністративних процедур в галузі цивільної авіації [125], в якому, зокрема, визна-

чено вимоги до проектування, виробництва та технічного нагляду за літаками, а також вимоги до особового складу та організацій, які виконують роботи з авіап перевезень. Відповідно до Регламенту держави—члени забезпечують відповідність цивільних авіаційних властей умовам членства в Спільних Авіаційних Владах. Для цього, вони мають, без будь-якої технічної оцінки чи вимог, визнавати вироби, розроблені, вироблені, що використовуються та підтримуються в належному стані у відповідності до спільних технічних вимог та адміністративних процедур за умови, що такі вироби були сертифіковані іншою державою—членом. При чому, визнаються сертифікати, видані органам, юридичним та фізичним особам, що знаходяться під її юрисдикцією, як самою державою—членом, так і органом, який уповноважений діяти від її імені. Держави—члени мають вжити всіх заходів для координації своїх дослідницьких програм з метою вдосконалення безпеки цивільної авіації і її діяльності, про що вони мають сповістити Комісію, яка, в свою чергу, може ініціювати певні кроки для підтримки таких дослідницьких програм.

Директива Ради № 93/65/ЄЕС [276] визначила вимоги щодо використання сумісних технічних стандартів при закупівлі обладнання та систем для управління авіаційним рухом. Цим документом, зокрема, було визначено напрямки діяльності спеціалістів по закупівлі обладнання для зв'язку, систем аеронавігації, огляду та контролю за авіарухом. Впровадження в життя цих вимог і сприяло тому, що на просторі Європи було започатковано єдині вимоги, які у подальшому привели до розробки концепції Єдиного повітряного простору Європи. Взагалі положення Директиви направлені на забезпечення ефективної роботи у системі Єроконтролю за авіа рухом. Саме після прийняття цього документу стало зрозуміло, що на ринку Європи буде використовуватися тільки такі стандарти і що вони створюють умови для сумісного використання повітряного простору. Звичайно, їх запровадження вимагало часу та відповідних реформ в управлінні авіарухом і тому було вжито всіх заходів для запровадження положень Директиви.

Подальша робота по втіленню цієї концепції привела до того, що було прийнято пакет правових актів щодо реалізації концепції Єдиного повітряного простору Європи: а) Регламент Європейського Парламенту та Ради № 549/2004/ЄС, яким встановлено загальні параметри правового регулювання створення Єдиного повітряного простору Європи. Метою створення Єдиного повітряного простору Європи є поліпшення існуючих стандартів безпеки та загальної ефективності повітряного руху в Європі, оптимізація ємності для приведення її у відповідність до вимог всіх користувачів повітряного простору та мінімізації затримок; б) Регламент Європарламенту та Ради № 550/2004/ЄС щодо надання послуг при виконанні авіап перевезень в Єдиному повітряному просторі Європи [122]. Регламент стосується надання послуг з аеронавігації в Єдиному повітряному просторі Європи. Його метою є встановлення єдиних вимог до безпечного та ефективного надання послуг з аеронавігації в Співтоваристві та визначає завдання національних наглядових органів; в) Регламент Європарламенту та Ради № 551/2004/ЄС стосовно використання Єдиного повітряного простору Європи [123], яка стосується організації і використання Єдиного повітряного простору Європи. Метою Регламенту є підтримка концепції прогресивно більш інтегрованого використання повітряного простору в контексті єдиної транспортної політики. Він також спрямований на встановлення спільних процедур розробки, планування та управління, що забезпечувало б ефективне та безпечне здійснення управління повітряним трафіком; г) Регламент Європейського Парламенту та Ради № 552/2004/ЄС щодо взаємодії в мережі Єдиного повітряного простору Європи [124], метою якого є досягнення експлуатаційної сумісності між різними системами, складовими та відповідними процедурами EATMN приділяючи належної уваги відповідним міжнародним правилам. Цей регламент також спрямований на забезпечення скоординованого і швидкого запровадження нових домовленостей і узгоджених концепцій операцій та технологій в сфері управління повітряним трафіком. Прийняття цих нормативних актів сприяло посиленню взаємодії та контролю за польотами цивільного авіатранспорту та військової авіації і взаємопов'язі до спільних дій та інтересів, а також забезпечення безпеки польотів, приймаючи до уваги специфічні вимоги кожного напрямку діяльності.

Правовою основою забезпечення відповідного рівня зв'язку є Директива Європейського Парламенту та Ради 1999/5/ЄС щодо радіоблагоднання та телекомунікаційних терміналів зв'язку і взаємного визнання їх відповідності [277]. Метою цієї Директиви є встановлення відповідних вимог до радіоблагоднання для забезпечення його безпечного для здоров'я людини використання та сумісність електромагнітних та радіо частот. Саме технічним вимогам та

безпеці обладнання приділяється увага при управлінні повітряним простором. Відповідно до цих вимог держави—члени ЄС повинні інформувати про розподіл частот та технічні вимоги до забезпечення безперебійного зв'язку при виконання авіаперевезень.

Відповідно до вимог міжнародних стандартів управління авіа рухом в Європейському авіапросторі виконується із використанням наземної радіостанції та аеронавігаційного високочастотного обладнання, що працює на частоті хвилі 8,33 kHz із розбивкою каналів по частотах за стандартом EN 300 676. Авіаційне обладнання наземного базування відповідає вимогам гармонізованого стандарту і виробляється відповідно до законодавчих вимог, а саме, це формат стандарту EN 301 489 серії, який відповідає вимогам, що розроблені для радіобудівництва наземних радіостанцій для управління авіа рухом.

## **7.2. Правове регулювання зв'язку у транспортній інфраструктурі у законодавстві України**

Українською стороною виконано передбачені Планом дій Україна-ЄС [278] заходи у сфері політики електронних комунікацій щодо розробки і прийняття Концепції розвитку телекомунікацій в Україні. Відповідно до законів України «Про зв'язок» та «Про телекомунікації» [279], у червні 2006 року Урядом України схвалено Концепцію розвитку телекомунікацій в Україні до 2010 року [280]. Метою документа є визначення основних засад і напрямків подальшого розвитку телекомунікаційних мереж загального користування в ринкових умовах на всій території країни. Концепцію також спрямовано на реалізацію стратегічних інтересів та міжнародної конкурентоспроможності України на міжнародному ринку. В рамках цієї Концепції планується розширення смості телефонної мережі загального користування, зменшення кількості застарілого обладнання у фіксованих телекомунікаційних мережах до 40 %, подальший розвиток мереж телекомунікацій, зростання більше ніж у шість разів швидкісних (мультимегабітних) мереж доступу до Інтернет, створення Національної системи супутникового зв'язку. Реалізація положень Концепції дасть змогу забезпечити приєднання інформаційної інфраструктури України до європейської інформаційної інфраструктури та глобальної інформаційної інфраструктури а також надання інфокомунікаційних послуг у європейському та світовому інформаційному просторі. Впровадження Концепції забезпечить виконання умов приєднання України до Світової Організації Торгівлі, зокрема у сфері торгівлі телекомунікаційними послугами. Усе це сприятиме створенню умов для прискореного розвитку сфери українських телекомунікацій у майбутньому і в водночас дозволить досягти наприкінці 2010 року показників телекомунікаційного розвитку України, наближених до показників держав—членів Європейського Союзу. Слід зазначити, що крім суто галузевих техніко-економічних результатів, розвиток телекомунікацій в Україні призведе до досягнення вагомих результатів у всіх інших видах соціальної та економічної діяльності суспільства за рахунок більш чіткої організації, а внаслідок цього і більш економного витрачання усіх видів ресурсів (матеріальних, енергетичних, трудових, фінансових, тощо), покращення умов праці та життя громадян.

Під час проведення саміту Україна-ЄС 1 грудня 2005 року було підписано Угоду про співробітництво щодо цивільної глобальної навігаційної системи (ГНСС) між Європейським Співтовариством, його державами—членами і Україною. Метою Угоди є заохочення, полегшення та зміцнення співробітництва між Європейським Співтовариством, його державами—членами та Україною у сфері цивільної глобальної супутникової навігації. Європейське Співтовариство, його держави—члени та Україна заохочують торгівлю та інвестиції у європейську та українську інфраструктуру супутникової навігації, обладнання, локальні елементи та прикладні системи ГАЛІЛЕО. З цією метою Європейське Співтовариство, його держави—члени та Україна підвищують рівень обізнаності громадськості щодо функціонування системи супутникової навігації ГАЛІЛЕО, визначають потенційні перешкоди на шляху розширення сфери застосування ГНСС та вживають відповідних заходів для досягнення такого розширення. Ця Угода залишається чинною протягом п'яти років, її може бути поновлено за згодою Сторін на додаткові періоди у 5 років по закінченню основного п'ятирічного терміну дії. Будь-яка з-поміж Сторін може припинити дію цієї Угоди, надавши за три місяці попереднє письмове повідомлення учасникам Угоди — іншій Стороні. Європейське Співтовариство, його держави—члени та Україна невідкладно проводять консультації на прохання будь-якої з них з будь-яких



питань, які постають у процесі тлумачення чи застосування цієї Угоди. Будь-які спірні питання, що стосуються тлумачення чи застосування цієї Угоди, врегульовуються допомогою шляхом проведення дружніх консультацій між Сторонами.

ГАЛІЛЕО — означає автономну цивільну європейську глобальну супутникову навігаційно-синхронізуючу систему, що знаходиться під цивільним контролем, спроектовану та розроблену Співтовариством та його країнами—учасниками для забезпечення послуг ГНСС. Управління системою ГАЛІЛЕО може бути передано приватній стороні. ГАЛІЛЕО передбачає загальнодоступні, комерційні послуги, а також послуги, що пов'язані із забезпеченням безпеки людей, пошуку та рятування їх, на додаток до захищеної державної регульованої послуги, доступ до якої обмежений і яка призначена для задоволення потреб зареєстрованих користувачів державного сектора.

Послуги ГАЛІЛЕО щодо безпеки життя базуються на відкритих послугах з додатковим наданням інформації про достовірність, автентифікацію сигналу, гарантій обслуговування та інших особливостей необхідних для безпеки життя в таких напрямках як авіаційний та морський транспорт. Комерційні послуги ГАЛІЛЕО полегшують розвиток професійних методів застосування та пропонують кращі експлуатаційні характеристики порівняно з відкритими послугами, зокрема у контексті вищих швидкостей передачі даних, гарантій обслуговування й точності. Послуги ГАЛІЛЕО для пошуку та рятування покращують якість пошуково-рятувальних операцій через швидше та точніше визначення місця розташування аварійних маяків та можливості зворотного зв'язку.

Європейське Співтовариство, його держави—члени та Україна домовились про застосування у спільній діяльності, на яку поширюється ця Угода, таких принципів: взаємної вигоди, яка базується на повному загальному балансі прав та обов'язків; партнерства у Програмі ГАЛІЛЕО згідно з процедурами та правилами управління ГАЛІЛЕО; взаємних можливостей для залучення до спільної діяльності у рамках проєктів України та Європейського Співтовариства з використання ГНСС у цивільних цілях; своєчасного обміну інформацією, яка може вплинути на спільну діяльність; відповідного захисту прав на інтелектуальну власність.

Секторами співробітництва в галузі супутникової навігації та синхронізації є: спектр радіочастот, наукові дослідження та підготовка персоналу, промислове співробітництво, розвиток торгівлі та ринку, стандарти, сертифікація та регулятивні заходи, розвиток глобальних та регіональних наземних аугментаційних систем ГНСС, безпека, відповідальність та відшкодування витрат. За взаємним погодженням Європейське Співтовариство, його держави—члени та Україна можуть уточнювати цей перелік. Ця Угода не впливає на інституційну структуру, засновану законом Європейського Співтовариства для виконання програми ГАЛІЛЕО, а також на відповідні закони, положення та реалізацію зобов'язань стосовно політики нерозповсюдження, експортного контролю виробів подвійного використання та національних внутрішніх заходів безпеки та контролю за передачею нематеріальних технологій.

Грунтуючись на раніше здобутих успіхах в рамках Міжнародного Союзу Електрозв'язку (МСЕ), Європейське Співтовариство, його держави—члени та Україна погоджуються продовжувати співробітництво та взаємну підтримку з питань спектра радіочастот. В цьому контексті Європейське Співтовариство, його держави—члени та Україна підтримуватимуть відповідний розподіл частот для ГАЛІЛЕО з метою забезпечення надання послуг ГАЛІЛЕО на благо користувачів в усьому світі і, особливо, в Україні та у Співтоваристві. Крім того, Європейське Співтовариство, його держави—члени та Україна визнають важливість захисту навігаційного спектра радіочастот від порушень та перешкод. З цією метою вони шукають шляхи ідентифікації джерел перешкод та взаємоприйнятні рішення боротьби із такими перешкодами. Ніщо в цій Угоді не повинно тлумачитися, як таке, що применшує значення чинних положень Міжнародного Союзу Електрозв'язку, в тому числі Регламенту радіозв'язку МСЕ.

Європейське Співтовариство, його держави—члени та Україна заохочують та підтримують співробітництво між промисловістю двох сторін, в тому числі створюючи спільні підприємства за взаємною участю у відповідних промислових асоціаціях, з метою налагодження системи ГАЛІЛЕО, а також сприяння використанню та розвитку сфер застосування та послуг ГАЛІЛЕО.

Європейське Співтовариство, його держави—члени та Україна визнають важливість координації підходів у міжнародному комітеті стандартизації та сертифікації стосовно послуг глобальної супутникової навігації. Зокрема вони надаватимуть спільну підтримку розвитку стандартів ГАЛІЛЕО та сприятимуть їхньому застосуванню в Україні та усьому світі, приді-

ляючи особливу увагу на взаємодії з іншими системами ГНСС. Однією з цілей координації є сприяння широкому та інноваційному використанню послуг ГАЛІЛЕО як світового стандарту навігації та синхронізації для відкритих, комерційних цілей та з метою забезпечення безпеки життя. Унаслідок цього, для підтримки та досягнення цілей цієї Угоди Європейське Співтовариство, його держави—члени та Україна, залежно від обставин, здійснюють співробітництво з усіх питань, пов'язаних із ГНСС, що виникають, особливо, в Міжнародній Організації Цивільної Авіації, Євроконтролі, Міжнародній Морській Організації та Міжнародному Союзу Електрозв'язку. Координація та сприяння спільної діяльності за цією Угодою здійснюється від імені України — Урядом України, та від імені Співтовариства і його держав—членів — Європейською Комісією. Для організаційного забезпечення цієї Угоди, ці два органи створюють, в рамках Угоди про партнерство та співробітництво між Європейськими співтовариствами, їхніми державами—членами та Україною, Управлінський Комітет ГНСС. Цей Комітет складається з офіційних представників кожної сторони та запроваджуватиме свої власні правила і процедури. Функції Управлінського Комітету включатимуть: сприяння, надання рекомендацій для різних видів співробітництва та нагляд за ним; консультування Сторін щодо шляхів посилення та покращання співробітництва, відповідно до принципів, визначених цією Угодою; огляд ефективного функціонування та впровадження цієї Угоди. Комітет, як правило, зустрічатиметься щорічно. Зустрічі проводитимуться по черзі у Співтоваристві та в Україні. Додаткові зустрічі можуть проводитися на вимогу однієї зі Сторін. Витрати, пов'язані з Комітетом або від його імені, покриватимуться Стороною, до якої належать відповідні офіційні представники. Витрати, які пов'язані безпосередньо із засіданнями Комітету і є іншими, ніж витрати на проїзд і проживання, покриваються приймаючою Стороною. Комітет може створювати Спільні Технічні Робочі Групи зі спеціальних напрямків, якщо Сторони вважатимуть це за потрібне.

На виконання Плану дій Україна — ЄС щодо імплементації цієї Угоди та створення системи моніторингу навігаційних характеристик європейської геостационарної додаткової навігаційної системи (GPS/EGNOS) на території України постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження Плану використання радіочастотного ресурсу України» від 09.06.06 № 815 [281] передбачено впровадження супутникових навігаційних систем GALILEO та GPS з 1 січня 2008 року, ГЛОНАСС — з 1 січня 2009 року. Упродовж 2006 року здійснювалися заходи щодо виконання Плану дій Україна—ЄС у сфері послуг інформаційного суспільства. Зокрема, продовжується впровадження елементів електронного урядування. Сьогодні інформаційні послуги фізичним та юридичним особам надаються органами виконавчої влади (ОВВ) через єдиний веб-портал ОВВ та власні веб-сайти, при цьому чверть з них функціонують на єдиній апаратно-технічній платформі. Щомісяця єдиним веб-порталом користуються близько 2,5 млн осіб.

Впровадження в органах виконавчої влади та інших державних органах систем електронного документообігу із застосуванням електронного цифрового підпису у 2005 році Указом Президента України «Про першочергові завдання щодо впровадження новітніх інформаційних технологій» [282] віднесено до пріоритетних напрямів державної політики. Міністерством транспорту та зв'язку на виконання Указу Президента України та відповідного доручення Кабінету Міністрів розроблено проект Національної стратегії формування та розвитку інформаційного суспільства в Україні. Одним з найважливіших питань є елементи електронного урядування. Центральний засвідчувальний орган національної системи електронного цифрового підпису, що діє в системі Міністерства транспорту та зв'язку України, станом на 01.10.2006 року провів акредитацію чотирьох центрів сертифікації ключів — Товариства з обмеженою відповідальністю «НВФ» Українські національні інформаційні системи» (м. Київ), Державного підприємства «Українські спеціальні системи» (м. Київ), Закритого акціонерного товариства «Інфраструктура відкритих ключів» (м. Харків) і Товариства з обмеженою відповідальністю «Український сертифікаційний центр» (м. Київ).

На даний час у державі створено нормативно-правове підґрунтя і технологічну основу функціонування юридично значимого електронного документообігу. Законами України встановлено основні організаційно-правові засади електронного документообігу та використання електронних документів, а також правовий статус електронного цифрового підпису (ЕЦП) та порядок його застосування юридичними і фізичними особами, визначено організаційну інфраструктуру ЕЦП та її суб'єктів. У подальшому за завданням Національної програми інформатизації «Створити інфраструктуру системи електронного цифрового підпису» заплановано

вирішення проблем перехресної сертифікації для забезпечення трансграничного обміну електронними документами, захищеними електронним цифровим підписом, створення «третьої довірчої сторони» — електронного нотаріату та забезпечення його взаємодії на договірних засадах з аналогічними структурами в інших країнах.

Слід зазначити, що крім суто галузевих техніко-економічних результатів, розвиток телекомунікацій в Україні призведе до досягнення вагомих результатів в усіх інших видах соціальної та економічної діяльності суспільства за рахунок більш чіткої організації, а внаслідок цього і більш економічного витрачання усіх видів ресурсів (матеріальних, енергетичних, трудових, фінансових тощо), покращення умов праці та життя громадян.

Зв'язок та обмін інформацією на річковому транспорті відіграє важливе значення у забезпеченні безпеки перевезення вантажів та пасажирів. Саме цій проблемі присвячена ст. 31 Закону України «Про транспорт» [101], де, зокрема, зазначається, що підприємства транспортного комплексу під час здійснення господарської діяльності повинні мати встановлені відповідними законодавчими актами дозвільні документи (ліцензії, сертифікати), зобов'язані забезпечувати безпеку життя і здоров'я громадян, екологічну безпеку експлуатації транспортних засобів та довкілля. Продукція, що поставляється для потреб транспортного комплексу, повинна відповідати вимогам безпеки руху, охорони праці, екологічної безпеки та мати сертифікат відповідності. Засоби зв'язку забезпечують надійність функціонування судових пристроїв і роботи екіпажу, тому до їх якісної роботи висуваються високі вимоги і вони мають бути також сертифіковані.

Працівники, які безпосередньо забезпечують безпеку руху транспортних засобів та охорону праці на транспорті, повинні мати відповідну професійну підготовку, за станом здоров'я бути здатними якісно виконувати свої обов'язки і періодично (один раз на три роки) проходити навчання та перевірку знань у порядку, визначеному центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту. Ці працівники, а також працівники, робота яких пов'язана зі шкідливими і небезпечними умовами, повинні проходити в установленому порядку медичні обстеження.

Частини території підприємств, вокзалів, станцій, портів, пристаней, аеродромів і шляхів сполучення, де здійснюється рух транспортних засобів і проводяться маневрові та вантажно-розвантажувальні роботи, є зонами підвищеної небезпеки. Правила виконання робіт у цих зонах установлюються центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту. Відповідальність за порушення встановлених нормативів під час будівництва та експлуатації газопроводів, нафтопроводів та інших комунікацій, що перетинають залізничні колії, автомобільні дороги або межують з ними, несуть власники таких комунікацій.

Переобладнання комунікацій, пов'язане з реконструкцією і ремонтом споруд транспорту, розміщених у смузі відведення, здійснюється власниками комунікацій за їх рахунок. Нагляд за забезпеченням безпеки руху транспортних засобів здійснюється у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України [283].

Питання безпеки руху транспортних засобів на території України, пов'язані з транспортними засобами інших держав, регулюються відповідно до законодавства та міжнародних договорів України. Перевезення вантажів і пасажирів транспортом загального користування підлягають обов'язковому контролю на відповідність їх до вимог безпеки у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Перш за все, провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів річковим, морським транспортом відбувається на основі чіткого виконання умов ліцензії. Порядок контролю за додержанням Ліцензійних умов поширюється на всіх суб'єктів господарювання незалежно від їх організаційно-правової форми та форм власності, які здійснюють діяльність з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів річковим, морським транспортом та отримали ліцензію на цей вид господарської діяльності (ліцензіати).

Контроль за додержанням ліцензіатами Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів річковим, морським транспортом здійснює Державний департамент морського і річкового транспорту (Укрморрічфлот) як орган ліцензування [233] і Державний комітет України з питань регуляторної політики та підприємництва (Держпідприємництво) та його територіальні органи — спеціально уповноважений орган з питань ліцензування, визначений Положенням про Державний комітет України з питань регуляторної політики та підприємництва [234] шляхом проведення планових і позапланових перевірок.

Відповідно до цих правових положень усі транспортні засоби, що виконують перевезення вантажів та пасажирів, мають обладнання, яке забезпечує безпечне транспортування водною мережею міжнародних транспортних коридорів. Кожен день на відповідній хвилі радіо надається інформація про рівень води у гирлі р. Дунай, а швидкість течії тільки тоді, коли відбуваються якісь погодні зміни, оскільки ця 160-кілометрова ланка, яка належить Україні, добре вивчено.

Таким чином, Україна відповідно до свого внутрішнього законодавства та міжнародно-правових документів бере активну участь у забезпеченні безпечного перевезення вантажів та пасажирів у водній мережі міжнародних транспортних коридорів на основі обміну інформацією та впроваджуючи відповідне технологічне обладнання для керування суднами. Ці фактори є досить важливими при використанні водної мережі міжнародних транспортних коридорів, якими транспортуються вантажі та перевозяться пасажирів.

Позитивним прикладом співробітництва та обміну інформацією став факт активізації дії придунайських держав після витоку нафтопродуктів у р. Дунай в районі сербського узбережжя. Саме завдяки обміну інформацією було вжито заходів щодо зменшення шкоди українському узбережжю р. Дунай, хоча загальна шкода навколишньому природному середовищу та водному басейну нанесена досить значна і її вплив на природу ще довог буде відчуватися.

Украєроцентр, будучи головним провайдером і відповідальним за керування повітряним рухом на маршруті, підходить та в районі аеродрому, забезпечення повітряного руху засобами зв'язку, навігації та спостереження, надання польотної інформації, видання збірників аеронавігаційної інформації, здійснення льотних перевірок та обльотів радіотехнічного обладнання, використовує радіотехнічні засоби для зв'язку та контролю за авіаперевезеннями. Радіотехнічне забезпечення (РТЗ) цивільної авіації України — це сукупність наземних засобів РТЗ та організаційно-технічних заходів, які виконуються персоналом служб РТЗ підприємств цивільної авіації з метою забезпечення безпеки польотів повітряних суден, виконання певної функції обслуговування повітряного руху та виробничої діяльності підприємств цивільної авіації. Виконання завдань радіотехнічного забезпечення визначається якісним рівнем організації технічної експлуатації наземних засобів РТЗ.

Повноважним органом, який видає документи на допуск наземних засобів РТЗ до експлуатації, є Державна авіаційна адміністрація, яка у своїй діяльності керується: Конституцією і законами України, актами Президента України і Кабінету Міністрів України та іншими нормативно-правовими актами.

В результаті розгляду заявки на користування радіозв'язком для управління авіаційним Державна авіаційна адміністрація видає дозвіл як на наземні, так і на бортові радіостанції цивільних повітряних суден відповідно до положень статті 30 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, положень статті 30 пункту 6 Повітряного кодексу України, отримання якого є обов'язковим для експлуатантів цивільних повітряних суден України незалежно від форм власності та відомчої належності. У дозволі на бортові радіостанції цивільного повітряного судна (ПС) зазначається індивідуальний радіопозивний для кожного з них. Бортові радіопозивні надаються ПС для здійснення радіозв'язку екіпажів цивільних ПС з наземною диспетчерською службою аеропортів та з екіпажами інших повітряних суден. Радіопозивний складається з двох великих літер латинського алфавіту «UR» і п'яти арабських цифр або з п'яти великих літер латинського алфавіту, наприклад: «UR70652», «URARY». Цей радіопозивний повторює державний і реєстраційний знаки конкретного цивільного ПС. Дозвіл на бортові та наземні радіостанції для виконання зв'язку із повітряних суден є обов'язковим документом, який під час виконання польоту повинен перебувати на ньому в оригіналі. Заміна оригіналу на копію є неприпустимою.

В результаті прийняття відповідних документів по радіотехнічному забезпеченню та встановлення відповідного обладнання для управління авіаційним, в Україні склалась ситуація, коли українська аеронавігаційна система стала невід'ємною частиною загальноєвропейської. Концепція «Єдиного повітряного простору Європи», розроблена Європейською конференцією цивільної авіації (СКЦА), стала актуальною для України, оскільки вона передбачала інтегрування в європейський повітряний простір. Для цього зроблено чимало: приведено у відповідність зі стандартами Євроконтролю систему стягнення аеронавігаційних зборів, автоматизовано всі районні центри, проведено ряд заходів, які дали можливість відкрити повітряний простір України для всіх його користувачів.

Також значним кроком на шляху інтеграції до європейського авіаційного простору стало створення у 1999 році Об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху

[135]. Така система дає можливість вирішувати важливі завдання щодо ефективного використання повітряного простору країни, сприяє розробці та впровадженню єдиних правил і процедур, що істотно спрощує авіакомпаніям використання повітряного простору України, забезпечує високий рівень безпеки повітряного руху.

Повітряний простір України стає привабливішим для його користувачів. Триває процес вдосконалення мережі маршрутів Трансазіатської системи транзитних маршрутів від аеропортів Західної Європи до регіону Південно-Східної Азії, Австралії. Реалізовано маршрути — зв'язки з Транссибірською системою маршрутів, які проходять через територію Російської Федерації. Це уможливило стиккування мережі маршрутів України з мережею маршрутів Транссибірської системи та забезпечує виконання польотів через територію України до Японії, Китаю, Монголії, Сінгапуру та Кореї.

Нині можна констатувати, що етап реалізації основних напрямків руху потоків повітряних суден завершено. Маршрути, які проходять через район відповідальності України, максимально наближені до ортодромії основних низок між аеропортами і є привабливими для користувачів.

Основна мета заходів щодо організації повітряного простору — це створення структури повітряного простору, елементи якої динамічно змінюються відповідно до експлуатаційних потреб, застосування зональної навігації з метою підвищення ефективності діяльності користувачів повітряного простору України. Організація повітряного руху України до 2010 року відповідатиме стратегічним напрямкам розвитку системи АТМ відповідно до Глобального плану впровадження систем зв'язку, навігації, спостереження/організації повітряного руху (CNS/ATM), яку було затверджено на 32-й сесії Асамблеї ІКАО.

Всі елементи системи організації повітряного руху (організація повітряного простору, обслуговування повітряного руху та організація потоків повітряного руху) функціонально сумісні між собою. Основним інструментом планування заходів, яких необхідно безпосередньо взяти для реалізації цього плану та впровадження елементів системи CNS/ATM, є План конвергенції та імплементації для України (LCIP). У цьому плані передбачено, серед інших, низка заходів, скоординованих на регіональному рівні. Одним з найважливіших заходів є впровадження елементів супутникових систем CNS/ATM, що у майбутньому дасть змогу забезпечити обслуговування й організації повітряного руху у глобально-світовому масштабі. Введення цих систем дасть можливість екіпажу літака приймати інформацію від супутника і передавати йому свою, звідти ж дані потраплятимуть на наземну мережу КІП. Диспетчеру в будь-який момент буде відомо точне місцезнаходження всіх літаків.

Україна бере участь у проєкті «Розширення зони дії EGNOS на Чорноморський регіон». Реалізація завдань, визначених для України у рамках цього проєкту, надасть можливість Укрпроцентру забезпечити комплексне навігаційне обслуговування, зменшити його собівартість, що значно підвищить ефективність аеронавігаційного обслуговування. Система організації потоків повітряного руху України функціонально сумісна з Європейською та діє на принципах, що застосовуються в країнах-членах СКЦА. Тобто системи радіозв'язку України під час авіаперевезень взаємодіють із європейською системою і відповідають міжнародним вимогам та стандартам.

Таким чином, у національних правових актах визначається, що розвиток в Україні інформаційного суспільства та впровадження новітніх інформаційних технологій в усіх сферах суспільного життя є одним із пріоритетних напрямів державної політики. Підписано Угоду про співробітництво щодо цивільної глобальної навігаційної системи (ГНСС) між Європейським Співтовариством, його державами—членами і Україною [284]. На виконання Плану дій Україна — ЄС щодо імплементації цієї Угоди та створення системи моніторингу навігаційних характеристик європейської геостационарної додаткової навігаційної системи (GPS/EGNOS) на території України постановою Кабінету Міністрів України від 09.06.06 № 815 «Про затвердження Плану використання радіочастотного ресурсу України» [281] передбачено впровадження супутникових навігаційних систем GALILEO та GPS з 1 січня 2008 року, ГЛО-НАСС — з 1 січня 2009 року. Слід зазначити, що на даний час у державі створено нормативно-правове підґрунтя і технологічну основу функціонування юридично значимого електронного документообігу. Законами України встановлено основні організаційно-правові засади електронного документообігу та використання електронних документів, а також правовий статус електронного цифрового підпису (ЕЦП) та порядок його застосування юридичними і фізичними особами, визначено організаційну інфраструктуру ЕЦП та її суб'єктів. У

подальшому за завданням Національної програми інформатизації «Створити інфраструктуру системи електронного цифрового підпису» заплановано вирішення проблем перехресної сертифікації для забезпечення трансграничного обміну електронними документами, захищеними електронним цифровим підписом, створення «третьої довірчої сторони» — електронного нотаріату та забезпечення його взаємодії на договірних засадах з аналогічними структурами в інших країнах. Україна відповідно до свого внутрішнього законодавства та міжнародно-правових документів бере активну участь у забезпеченні безпечного перевезення вантажів та пасажирів на мережі міжнародних транспортних коридорів на основі обміну інформацією та впровадження відповідного технологічного обладнання. В той же час, заходи щодо підвищення безпеки дорожнього руху не в повній мірі відповідають відповідним заходам Європейського Союзу. Так, для підвищення безпеки руху на європейському, національному та регіональному рівні використовуються такі види заходів: нові методи та інформатизація споживачів; розвиток бази даних дорожньо-транспортних пригод; вибір спільних специфікацій щодо реєстрації дорожніх інцидентів.

Для удосконалення нормативно-правової бази з питань розроблення та впровадження новітніх інформаційних технологій та адаптації законодавства України з цих питань до законодавства Європейського Союзу, зокрема, потрібно підготувати законопроекти щодо внесення відповідних змін до Національної програми інформатизації стосовно визначення стратегічних напрямів розвитку інформаційного суспільства і вдосконалення механізмів реалізації державної політики у цій сфері. Потрібно також підготувати проекти нормативно-правових актів з питань впровадження електронного документообігу, здійснення експортно-імпортних операцій, сертифікаційних процедур з використанням електронного цифрового підпису. Важливе місце займає удосконалення національного законодавства щодо стимулювання інвестиційної діяльності у сфері інформаційних технологій, підвищення ефективності системи надання інформаційних послуг, створення умов для митного оформлення товарів, впровадження системи приймання та видачі відповідних документів з використанням глобальної інформаційної мережі Інтернет та електронного цифрового підпису. Для адаптації законодавства України щодо правового регулювання зв'язку у транспортній інфраструктурі до законодавства Європейського Союзу, потрібна розробка законодавства та впровадження сучасних інформаційних технологій обміну даними, системи обміну торговою та транспортною документацією, електронного документообігу; впровадження навігаційних технологій, включаючи супутникові, засоби радіонавігації, ідентифікації місцезнаходження транспортних засобів на базі загальноєвропейської системи ГАЛІЛЕО.

В українському законодавстві відсутнє застосування електронного зв'язку щодо підвищення безпеки руху. Так у Європейському Союзі, відповідно до Директиви Ради 2002/21/ЄС про спільну регуляторну основу мережі електронного зв'язку та послуг [269], для підвищення безпеки руху використовуються нові методи та інформатизація споживачів; розвиток бази даних дорожньо-транспортних пригод; вибір спільних специфікацій щодо реєстрації дорожніх інцидентів, вивчення потреб країн-членів щодо включення нових електронних систем тестування та контролю транспортних засобів. У зв'язку з цим, необхідно з метою вдосконалення управління дорожнім рухом, зменшення екологічного навантаження, зменшення рівня аварійності на дорогах, розробити електронну систему управління автомобілем та нормативно-правові акти щодо впровадження вимог до інтелектуального автомобіля.

## Розділ 8

### **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПРОЦЕДУРИ ПЕРЕТИНУ ДЕРЖАВНОГО КОРДОНУ ПРИ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ В ЄС ТА УКРАЇНІ**

---

#### **8.1. Правове регулювання процедури перетину державного кордону при міжнародних транспортних перевезеннях в ЄС**

Правове регулювання процедури перетину державного кордону при міжнародних транспортних перевезеннях в державах—членах Європейського Союзу започатковано уніфікованим підходом до контролю на кордонах ще в 1985 році, а потім в 1990 році шляхом підписання Шенгенської конвенції, якою було встановлено загальні правила щодо віз, права на притулок, перевірки на кордонах із державами не членами Європейського Союзу та співробітництва між поліцейськими та прикордонними службами, а також із митними органами, що створило умови для вільного перетину осіб на території Співтовариства. До цієї Конвенції приєднались також Норвегія, Ісландія та Великобританія, хоча вони мають своє особливе регулювання цього питання.

Особливістю правового регулювання перетину державного кордону при міжнародних транспортних перевезеннях в Європейському Союзі полягає у дотриманні процедур контролю при здійсненні міжнародних перевезень пасажирів і вантажів, передбачених міжнародними конвенціями і багатосторонніми угодами. До основних міжнародних конвенцій і багатосторонніх угод щодо перетину державного кордону при міжнародних транспортних перевезеннях слід віднести такі:

Міжнародна конвенція про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах від 21 жовтня 1982 року набрала чинності 15 жовтня 1985 року [285]. Україна приєдналася до цієї конвенції відповідно до Указу Президента України від 04.07.2002 року № 616/2002 [286]. Конвенцію розроблено та укладено з метою полегшення міжнародного перевезення вантажів шляхом скорочення вимог щодо дотримання формальності, видів і тривалості контролю. Положення Конвенції повинні застосовуватися до всіх вантажів, які перетинають при ввезенні, вивезенні і транзиті один або більше морських, повітряних або сухопутних кордонів, і до всіх служб контролю договірних сторін. Конвенція дає визначення різних видів контролю, яким підлягають вантажі при перетинанні кордонів, і визначає заходи, які полегшують міжнародні вантажні перевезення. До цих заходів, зокрема, відносяться: організація спільного контролю вантажів і документів контрольними службами сусідніх держав шляхом установавання обладнання, яке спільно використовується; узгодження годин роботи прикордонних постів і служб контролю, які здійснюють свою діяльність на цих постах; установавання співпраці один з одним і міжнародними органами, а також укладення нових багатосторонніх, двосторонніх або угод із застосуванням пільг у галузі контролю на кордонах; застосування єдиних, які легко читаються, і зрозумілих документів, що складені відповідно до зразка — формуляра Організації Об'єднаних Націй; застосування, у разі можливості, простого і прискороженого режиму для транзитних вантажів, які перевозять за системою міжнародного митного транзиту; максимальне полегшення транзиту вантажів, які перевозяться у контейнерах або інших пакувальних засобах, що забезпечують достатню безпеку; швидке надання будь-якій зацікавленій особі вичерпної інформації про вантажі, які підлягають медико-санітарному, ветеринарному, фітосанітарному контролю, про передбачені законодавчими актами і правилами вимоги щодо цих видів контролю, щодо контролю якості і відповідності технічним стандартам, а також про місця, де вантажі можуть бути надані для зазначених видів контролю; організація митної очистки швидкопсувних вантажів у години, що не передбачені звичайним графіком роботи, якщо оповіщення про їх прибуття надійшло завчасно. Крім зазначених заходів, які зобов'язуються

вживати країни, що підписали і приєдналися до Конвенції, у додатках до Конвенції, які є її невід'ємною частиною, сформульовані принципи узгодження митного контролю, визначені заходи по організації контролю, інформації і співпраці, що спрямовані на скорочення простою транспортних засобів на кордоні і полегшення міжнародних перевезень вантажів. До цієї Конвенції приєдналися усі країни Європейського Союзу, крім Мальти.

Базельська конвенція про контроль за транскордонним перевезенням небезпечних відходів та їх видаленням від 22 березня 1989 року [287]. Набрала чинності 5 травня 1992 року. Україна не приєдналася до цієї Конвенції. Конвенцією передбачено, що держави повинні прагнути скорочення до мінімуму виробництва небезпечних відходів з точки зору їх кількості і небезпечного потенціалу. Країни—учасниці даної Конвенції повинні вживати необхідні заходи для забезпечення того, щоб використання небезпечних та інших відходів, включаючи їх транскордонне перевезення та видалення, було сумісне з охороною здоров'я людини і навколишнього середовища. З цією метою вони повинні забезпечувати, щоб виробник виконував обов'язки щодо перевезення і видалення небезпечних та інших відходів належним чином. Кожна держава має суверенне право забороняти ввезення або видалення небезпечних та інших відходів іншої держави на своїй території. Держави повинні вживати заходи для забезпечення належного обміну інформацією про транскордонне перевезення небезпечних та інших відходів при вивезенні з цих держав або ввезенні до них і контроль належним чином за таким перевезенням та при перетинанні транспортними засобами, які перевозять небезпечні відходи, державних кордонів. Усі держави, які приєдналися до цієї Конвенції, відповідають за виконання своїх міжнародних зобов'язань по відношенню до охорони здоров'я людини і збереження навколишнього середовища та несуть відповідальність згідно з міжнародним правом. Європейський Союз приєднався до цієї Конвенції відповідно до Рішення Ради № 93/98/ЄЕС про укладення від імені Європейського Співтовариства Конвенції про контроль за транскордонним перевезенням небезпечних відходів та їх видаленням (Базельська) від 22 березня 1989 року [288].

Європейська угода, щодо роботи екіпажів транспортних засобів, що виконують міжнародні автомобільні перевезення, (ЄУТР) від 1 липня 1970 року [214]. Україна приєдналась відповідно до Закону України «Про приєднання України до Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР), 1970 р.» від 07.09.2005 № 2819-IV [289]. Угода містить умови, яким повинні відповідати транспортні засоби, що здійснюють міжнародні автомобільні перевезення, а також встановлює членам екіпажу цих засобів тривалість щоденного і щотижневого відпочинку, щоденну тривалість управління автотранспортним засобом, максимальний час безперервного управління, максимальну тижневу і двотижневу тривалість управління автотранспортним засобом. У 1991 році набрала чинності поправка до Угоди, яка передбачає обов'язкову наявність таксографів на автотранспортних засобах, що виконують перевезення у міжнародному сполученні. Тахограф являє собою механічний контрольний прилад, що реєструє час управління транспортним засобом, час відпочинку, пройденої відстань і швидкість руху. До Європейської угоди, що стосується роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення, від 1 липня 1970 року, приєдналися усі держави—члени Європейського Союзу. Правила ЄУТР із тривалості роботи водіїв ідентичні відповідним правилам Європейського Союзу. Усі країни, які підписали цю Угоду, взяли на себе зобов'язання з контролю за дотриманням водіяма, які зайняті на міжнародних перевезеннях, вимог щодо регламентації режиму праці і відпочинку та приймання необхідних заходів у разі їх порушення як в межах країн-учасниць угоди, так і на кордонах. До Угоди ЄУТР приєдналися усі країни Європейського Союзу.

Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) від 14 листопада 1975 року [76]. Україна приєдналася до цієї Конвенції у порядку правонаступництва. Згідно з Конвенцією на кожний автотранспортний засіб чи контейнер складається за установленням зразком книжка МДП (Carnet TIR), яка дійсна для виконання одного перевезення. Вона повинна містити необхідну для даного перевезення кількість відривних листів (вантажних маніфестів) для навантаження та розвантаження. Вантажі, які перевозяться в автотранспортних засобах з накладеними пломбами або у запломбованих контейнерах, звільняються від сплати ввізного і вивізного мита і зборів, а також від митного догляду у проміжних митних організаціях. Конвенцією передбачено можливість виконання міжнародних перевезень вантажів в автомобілях і контейнерах під митними печатками та



пломбами митної служби країни відправлення до митної служби країни призначення без будь-якого митного огляду у проміжних митницях на кордонах, а також сплати чи депозиту ввізного та вивізного мита і зборів. Європейський Союз приєднався до цієї Конвенції відповідно до Регламенту Ради (ЄЕС) № 3237/76 [290].

Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) від 30 вересня 1957 року [215]. Угода набрала чинності 29 січня 1968 року. Додатки А і В набрали чинності 29 липня 1968 року. Україна приєдналася до цієї Угоди відповідно до Закону України «Про приєднання до Європейської угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ)» від 02.03.2000 року № 1511-III [291]. Набула чинності для України 1 травня 2000 року. Угоду розроблено з метою створення уніфікованих правил міжнародних автомобільних перевезень небезпечних вантажів. В Угоді наведено умови та вимоги, при дотриманні яких допускається міжнародне автомобільне перевезення небезпечних вантажів. Вони визначають: матеріали і тару, які повинно бути використано для упакування небезпечних вантажів; максимальну вагу одного вантажного місця залежно від роду вантажу; правила упакування, вантаження і вивантаження небезпечних вантажів; написи та ярлики небезпеки на вантажних місцях; можливість спільного пакування і вантаження різних речовин і предметів; способи відправлення та обмеження; особливі вказівки у транзитному документі; інші приписи (за потреби). Наведено зразки і розмір ярликів небезпеки та способи їх кріплення до вантажних місць. Приписи, що стосуються транспортних засобів, які використовуються для міжнародних автомобільних перевезень небезпечних вантажів, до числа яких відносяться: умови, яким повинні відповідати транспортні засоби; умови допуску транспортних засобів до перевезення небезпечних вантажів; запобіжні заходи при поведженні з вантажними місцями; правила, які потрібно дотримувати при русі транспортних засобів; вказівки про письмову інструкції; вказівки про перевезення небезпечних вантажів навалом, у малих і великих контейнерах, у цистернах; вимоги до екіпажів транспортних засобів та їхньої спеціальної підготовки; маркування і знаки небезпеки на транспортних засобах. На кожне перевезення передбачено складення транспортного документу (накладна), в якому кожний вантаж позначають згідно з вказівками ДОПНВ. Цей документ складають мовою країни відправлення та однією з таких мов: англійською, французькою або німецькою. Відповідно до Конвенції транспортні засоби, які призначені для міжнародних автомобільних перевезень небезпечних вантажів, підлягають технічному оглядам у країні реєстрації з метою перевірки придатності до цих перевезень. Компетентні органи країни реєстрації у разі задовільних результатів оглядів видають на кожний транспортний засіб спеціальне свідоцтво про допущення до перевезення, яке складається на мові країни реєстрації і на одній з таких мов: англійської, французької або німецької. Згідно з постановою робочих органів Європейської Економічної Комісії ООН з 1 січня 1983 року до міжнародних автомобільних перевезень небезпечних вантажів допускаються тільки водії, які пройшли спеціальний курс підготовки і мають відповідне спеціальне свідоцтво. Усі ці вимоги до транспортних засобів та водіїв, які здійснюють перевезення небезпечних вантажів у міжнародному сполученні, перевіряють при перетинанні державних кордонів. До Угоди ДОПНВ приєдналися усі країни Європейського Союзу, крім Ірландії та Мальти.

Угода про міжнародні перевезення харчових продуктів, що швидко псуються, і про спеціальні транспортні засоби, що призначені для цих перевезень, (УПШ/АТР) від 1 вересня 1970 року [220]. Набула чинності 21 листопада 1976 року. Україна приєдналася до Угоди відповідно до Указу Президента України від 02.04.2007 № 262/2007. Цю Угоду розроблено з метою покращення умов збереження якості швидкопсувних продуктів під час їхнього перевезення спеціальними транспортними засобами. Угода містить сім статей та викладені у додатках основні приписи, де наводяться: визначення спеціальних транспортних засобів, які використовуються для міжнародного перевезення швидкопсувних продуктів; порядок перевірки відповідності спеціальних транспортних засобів вимогам міжнародного перевезення швидкопсувних продуктів; методи виміру і перевірки ізотермічних властивостей та ефективності пристроїв для охолодження або для обігріву спеціальних транспортних засобів; зразок свідоцтва, який видається на транспортні засоби, що використовуються для міжнародних сухопутних перевезень швидкопсувних продуктів; розпізнавальні знаки на спеціальних транспортних засобах, які використовують для міжнародного перевезення швидкопсувних продуктів; визначення глибоко заморожених і заморожених продуктів і температурні режими всередині кузова транспортних засобів при перевезенні цих продуктів; температурні режими, за яких повинні перевозитися деякі продукти, що не знаходяться у глибоко замороженому або замороженому

стані; класифікація спеціальних транспортних засобів для перевезення швидкокопсувних продуктів залежно від коефіцієнта тепловіддачі кузова, наявності і потужності джерела холоду та опалювальної установки. Перевірка відповідності ізотермічних транспортних засобів, льодовиків, холодильників і транспортних засобів, що опалюються, установленним вимогам повинна виконуватися на випробних станціях країни реєстрації. Усі ці вимоги до транспортних засобів та водіїв, які здійснюють перевезення швидкокопсувних вантажів у міжнародному сполученні, перевіряють при перетинанні державних кордонів. До Угоди УПШ приєдналися усі країни Європейського Союзу, крім Кіпру та Мальти.

Внутрішня навігація стосовно перевезення вантажів та пасажирів водними шляхами регламентується Регламентом Ради № 1356/96/ЄС [91] по встановленню загальних правил, що застосовуються при транспортуванні вантажів та пасажирів при використанні внутрішніх водних шляхів держав—членів Європейського Союзу у контексті встановлення свободи з надання транспортних послуг. Цим документом установлюються загальні правила, які створюють відповідні умови доступу до ринку внутрішніх перевезень вантажів та пасажирів водними шляхами в межах держав—членів Європейського Союзу на основі рівної конкуренції та свободи пересування без перешкод. Регламентом також передбачено право участі у таких перевезеннях і третіх країн відповідно до Мангеймської та Белградської Конвенцій, які є наслідком міжнародних зобов'язань.

Інший правовий документ — Регламент Ради № 3921/91/ЄС [90], яким було закладено основу щодо регулювання умов з перевезення нерезидентами пасажирів та вантажів внутрішніми водними шляхами держав—членів Європейського Союзу, які виконуються на тих самих умовах, що і перевізниками держав—членів Європейського Союзу. Більше того, відтепер річками Європи можуть мандрувати усі без винятку, за умови виконання відповідних правил для мандрівників держав—не членів Європейського Союзу, оскільки в межах Європи відсутній будь який державний контроль але є відповідний контроль на зовнішньому кордоні цього об'єднання.

Громадяни, які не є резидентами держав—членів Європейського Союзу перевіряються при перетині кордону Співтовариства при в'їзді та виїзді на основі документа, підтверджуючого походження особи, і дозволу на в'їзд — візи та документа про медичне страхування, щоб забезпечити надання медичної допомоги при необхідності. Ці вимоги діють незалежно чи це пасажир, чи член екіпажу судна.

Регламентом Ради № 2007/2004 [292] від 26 жовтня 2004 р. було засновано Європейське Агентство по управлінню оперативним співробітництвом на зовнішніх кордонах держав—членів Європейського Союзу. Це Агентство було утворено на виклики, які пов'язані із необхідністю запровадження єдиного підходу до перетину зовнішнього кордону Європейського Союзу. У контексті цього положення держави—члени Європейського Союзу запровадили єдиний підхід до перетину кордону на суші, морі та в аеропортах.

Таким чином, завдання цього органу є координація оперативного співробітництва між державами—членами Європейського Союзу у питаннях щодо перетину зовнішнього кордону та розробка спільних заходів по унормуванню моделей ризиків і підготування відповідних інструкцій на випадок якихось непередбачуваних ситуацій і надання відповідної допомоги у підготовці прикордонників на основі загальних стандартів та надання допомоги керівному складу прикордонників по компетентному вирішенню проблем. Передбачається, що структури Агентства будуть займатися дослідницькою роботою по розробці відповідних інструкцій для контролю за кордоном та надавати відповідні послуги щодо підвищення рівня вимог до технічних систем контролю та організувати спільні навчання і надавати допомогу третім країнам для підвищення рівня контролю на кордоні.

Усі ці заходи свідчать про те, що в державах—членах Європейського Союзу існує чітка система та підходи щодо перетину кордонів пасажирами та суднами, які перевозять вантажі, оскільки Братиславські угоди унормовують підходи та вимоги до транспортних документів та митних процедур при транспортуванні вантажів міжнародним транспортним коридором № 7.

Особливістю правового регулювання перетину державного кордону при авіаперевезеннях полягає в тому, що пасажир проходить державний кордон під час його реєстрації у пункті відльоту повітряного судна. Пасажири закордонного напрямку проходять паспортний контроль у пунктах пропуску на лініях паспортного контролю по документах на право перетинання державного кордону, а несупроводжуваний вантаж оформлюється митними органами на будь-якій відповідній території.

У квітні 2004 року було прийнято низку законодавчих актів, спрямованих на вдосконалення правового регулювання перетину кордону для резидентів держав—членів ЄС та полегшення пересування в межах кордонів Європейського Союзу. Більш того, після прийняття відповідної Директиви Європейського Парламенту та Ради ЄС № 2004/38/ЄС [293] щодо права громадян Європейського Союзу та членів їх сімей вільно переміщуватися та зупинятися в межах території держав—членів Європейського Союзу були приведені у відповідність з положеннями цього документа адміністративні процедури і таким чином були створені умови більшої прозорості та можливість застосування положень як громадянами, так і адміністраціями на території всього Євросоюзу. Згідно з цією директивою було спрощено адміністративні формальності до громадян держав—членів Європейського Союзу. Відтепер не є необхідним мати постійне місце проживання та штамп реєстрації у документах компетентних владних структур.

Прийняття цього документа сприяло створенню умов, за яких населення держав—членів може вільно пересуватися у межах Європейського Союзу на основі власних документів, отриманих у відповідних владних структурах. В той час як громадяни держав—членів Європейського Союзу, під час своєї подорожі до Об'єднаного королівства Великобританії та Ірландії, можуть переміщатися на основі своєї посвідчень, пасажирів, які не належать до громадян держав—членів, повинні пред'явити паспорт із візою або підтвердження свого статусу та права на проживання у державі—члені Європейського Союзу.

Відповідно до цієї директиви, при повітряній подорожі громадяни держав—членів Європейського Союзу отримують найбільш широкую інформацію щодо маршруту польоту та відповідних формальностей в аеропорту як при подорожі між державами—членами Європейського Союзу, так і до інших держав. Безпосередньо при придбанні квитка пасажир отримує також інформацію стосовно компенсації при затримці польоту чи його відміні.

Важливим актом у спрощенні перетину кордону та дозволів на польоти між державами—членами стало запровадження Єдиного повітряного простору Європи з березня 2004 року та застосування системи управління авіапростором на території держав—членів Європейського Союзу. Ці реформи сприяли проведенню корінної реорганізації та поліпшення управління усім сектором авіаперевезень у системі транспортування вантажів та пасажирів та призвели до реального поліпшення обслуговування та забезпечення безпеки перевезень за рахунок поліпшення рівня підготовки особового складу та контролю за авіапроходом.

Незважаючи на існування Єдиного повітряного простору Європи, кожна із держав—членів, відповідно до Чиказької конвенції, несе відповідальність за свій повітряний простір і в той же час керується єдиними уніфікованими правилами, що сприяє відкриттю шляху до вдосконалення процедури перетину кордону та вдосконалення роботи структур, які відповідають за здійснення контролю на кордоні. У питанні перетину кордону та використанні Єдиного повітряного простору держави—члени Європейського Союзу повинні також виконувати зобов'язання щодо забезпечення безпеки відповідно до Посібника по гнучкому використанню повітряного простору та інших документів, які регламентують використання повітряного простору в державах—членах Європейського Союзу відповідно до норм законодавства Європейського Союзу, що регламентують перетин кордону [294].

Концепція Гнучкого використання повітряного простору держав—членів передбачає підвищення рівня пропуску літаків на основі впровадження систем управління повітряним рухом у тісному співробітництві цивільних та військових служб по контролю за повітряним простором. Більше того, відповідно до цих вимог, держави—члени повинні визначити національні організації, які повинні брати на себе відповідальність за контроль за авіапроходом у своєму повітряному просторі та забезпечувати необхідною інформацією щодо зв'язку та метеорологічного стану. Правовою основою для регулювання авіапроходу в Європі щодо гнучкого використання повітряного простору, відповідно до загальних вимог щодо обладнання для контролю за аеронавігацією, які встановлені Регламентом Комісії № 2096/2005/ЄС [295]. У документі, зокрема, встановлюються вимоги технічного, оперативного—фінансового та організаційного характеру до надання послуг повітряної навігації відповідно до вимог Євроконтролю до взаємного визнання принципів, на яких базується забезпечення надання відповідного сервісу при перетині кордонів.

Регламент Комісії № 2150/2005/ЄС [296] установив правила та процедури діяльності цивільних та військових владних структур держав—членів Європейського Союзу, які несуть відповідальність за управління повітряним рухом. Таке співробітництво і координація сприяє

підвищенню рівня ефективності управління авіарухом та забезпечує більш безпечне використання повітряного простору усіма користувачами.

До важливих документів стосовно регулювання питання перетину кордону відноситься і Конвенція про процедуру спрощеного транзиту, у розділі IX «Спрощена процедура щодо повітряних перевезень» якої визначається, що авіакомпанія може отримати дозвіл на використання маніфесту товарів як транзитну декларацію, якщо це за суттєвими ознаками відповідає зразкові, який наведено у Додатку 3 Доповнення 9 до Конвенції про Міжнародну Цивільну Авіацію (спрощена процедура — рівень 1). Авіакомпанія повинна виконати певні дії, до яких належить і авторизація.

Авторизація (виконання відповідної перевірки необхідних параметрів та надання відповідних повноважень особі чи групі осіб на виконання дій у різних системах із обмеженим доступом) щодо операцій спільного транзиту має визначити форму маніфесту, а також аеропорти відправлення та призначення. Авіакомпанія надсилає уповноваженим митницям кожного з аеропортів засвідчену копію авторизації. На кожному маніфесті має бути зроблена відповідна позначка, датована та підписана авіакомпанією, яка засвідчує маніфест. Маніфест повинен також містити таку інформацію: найменування авіакомпанії, яка здійснює перевезення товарів; номер рейсу; дата рейсу; назва аеропорту завантаження (аеропорт відправлення) та аеропорту розвантаження (аеропорт призначення); а також, для кожної товарної партії, включеної до маніфесту: номер авіавантажної накладної; кількість упаковок; звичайний комерційний опис товарів, включаючи всі деталі, які є необхідними для встановлення тотожності товарів; вагу брутто.

Якщо товари розподілені за групами, замість їх опису, якщо є можливість, надаються зведені дані. У таких випадках авіавантажні накладні для товарних партій, що включені до маніфесту, включатимуть звичайний комерційний опис товарів, включаючи усі деталі, які є необхідними для встановлення тотожності товарів. Уповноваженим органам аеропорту відправлення пред'являються принаймні два примірники маніфесту, при цьому один примірник залишається в їх розпорядженні. Зазначені органи можуть, з метою перевірки, запросити надати їм усі авіавантажні накладні щодо товарних партій, які включено до маніфесту. Уповноваженим органам аеропорту призначення пред'являється примірник маніфесту, який залишається в їх розпорядженні. Зазначені органи можуть, з метою перевірки, також запросити пред'явити їм маніфест та авіавантажні накладні стосовно усіх товарів, розвантаження яких відбулося в аеропорту.

Один раз на місяць, після засвідчення відомості, уповноважені органи кожного з аеропортів призначення передають уповноваженим органам кожного з аеропортів відправлення відомість, яка підсумовує дані маніфестів авіаліній, що були їм пред'явлені протягом попереднього місяця. У випадку виявлення порушень у зв'язку з інформацією, яка міститься у маніфестах, що включені до зазначеної відомості, уповноважені органи аеропорту призначення ставлять до відома уповноважені органи аеропорту відправлення, які надали авторизацію; інформація, зокрема, має стосуватися даних про авіавантажні накладні щодо товарів, відносно яких виникли питання.

Якщо авіалінія оперує із значною кількістю рейсів між країнами, їй може бути надано дозвіл на використання засобів передачі маніфесту через системи електронного обміну даними, як транзитної декларації (спрощена процедура — рівень 2). Отримавши заяву на надання авторизації, уповноважені органи доводять до відома органи інших країн, на території яких знаходяться аеропорти відправлення та прибуття, зв'язані між собою електронними системами обміну даними. За відсутності заперечень протягом шістдесяти днів від дати повідомлення уповноважені органи надають дозвіл. Дозвіл є чинним у зазначених країнах та стосуватиметься тільки операцій спільного транзиту між аеропортами, для яких він був наданий.

Спрощення процедури запроваджується у такий спосіб: (а) маніфест, оформлений в аеропорту відправлення, передається до аеропорту призначення засобами системи електронного обміну даними; (б) авіалінія вносить до маніфесту необхідні дані.

Процедура спільного транзиту вважається закінченою, якщо маніфест через систему електронного обміну даними надходить у розпорядження уповноважених органів аеропорту призначення і товари пред'явлено цим органам. На вимогу уповноважених органів в аеропортах відправлення та призначення їм має бути надано роздрукований примірник маніфесту, який було передано через систему електронного обміну даними.

## 8.2. Правове регулювання процедури перетину державного кордону при міжнародних транспортних перевезеннях в Україні

Правове регулювання процедури перетину державного кордону при міжнародних транспортних перевезеннях в Україні базується на положеннях Конституції України [31], законів України «Про Державну прикордонну службу України» [297], «Про державний кордон України» [298], «Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України» [299], «Про транзит вантажів» [61], Митного кодексу України [300], «Порядку здійснення координації діяльності органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування з питань додержання режимів на державному кордоні» [301], «Положення про пункти пропуску через державний кордон» [302], «Програми дій, спрямованих на підтримання режиму державного кордону України і прикордонного режиму, розвиток Прикордонних військ України та митних органів України, на період до 2005 року» [303], розпорядження Кабінету Міністрів «Про поліпшення умов перетинання державного кордону вантажними автотранспортними засобами» [304], постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження загальних вимог до облаштування пунктів пропуску через державний кордон» [305], постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку справляння єдиного збору у пунктах пропуску через державний кордон» [306], розпорядження Кабінету Міністрів України «Про відкриття пунктів контролю через державний кордон» [307].

Конституція України [31] визначає основоположні принципи та порядок нормативного визначення засад, методологічно пов'язаних з питаннями функціонування пунктів пропуску через державний кордон. Так, статтею 33 Конституції України визначаються гарантії кожному, хто на законних підставах перебуває на території України, свободи пересування, вільного вибору місця проживання, право вільно залишати територію України, за винятком обмежень, які встановлюються законом. У статті 92 Конституції України зазначено, що виключно законами України визначаються: 9) засади зовнішніх відносин, зовнішньоекономічної діяльності, митної справи; 10) засади регулювання демографічних та міграційних процесів; 18) правовий режим державного кордону. У статті 8 Закону України «Про державний кордон України» [298] зазначено, що порядок перетинання державного кордону України є складова частина режиму державного кордону і він визначається цим Законом, іншими актами законодавства України і міжнародними договорами України.

У статті 9 Закону України «Про державний кордон України» визначено, що перетинання державного кордону України здійснюється на шляхах сполучення через державний кордон з додержанням встановленого порядку. Залізничне, автомобільне, морське, річкове, поромне, повітряне та пішохідне сполучення через державний кордон України здійснюється у пунктах пропуску, що встановлюються Кабінетом Міністрів України відповідно до законодавства і міжнародних договорів України.

У статті 95 Митного кодексу України [300] визначено, що переміщення товарів і транспортних засобів через державний кордон України здійснюється через пункти пропуску на державному кордоні України, перелік яких визначається Кабінетом Міністрів України відповідно до міжнародних договорів України, укладених в установленому законом порядку.

«Програма дій, спрямованих на підтримання режиму державного кордону України і прикордонного режиму, розвиток Прикордонних військ України та митних органів України, на період до 2005 року» [303] не носить нормативно-правового характеру, проте, вона все ж визначає пріоритетні напрями в системі функціонування пунктів пропуску через державний кордон, зокрема щодо розбудови та розвитку їх інфраструктури протягом 2000—2005 років.

У пункті 7 «Положення про пункти пропуску через державний кордон» [302], визначено, що пункти пропуску відкриваються (закриваються) за рішенням Кабінету Міністрів України. У пункті 10 Положення зазначено, що пропозиції Кабінетові Міністрів України щодо відкриття (закриття) пунктів пропуску та пунктів контролю можуть вносити Мінтранс, Міноборони, Мінагрополітики, Держприкордонслужба, Держмитслужба, Держпромполітики, Рада міністрів Автономної Республіки Крим, обласні, Київська та Севастопольська міські держадміністрації. У пункті 13 Положення визначено, що рішення Кабінету Міністрів України про відкриття пункту пропуску приймається після завершення будівництва (реконструкції) та прийняття в експлуатацію будівель, приміщень, споруд, комунікацій та під'їзних шляхів заінтересованими міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади та комісією,

утвореною Кабінетом Міністрів України, для проведення перевірки можливості відкриття пунктів пропуску.

У пункті 8 постанови Кабінету Міністрів України «Про стан виконання рішень Президента України і Уряду з питань додержання вимог прикордонного і митного законодавства» [308] встановлено, що проведення роботи, пов'язаної з обладнанням, утриманням і ремонтом у пунктах пропуску через державний кордон України для виконання зазначених видів транзитного та службових приміщень для розміщення відповідних прикордонних підрозділів, митних та інших установ, що здійснюють контроль на державному кордоні, покладається на Міністерство транспорту (пункти пропуску для залізничного, морського, річкового, поромного та повітряного сполучення) і на Державний митний комітет (пункти пропуску для автомобільного сполучення).

Автомобільними, залізничними, водними та повітряними шляхами сполучення, що пролягають через пункти пропуску через державний кордон України, здійснюється транзит вантажів з урахуванням принципу свободи транзиту та вимог міжнародних договорів України. Відповідно до Закону України «Про транзит вантажів» [61], свобода транзиту вантажів забезпечується шляхом: відсутності необгрунтованих затримок та обмежень, у тому числі стосовно засобів транзиту, і звільнення від сплати будь-яких інших платежів, крім єдиного збору, що справляється у пунктах пропуску через державний кордон України. Контроль транзитних вантажів, діяльність спеціально уповноважених органів виконавчої влади та їх службових осіб у пунктах пропуску через державний кордон України по перевірці відповідності транзитних вантажів і транспортних засобів транзиту вимогам митного, санітарного, ветеринарного, фітосанітарного, радіологічного, екологічного та інших видів контролю, що встановлюються виключно законами та міжнародними договорами України. Контроль транзитних вантажів та обробка супроводжувальної документації транзиту вантажів здійснюються за технологічними схемами пропуску через державний кордон України відповідних транспортних засобів, що визначають терміни його проведення та регламентують дії службових осіб спеціально уповноважених органів виконавчої влади.

Обов'язковими умовами здійснення контролю транзитних вантажів є: чітка регламентація проведення контролю та дій службових осіб спеціально уповноважених органів виконавчої влади виключно нормативно-правовими актами; кваліфіковані службові особи спеціально уповноважених органів виконавчої влади, що утримуються виключно за рахунок коштів державного бюджету; наявність необхідних сертифікованих засобів контролю; спрощений та прискорений порядок контролю; комплексне, одночасне та безперервне проведення всіх видів контролю, а за наявності угод з відповідними органами суміжних держав — спільно з ними.

Спеціально уповноважені органи виконавчої влади та їх службові особи, які здійснюють контроль транзитних вантажів, не можуть передавати свої повноваження іншим особам. Регулювання діяльності спеціально уповноважених органів виконавчої влади, що проводять контроль транзитних вантажів, здійснює Кабінет Міністрів України, який визначає заходи щодо вдосконалення цього контролю відповідно до міжнародних стандартів та сприяє нарощуванню обсягів транзитних вантажів. Координацію діяльності учасників транзиту здійснює Міністерство транспорту України. Основними завданнями координації є: забезпечення взаємодії учасників транзиту з метою безперервності транзиту вантажів та усунення простоїв і затримок транспортних засобів транзиту; Особи, винні у порушенні законодавства про транзит вантажів, несуть дисциплінарну, адміністративну, цивільно-правову або кримінальну відповідальність згідно з законами України.

У «Порядку здійснення координації діяльності органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування з питань додержання режимів на державному кордоні» [301], визначено, що відповідно до законодавства України з прикордонних питань здійснюються: Держмитслужба — реконструкцію та будівництво пунктів пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення; Мінтранс України — реконструкцію та будівництво пунктів пропуску через державний кордон для залізничного, морського, річкового і повітряного сполучення; Рада міністрів Автономної Республіки Крим, місцеві державні адміністрації та органи місцевого самоврядування — створення умов для функціонування пунктів пропуску через державний кордон.

В Україні питання спрощеного перетину митних кордонів кількох держав міжнародним автотранспортом регулюються Митним кодексом України [300], «Порядком реалізації положень Митної конвенції про міжнародні перевезення вантажів із застосуванням книжки міжна-

родного дорожнього перевезення (МДП)» [309] і «Положенням про порядок допущення дорожніх транспортних засобів до перевезень вантажів під митними печатками і пломбами із застосуванням книжки МДП» [310]. Останні два документи розроблено відповідно до норм Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП від 14 листопада 1975 року [76]. Перший документ визначає умови застосування процедури МДП, порядок оформлення книжки МДП на товари та інші предмети, що перевозяться між митницями з дотриманням процедури МДП, умови допуску українських перевізників до системи МДП, відповідальність перевізника й гарантійного об'єднання у разі порушення процедури МДП. Другий документ визначає процедуру допущення дорожніх транспортних засобів до перевезень вантажів під митними печатками і пломбами із застосуванням книжки МДП та отримання відповідного Свідоцтва. Для транспортних засобів, що перевозять великогабові або великогабаритні вантажі, Свідоцтво не потрібне. В Україні книжки МДП видає Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України, якій згідно з постановою Кабінету Міністрів України «Про заходи щодо забезпечення функціонування в країні системи міжнародних автомобільних перевезень вантажів із застосуванням книжки МДП» [311] надано повноваження бути гарантом перед Міжнародним союзом автомобільного транспорту щодо відповідальності українських та іноземних автоперевізників у зв'язку із застосуванням ними на території України книжок МДП.

Основними економічними засадами функціонування пунктів пропуску через державний кордон на сьогодні є: затвердження стратегії випереджаючого розвитку та євроінтеграції, визначеної у Посланні Президента України до Верховної Ради України «Європейський вибір. Концептуальні засади стратегії економічного та соціального розвитку України на 2002—2011 роки» [312]; реалізація положень «Концепції державної промислової політики» [313], яку спрямовано на досягнення промисловістю якісно нового рівня розвитку, посилення промислового потенціалу держави, задоволення потреб населення, зростання обсягів виробництва і підвищення конкурентоспроможності промислової продукції; реалізація положень Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні [17], яка визначає основні принципи створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на період до 2015 року і входження їх у міжнародну транспортну систему та Програми створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів [13].

В Україні проблеми перетину кордону регламентуються Законом України «Про Державну прикордонну службу України» [297]. Цей закон, відповідно до Конституції України, визначає правові основи організації та діяльності Державної прикордонної служби України, її загальну структуру, чисельність, функції та повноваження. Відповідно до ст.9 Державна прикордонна служба України, використовуючи кораблі, катери та судна забезпечення здійснює охорону державного кордону на морі, річках, озерах та інших водоймах; контроль за плаванням і перебуванням українських та іноземних невійськових суден і військових кораблів у територіальному морі та внутрішніх водах України, заходженням іноземних невійськових суден і військових кораблів у внутрішні води і порти України та перебуванням у них; охорону суверенних прав України в її виключній (морській) економічній зоні та контроль за реалізацією прав і виконанням зобов'язань у цій зоні інших держав, українських та іноземних юридичних і фізичних осіб, міжнародних організацій.

Більше того, відповідно до законів України «Про порядок виїзду з України і в'їзду в Україну громадян України» [314], «Про державний кордон України» [298] і «Про Державну прикордонну службу України» [297], Митного кодексу України [300], інших законодавчих актів України, що визначають порядок перетинання громадянами України державного кордону, розроблено «Правила перетинання державного кордону громадянами України» [315], де зазначається, що перетинання громадянами України (далі — громадяни) державного кордону здійснюється у пунктах пропуску через державний кордон (далі — пункти пропуску) за документами на право виїзду з України і в'їзду в Україну. Постановою Кабінету Міністрів України «Про прикордонний режим» [316] відповідно до Закону України «Про державний кордон України» визначено правовий режим контролю на державному кордоні. Зокрема зазначається, що відповідні органи влади повинні установити вздовж державного кордону на його сухопутних ділянках і вздовж берегів прикордонних річок, озер та інших водойм прикордонну смугу у межах прилеглих до кордону територій селищних і сільських рад, де запроваджується прикордонний режим. З урахуванням особливостей місцевості та інших умов ширину прикордон-

ної смуги може бути змінено обласними державними адміністраціями за поданням Адміністрації Державної прикордонної служби, але вона не може бути меншою від ширини смуги місцевості, що знаходиться в межах від лінії державного кордону до лінії прикордонних інженерних споруд. Цим же Законом визначено межі правового регулювання стосовно перетину кордону плавзасобів та можливості перевезення вантажів.

Економічні зміни в Україні та вимоги до антитерористичних заходів на судах вимагають постійного вдосконалення підходів до контролю за перетином кордону. Тому Адміністрацією Державної прикордонної служби спільно із Державною Митною службою України було розроблено Наказ «Про затвердження Технології прикордонного та митного контролю у пунктах пропуску через державний кордон» [317]. Метою цього Наказу є запровадження на постійній основі нової технології прикордонного та митного контролю у пунктах пропуску через державний кордон, започаткування змін в окремих елементах та формах прикордонного і митного контролю, що дадуть змогу поступово перейти до здійснення контрольних операцій на рівні практики роботи органів прикордонного та митного контролю Європейського Союзу та на виконання «Програми дій, спрямованих на підтримання режиму державного кордону України і прикордонного режиму, розвиток Прикордонних військ України та митних органів України, на період до 2005 року» [303].

Митний кодекс України [300] визначає засади організації та здійснення митної справи в Україні, регулює економічні, організаційні, правові, кадрові та соціальні аспекти діяльності митної служби України. Кодекс спрямований на забезпечення захисту економічних інтересів України, створення сприятливих умов для розвитку її економіки, захисту прав та інтересів суб'єктів підприємницької діяльності та громадян, а також забезпечення додержання законодавства України з питань митної справи. Відповідно до цього Закону митні органи здійснюють митні процедури в зонах митного контролю на території морських та річкових портів, а також в акваторії портів, відкритих для міжнародних перевезень та встановлюють зони митного контролю в морських та річкових портах які розташовують в межах, відведених адміністрацією цих портів, територій та акваторій.

Митні органи також визначають тривалість митного контролю, згідно з яким судно закордонного плавання протягом усього часу стоянки в порту перебуває під митним контролем. Митний орган має право в цей період здійснювати огляд і переогляд судна, пломбування та опечатування його окремих трюмів і приміщень, де знаходяться товари, підстави для ввезення на митну територію України, вивезення за межі митної території України чи транзит через територію України яких відсутні.

Залежно від водотоннажності і призначення суден закордонного плавання їх митне оформлення проводиться в строк, який визначається керівником митного органу за погодженням з керівником відповідного органу охорони державного кордону України та іншими контрольними службами. Митне оформлення суден закордонного плавання здійснюється цілодобово у порядку їх прибуття

Райони розвантаження та завантаження суден закордонного плавання, посадки та висадки пасажирів цих суден, а також місця стоянки суден для здійснення митного контролю визначаються адміністрацією порту з урахуванням функціональної і технологічної діяльності порту та за поданням митного органу, погодженим з органом охорони державного кордону України. Зміна місця стоянки суден визначається адміністрацією порту з повідомленням відповідного митного органу та органу охорони державного кордону України.

При виникненні особливих обставин що мають характер непереборної сили, не в змозі досягти одного з місць здійснення митного контролю на митній території України, вивантаження з нього товарів допускається в місцях, де немає митних органів. У таких випадках капітан судна повинен вжити всіх необхідних заходів для забезпечення зберігання цих товарів та пред'явлення їх найближчому митному органу.

Вивантаження товарів із суден закордонного плавання та завантаження товарів на зазначені судна здійснюються з дозволу митного органу та під його контролем згідно з товаросупровідними документами, передбаченими законодавством України. Пропуск через митний кордон України товарів, що перевозяться в міжнародному водному сполученні, здійснюється на підставі оформлених митних декларацій.

Судно закордонного плавання, яке заходить у відкритий для міжнародних водних перевезень порт для поповнення запасів води, палива, продовольства, проведення термінових ремонтних робіт на строк до двох діб, митному оформленню не підлягає, але перебуває під митним



контролем до його відправлення. Товари, які завантажуються на це судно, підлягають митному оформленню на загальних підставах.

Судна каботажного плавання, що плавають під Державним Прапором України, а також судна каботажного плавання, що плавають під іноземним прапором, за умови одержання на це дозволу центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту, перебувають під митним контролем протягом усього часу каботажу. Митне оформлення таких суден здійснюється документально після повернення з рейсу на підставі письмового повідомлення капітана судна про те, що судно під час рейсу не заходило в порти інших держав і не причалювало до суден закордонного плавання, а при виході в рейс — що цим рейсом не передбачається захід до портів інших держав та причалювання до суден закордонного плавання. Митне оформлення рибної продукції, виробленої українськими суднами в межах Азово-Чорноморського басейну, здійснюється без оформлення вантажної митної декларації. Оподаткування зазначеної продукції здійснюється відповідно до законів України. Якщо судно під час рейсу з будь-якої причини заходило в порти інших держав або причалювало до суден закордонного плавання, воно підлягає митному контролю на загальних підставах.

Митне оформлення придбаного або побудованого резидентом за межами митної території України судна здійснюється після набуття резидентом права власності на таке судно в режимі імпорту під час його першого заходу в один з українських портів. Митне оформлення придбаного нерезидентом на митній території України судна здійснюється в режимі експорту, якщо таке судно вивозиться за межі митної території України, або в режимі тимчасового ввезення, якщо таке судно використовується на митній території України.

Органи управління портом не дозволяють капітанові судна закордонного плавання виходити з акваторії порту без відмітки митного органу на відповідному судновому документі. Для тимчасового відходу судна із порту у зв'язку з дією непереборної сили, стихійним лихом, а також з метою рятування людей дозвіл митного органу не обов'язковий.

Товари, що переміщуються через борти іноземних військових кораблів на митну територію України або у зворотному напрямку, підлягають митному контролю та митному оформленню.

Пасажири закордонного напрямку проходять паспортний контроль у пунктах пропуску на лінії паспортного контролю по документах на право перетинання державного кордону України. Для громадян України документами, що дають право на перетинання кордону, є документ, що засвідчує його особу, тобто паспорт чи посвідчення особи моряка чи члена екіпажу судна.

У разі втрати громадянином України зазначених документів за кордоном, документом, що надає право на в'їзд в Україну, є свідоцтво про повернення в Україну, що видається консульською установою МЗС України за кордоном.

Документ вважається дійсним, якщо він відповідає встановленому зразку, виданий уповноваженим на те органом, оформлений відповідним чином і належить особі пред'явника. Громадянина України ні на яких підставах не може бути обмежено у праві на в'їзд в Україну.

У ході перевірки паспортів службові особи КПП мають право з'ясувати наявність обмежувачих обставин, через які громадянину може бути тимчасово відмовлено у в'їзді в Україну, а в разі потреби — проводити опитування громадян, що направляються через державний кордон, для встановлення мети їхньої поїздки.

Особи, що намагаються проникнути на судно закордонного напрямку поза паспортним контролем, або які пред'явили на паспортний контроль чужі або недійсні документи, вважаються порушниками Державного кордону. Використання підроблених або чужих паспортів спричиняє їхнє обов'язкове вилучення прикордонними нарядами. Такі документи відсилаються до підрозділів паспортної, реєстраційної і міграційної служб МВС. Порушники кордону несуть відповідальність відповідно до діючого законодавства. Іноземці в'їжджають в Україну, виїжджають з України і направляються транзитом по її території через пункти пропуску на державному кордоні по національному паспорту при наявності відповідної візи, якщо інший порядок в'їзду і виїзду не встановлено законодавством України.

Громадяни держав, з якими Україною укладено міжнародні договори про взаємні безвізові поїздки, в'їжджають в Україну по дійсному національному паспорту у разі наявності належним чином оформленого запрошення від юридичних і фізичних осіб в Україні, якщо інше не передбачено міжнародним договором України. Докладну інформацію про порядок в'їзду в Україну можна одержати в консульському відділенні України за кордоном.

Внутрішні паспорти й ідентифікаційні картки іноземних держав не є документами на право перетинання державного кордону України.

Особи без громадянства, що постійно проживають в Україні, за кордон виїжджають по посвідченню особи без громадянства для виїзду за кордон і по візі на виїзд з України Транзитний проїзд іноземців територією України дозволяється при наявності в них транзитної української візи, візи країни призначення, проїзних квитків або інших документів, що підтверджують транзитний характер поїздки, якщо інше не передбачено законодавством України.

Транзитним проїздом вважається перебування в Україні в межах визначеного в проїзному квитку часу, а у разі відсутності квитка — терміну, фактично необхідного для перетинання території України на відповідному виді транспорту. В усіх випадках термін транзитного проїзду через територію України не повинен перевищувати три доби.

Про втрату на території України національного паспорту іноземець повинен негайно повідомити організації, що його приймає, органу внутрішніх справ і в посольство своєї країни в Україні для одержання документів на виїзд на батьківщину.

Іноземцеві, який при одержанні в'їзної візи України або інших документів на право в'їзду в Україну подав про себе або про мету своєї поїздки недостовірні відомості, компетентними органами України може бути відмовлено у в'їзді в Україну.

При проходженні паспортного контролю іноземцем прикордонний наряд видає йому реєстраційний вклядиш для закордонного паспорту, який необхідно пред'явити прикордонникам при виїзді з України. Наявність такого вклядиша істотно скорочує час проходження паспортного контролю. Дотримання пасажирими цих правил допоможе істотно заощадити час на прикордонні формальності.

Громадяни, які перетинають державний кордон, допускаються у зони митного контролю за дійсними документами на право в'їзду на територію України або виїзду з України. Посадова особа митниці може запропонувати громадянину пред'явити авіаційний квиток та паспорт або інший документ, що посвідчує особу. При цьому посадова особа митниці може проводити опитування громадянина за пунктами митної декларації.

Громадяни, які в'їжджають (виїжджають) в Україну, здійснюють декларування предметів, що переміщуються ними через митний кордон України, в усній формі, крім випадків переміщення предметів, які декларуються в обов'язковому порядку (письмова форма), або предметів в обсягах, що підлягають оподаткуванню. Декларування здійснюється шляхом заявлення точних відомостей про товари і транспортні засоби, мету їх переміщення через митний кордон України, а також відомостей, необхідних для здійснення їх митного контролю та митного оформлення. Громадяни самостійно приймають рішення щодо проходження митного контролю «зеленим» чи «червоним» коридором.

Спрощений митний контроль («зелений» коридор), застосовується у разі переміщення громадянами через митний кордон України товарів, що не підлягають обов'язковому декларуванню та оподаткуванню і не належать до категорії товарів, на переміщення яких встановлено заборони чи обмеження.

Громадяни, які проходять митний контроль «зеленим» коридором, звільняються від подання митної декларації. Звільнення від подання митної декларації не означає звільнення громадян від обов'язкового дотримання порядку переміщення товарів через митний кордон України. Громадяни зобов'язані здійснювати декларування товарів та інших предметів відповідно до встановленого порядку і на вимогу посадових осіб митного органу пред'являти товари та інші предмети для митного огляду, а також надавати посадовим особам митного органу передбачені законодавством документи і відомості, необхідні для виконання митних процедур та сплачувати податки і збори. Громадянин, що порушив митні правила, несе у повному обсязі адміністративну або кримінальну (ст. 270 Кримінального кодексу України) відповідальність, передбачену чинним законодавством.

При митному контролі громадянин може проходити через зелений коридор морвокзалу за умови, що він не має: банківських металів; зброї, вибухових, наркотичних, психотропних, отруйних, сильнодіючих речовин та ліків; радіоактивних матеріалів; предметів старовини і мистецтва, музичних інструментів; друкованих видань, аудіо- та аудіовізуальних матеріалів, інших носіїв інформації; об'єктів флори, фауни, їх частин і одержаної з них продукції; товарів, сукупна вартість яких перевищує суму, еквівалентну 200 євро.

Якщо пасажир має більше: горілчаних виробів — 1 літр, а вина — 2 літри і пива — 5 літрів та тютюнових виробів — 200 цигарок (або 200 г тютюнових виробів) та продуктів харчу-

вання для власного споживання — на суму 50 Євро (крім продукції тваринного походження), то він повинен заповнити декларацію і сплатити мито. При в'їзді в країну через зелений коридор можна йти при відсутності: банківських металів, зброї, вибухових, наркотичних, психотропних, отруйних, сильнодіючих речовин та ліків, радіоактивних матеріалів, предметів старовини і мистецтва, музичних інструментів, друкованих видань, аудіо- та аудіовізуальних матеріалів, інших носіїв інформації, об'єктів флори, фауни, їх частин та одержаної з них продукції товарів, сукупна вартість яких перевищує суму, еквівалентну 200 євро, окремо відправленого багажу або багажу, що відстав. Громадяни України можуть ввозити 3000 гривень та 3000 дол. США або еквівалент у будь якій іншій іноземній валюті, а нерезиденти таку ж суму.

В Україні питання перетину кордону пасажирими та вантажем повітряними суднами регулюється відповідно до норм чинного законодавства, яке значною мірою є відображенням міжнародно-правових норм, спрямованих на регулювання перевезення пасажирів та вантажу повітряними суднами. Тому в ньому, як і в законодавстві держав—членів Європейського Союзу, відповідним чином регламентується перетин кордону пасажирими та супроводжуванім і не супроводжуванім вантажем. Процес перетину державного кордону пасажирими відбувається в аеропортах відповідно до вимог для перетину кордону на основі відповідних проїзних документів.

Особи, що намагаються проникнути на повітряні судна закордонного напрямку поза паспортним контролем, або які пред'явили на паспортний контроль чужі або недійсні документи, вважаються порушниками державного кордону. Використання підроблених або чужих паспортів має наслідком їх обов'язкове вилучення прикордонними нарядами. Такі документи відсилаються до підрозділів паспортної, реєстраційної і міграційної служб МВС, а порушники кордону несуть відповідальність відповідно до чинного законодавства України.

Іноземці, які в'їжджають в Україну, виїжджають з України і прямують транзитом її територією через пункти пропуску на державному кордоні по національному паспорту при наявності відповідної візи, якщо інший порядок в'їзду і виїзду не встановлено законодавством України.

Громадяни держав, з якими Україною укладені міжнародні договори про взаємні безвізові поїздки, в'їжджають в Україну по дійсному національному паспорту у разі наявності належного чинного оформленого запрошення від юридичних і фізичних осіб в Україні, якщо інше не передбачено міжнародним договором України. Докладну інформацію про порядок в'їзду в Україну можна одержати в консульському відділенні України за кордоном.

Транзитний проїзд іноземців через територію України дозволяється при наявності в них транзитної української візи, візи країни призначення, проїзних квитків або інших документів, що підтверджують транзитний характер поїздки, якщо інше не передбачено законодавством України. Транзитним проїздом вважається перебування в Україні в межах визначеного у проїзному квитку часу, а у разі відсутності квитка — терміну, фактично необхідного для перетинання території України на відповідному виді транспорту. В усіх випадках термін транзитного проїзду територією України не повинен перевищувати три доби.

При проходженні паспортного контролю іноземцем прикордонний наряд видає йому реєстраційний вклядиш для закордонного паспорта, який необхідно пред'явити прикордонникам при виїзді з України. Наявність такого вклядиша істотно скорочує час проходження паспортного контролю.

Повітряні судна перетинають географічний кордон, який знаходиться, як правило, за межами аеропортів і тому для регулювання перетину існують відповідні правила, затвержені наказом Державіаслужби та Міністерством оборони України «Про затвердження Правил надання експлуатантам дозволів на виліт з аеропортів України та приліт до аеропортів України» [318]. Вони поширюються на юридичних, незалежно від форм власності та відомчої належності, та фізичних осіб, які беруть участь у плануванні, забезпеченні та виконанні міжнародних, внутрішніх та транзитних польотів в Україні та інших державах. Саме ці Правила встановлюють порядок отримання дозволів на виліт з аеропортів України та приліт до аеропортів України повітряних суден, порядок контролю Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації (Державіаслужба) за виконанням вимог українськими та іноземними експлуатантами наданих дозволів під час здійснення міжнародних, внутрішніх та транзитних польотів.

Правила використовуються українськими та іноземними експлуатантами для виконання міжнародних, внутрішніх та транзитних польотів у повітряному просторі України та в міжна-

родному повітряному просторі, що перебуває під відповідальністю України. При розробці цих Правил використовувалися такі законодавчі та нормативно-правові акти:

- Повітряний кодекс України [136];
- Закон України від 6 квітня 2000 р. № 1644-III «Про перевезення небезпечних вантажів» [102];
- Закон України від 20 лютого 2003 р. № 549-IV «Про державний контроль за міжнародними передачами товарів військового призначення та подвійного використання» [319];
- Указ Президента України від 15 липня 2004 р. № 803 «Про Державну службу України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації» [320];
- постанова Кабінету Міністрів України від 20 червня 1995 р. № 440 «Про затвердження Порядку одержання дозволу на виробництво, зберігання, транспортування, використання, захоронення, знищення та утилізацію отруйних речовин, у тому числі продуктів біотехнології та інших біологічних агентів» [321];
- постанова Кабінету Міністрів України від 12 липня 1999 р. № 1228 «Про надання суб'єктам зовнішньоекономічної діяльності повноважень на право здійснення експорту, імпорту товарів військового призначення та товарів, які містять відомості, що становлять державну таємницю» [322];
- постанова Кабінету Міністрів України від 29 березня 2002 р. № 401 «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України» [137];
- Правила ядерної та радіаційної безпеки при перевезенні радіоактивних матеріалів, затверджені наказом Державного комітету ядерного регулювання України від 23 травня 2001 р. № 18, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 13 липня 2001 р. за № 591/5782 [216];
- Правила польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху у класифікованому повітряному просторі України, затверджені наказом Міністерства транспорту України 16 квітня 2003 р. № 293, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 5 травня 2003 р. за № 346/7667 [323];
- «Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения ИКАО, Doc 4444 ATM/501» [324];
- «Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху, ИКАО, Doc 9284-AN/905» [325];
- «Руководство по регулированию международного воздушного транспорта, ИКАО, Doc 9626» [326];
- Угода про транзит при міжнародних повітряних сполученнях, ИКАО, Doc 7500 [138];
- «Последствия совместного использования кодов авиакомпаниями, Циркуляр ИКАО 269-AT/110».

Міжнародні нерегулярні польоти виконуються українськими експлуатантами відповідно до вимог діючих нормативно-правових актів, збірника аеронавігаційної інформації (АІП) України, що регламентують діяльність цивільної авіації та використання повітряного простору України, відповідних правил авіаційних адміністрацій іноземних держав, що викладені в АІП цих держав, рекомендацій ИКАО та Правил надання експлуатантам дозволів на виліт з аеропортів України та приліт до аеропортів України [318]. Заявка на виконання міжнародного нерегулярного рейсу подається до Державної авіаційної адміністрації каналом авіаційного фіксованого електров'язку на адресу: UKKASAXX (УККАЦАЬЬ), SITA — IEVCAPS, FAX — 486-75-40 або за дипломатичними каналами (через Міністерство закордонних справ України згідно цими Правилами) англійською або російською мовою попередньо відповідно до терміновості польотів. Відділ координації польотів після аналізу та узгодження (у разі необхідності) заявки на виконання нерегулярного польоту видає дозвіл експлуатантам іноземних держав на виконання міжнародного польоту поза розкладом в Україні, про що повідомляє Украероцентр, диспетчерську службу авіакомпанії (центр контролю за виконанням та забезпеченням польотів) та центральну диспетчерську аеропорту прильоту (вильоту).

У разі наявності обмежень або заборон на використання повітряного простору Украероцентр надає до відділу координації польотів департаменту планування та забезпечення польотів інформацію про вимоги щодо планування маршруту польоту (необхідність використання іншого маршруту у повітряному просторі України). Відділ координації польотів вносить уточнення у виданий дозвіл або скасовує його, повідомивши при цьому експлуатанта, що подав заявку, аеропорт запланованої посадки, відділ планування та контролю за польотами ПС у повітряному просторі України департаменту планування та забезпечення польотів, Украеро-

центр, Департамент Консульської служби Міністерства закордонних справ України та відділ планування та контролю повітряних перевезень Головного командного центру Збройних Сил України (у разі потреби), зазначивши при цьому причину.

У разі перетину повітряного судна державного кордону України поза межами повітряних коридорів відділ координації польотів департаменту планування та забезпечення польотів передає заявку до Генерального штабу Збройних Сил України та Адміністрації Державної прикордонної служби України для отримання відповідного дозволу та його врахування при наданні дозволу на політ експлуатанту. Заявка на виконання нерегулярних польотів з офіційними делегаціями, державних ПС, а також для перевезення товарів військового призначення направляється іноземним експлуатантом за дипломатичними каналами шляхом передачі ноти до Міністерства закордонних справ України.

Для виконання регулярних міжнародних транзитних польотів через повітряний простір України або через повітряний простір, відповідальність за обслуговування якого несе Україна, експлуатант повинен направити повторювальний план польотів або поданий план польоту для кожного конкретного рейсу відповідно до правил та процедур, що публікуються в збірнику аеронавігаційної інформації України.

У разі використання альтернативного маршруту на регулярний політ експлуатант повинен надати до Інтегрованої системи первинної обробки планів польотів Євроконтролю поданий план польоту не пізніше ніж за 1 годину до розрахункового часу прибирання колодок.

Експлуатант може виконувати транзитні регулярні польоти у повітряному просторі України або У повітряному просторі, відповідальність за обслуговування повітряного руху в якому несе Україна, лише після підтвердження Інтегрованою системою первинної обробки планів польотів Євроконтролю про отримання повторювального плану польотів та успішну обробку повторювального плану польотів (або поданий план польоту для кожного конкретного рейсу) та відсутність заборон. Отримання дозволу на виконання транзитних регулярних польотів з технічною посадкою в аеропорту України здійснюється відповідно до вимог Правил надання експлуатантам дозволів на виліт з аеропортів України та приліт до аеропортів України [318]. Украероцентр на підставі переліків повторювальних планів польотів, отриманих від Інтегрованої системи первинної обробки планів польотів Євроконтролю, не пізніше ніж за 10 робочих днів до початку сезонної навігації інформує департамент авіаційних перевезень та ліцензування Державної авіаційної адміністрації про заплановані транзитні регулярні польоти ПС. Виконання нерегулярних міжнародних польотів цивільними ПС, що прямують транзитом через повітряний простір України або повітряний простір, що знаходиться під відповідальністю України, здійснюється на підставі поданого плану польоту наданого відповідно до правил та процедур, що публікуються в збірнику аеронавігаційної інформації України. Для виконання транзитного польоту іноземним ПС, пов'язаного з перевезенням глав держав, урядів та очолюваних ними делегацій, міністрів закордонних справ та міністрів оборони, а також для виконання транзитного польоту державних ПС експлуатант надсилає за дипломатичними каналами заявку до МЗС України не пізніше ніж за 5 робочих днів до початку запланованого польоту повідомлення за спеціальною формою. Украероцентр, отримавши дозвіл від Державної авіаційної адміністрації на виконання нерегулярного транзитного міжнародного польоту іноземним експлуатантом, інформує органи обслуговування повітряного руху, що здійснюють диспетчерське обслуговування повітряного руху, та війська Повітряних Сил Збройних Сил України.

У разі потреби виконання транзитних польотів через повітряний простір України з технічною посадкою в аеропорту України з перевезення ядерних матеріалів, спеціальних неядерних матеріалів, радіоактивних джерел іонізуючого випромінювання, ізотопної продукції та радіоактивних відходів радіоактивних матеріалів вантажовідправник повинен повідомити про це компетентний орган України в строк не менше ніж 7 діб до початку перевезення. При перетині повітряним судном державного кордону України поза межами повітряних коридорів експлуатант повинен отримати відповідний дозвіл Генерального штабу Збройних Сил України за погодженням з Адміністрацією Державної прикордонної служби України через ВКП.

Удосконалення системи правового регулювання процедури перетину державного кордону при міжнародних транспортних перевезеннях в Україні та подальшого розвитку пунктів пропуску через державний кордон відбувається з урахуванням реалізації стратегічного курсу України у зовнішньополітичній сфері щодо вступу до Європейського Співтовариства та захисту національних інтересів України.

Метою удосконалення системи правового регулювання процедури перетину державного кордону при міжнародних транспортних перевезеннях та розвитку пунктів пропуску через державний кордон України є поступове приєднання України до загальноєвропейських та світових вимог у питаннях порядку перетинання державного кордону особами, транспортними засобами та вантажами, функціонування пунктів пропуску, розвитку відповідної інфраструктури на міжнародних транспортних коридорах, сприяння у реалізації стратегічного курсу України у зовнішньополітичній сфері щодо вступу до Європейського Співтовариства, забезпечення сталого економічного зростання та соціальної переорієнтації економічної політики.

Стратегічні напрями удосконалення системи правового регулювання процедури перетину державного кордону при міжнародних транспортних перевезеннях в Україні та розвитку пунктів пропуску через державний кордон: удосконалення нормативно-правової бази України, яка пов'язана з системою функціонування пунктів пропуску, її імплементація та наближення до норм та вимог країн-учасниць Європейського Союзу; впровадження (максимальне наближення) системи функціонування пунктів пропуску в Україні та здійснення в них контрольних операцій до загальноєвропейських схем та методик, які діють на зовнішніх кордонах Європейського Союзу; пріоритетне планування подальшого розвитку мережі пунктів пропуску в межах розвитку європейських міжнародних транспортних коридорів, які проходять територією України; технічне та технологічне забезпечення системи функціонування пунктів пропуску та запровадження сучасних технологій за технічними стандартами та вимогами, які застосовуються в пунктах пропуску на зовнішніх кордонах Європейського Союзу; скорочення складових за елементами й змістом видів контролю, які здійснюються в пунктах пропуску через державний кордон, створення умов для виконання більшості контрольних операцій для автомобільного та залізничного транспортного сполучення у внутрішніх регіонах України; створення автоматизованих електронних програм нарахування митних зборів та інших видів платежів у пунктах пропуску через державний кордон виходячи з кількісно-якісних показників товару; створення логістичних вантажних транспортно-складських комплексів (прикордонного та внутрішнього розташування для автомобільного, залізничного, морського (річкового, поромного) та повітряного сполучення) з можливістю здійснення в них основних видів контрольних операцій, пов'язаних з перевезенням вантажів.

Загальні напрями удосконалення системи правового регулювання процедури перетину державного кордону при міжнародних транспортних перевезеннях в Україні: удосконалення нормативно-правової бази України, яка пов'язана з системою функціонування пунктів пропуску, її імплементація та наближення до норм та вимог країн-учасниць Європейського Союзу; впровадження (максимальне наближення) системи функціонування пунктів пропуску в Україні та здійснення в них контрольних операцій до загальноєвропейських схем та методик, які діють на зовнішніх кордонах Європейського Союзу; технічне та технологічне забезпечення системи функціонування пунктів пропуску та запровадження сучасних технологій за технічними стандартами та вимогами, які застосовуються в пунктах пропуску на зовнішніх кордонах Європейського Союзу.

Напрями удосконалення системи правового регулювання процедури перетину державного кордону при міжнародних автомобільних перевезеннях в Україні такі: запровадження функціонування окремих пунктів пропуску для міжнародного вантажного автомобільного сполучення, у тому числі й тільки для транзитних перевезень територією України; запровадження функціонування пунктів пропуску з сезонним режимом роботи, у тому числі й для тільки сезонного вантажного автомобільного сполучення; розбудова комплексу державних вантажних автомобільних терміналів, у тому числі запровадження типового пункту пропуску модульного типу відповідно до європейських стандартів; спільне використання існуючої інфраструктури автомобільних пунктів пропуску з суміжною стороною; побудова спільних пунктів пропуску, в тому числі і за принципом черговості у побудові на українській та суміжній території; створення державної адміністрації в автомобільних пунктах пропуску з їх адміністративно-господарчого утримання; створення пунктів контролю та оформлення вантажних автомобілів на внутрішніх митницях (за участю всіх контрольних органів та служб або за делегуванням ними функцій);

Напрями удосконалення системи правового регулювання процедури перетину державного кордону при міжнародних залізничних перевезеннях в Україні такі: проведення стандартизації залізничних пунктів пропуску, визначення їх категорійності, наближення до стандартів Європейського Союзу; гармонізація систем міжнародного залізничного транспортного права

(ОСЗ та ОТПФ); удосконалення нормативно-правових актів, на підставі яких здійснюються процедури міжнародного митного транзиту (Угода УМВС); визначення часових нормативів для кожного окремого пункту пропуску; пріоритетний розвиток контрейлерних та комбінованих перевезень територією України; запровадження прикордонно-митного контролю пасажирів на шляху слідування від передостанньої станції до прикордонної залізничної станції; розбудова прикордонних залізничних станцій для здійснення видів контролю, які знаходяться першими від державного кордону;

Напрями удосконалення системи правового регулювання процедури перетину державного кордону при міжнародних морських (річкових, поромних) перевезеннях в Україні такі: визначення у морських та річкових портах території пунктів пропуску в межах: акваторії порту та його рейдових стоянок, причальної лінії порту або окремих його причалів, прохідних порту, вантажних транспортно-складських комплексів тощо; визначення тимчасових сезонних пунктів контролю або пунктів контролю для разового здійснення необхідних видів контролю та відповідного оформлення на окремих причалах та пристанях, які розташовані на внутрішніх водних шляхах України або в межах діючих морських (річкових) портів України (для необхідності здійснення пасажирського туристичного або вантажного сполучення).

Напрями удосконалення системи правового регулювання процедури перетину державного кордону при міжнародних повітряних перевезеннях в Україні такі: розбудова інфраструктури пунктів пропуску у аеропортах, де здійснювався пропуск осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна за тимчасовими дозволами; облаштування повітряних пунктів контролю для сезонного обслуговування (контролю та оформлення) малої авіації з метою туризму, бізнесу, культурного обміну, спорту, проведення сілгоспробіт; здійснення прикордонного контролю в аеропортах вильоту або під час повітряного руху літака до українського аеропорту; створення авіаційних вантажних митних терміналів; створення повітряних пунктів пропуску для транзитного обслуговування літаків з можливістю підсадки в них пасажирів.

Таким чином, залізничне, автомобільне, морське, річкове, поромне, повітряне та пішохідне сполучення через державний кордон України здійснюється у пунктах пропуску, що встановлюються відповідно до національного законодавства і міжнародних договорів України. Основними економічними засадами функціонування пунктів пропуску через державний кордон України при в'їзді, виїзді та транзиті через територію країни на сьогодні є затвердження стратегії євроінтеграції. Україна приєдналася майже до усіх конвенцій і багатосторонніх угод щодо регулювання перетину державного кордону при міжнародних перевезеннях пасажирів і вантажів. Правове регулювання питання перетину державного кордону України достатньо мірою відповідає законодавству Європейського Союзу. Одним з основних завдань для подальшого розвитку та удосконалення роботи пунктів пропуску є поетапна реалізація міжнародних вимог щодо застосування до транзитних вантажів більш простого і прискореного режиму їх контролю у пунктах пропуску через державний кордон України, спрощення документального оформлення процедур перетину кордонів відповідно до міжнародного права, обмеження ставок зборів за здійснення контролю вартістю фактичних витрат на його проведення.

Для збільшення транзитних вантажопотоків через територію України потрібно забезпечити їх безперервний пропуск на державному кордоні на основі впровадження єдиних технологій роботи митниць, залізниць, морських (річкових) портів, автотерміналів, визначення граничних строків пропуску вантажів через державний кордон України та здійснення контролю за їх дотриманням. З цією метою потрібно забезпечити: визначення особливих, спрощених вимог щодо вантажів і транспортних засобів, які прямують транзитом через територію України; запровадження типової технологічної схеми пропуску через державний кордон України транзитних транспортних засобів, вантажів та осіб із забезпеченням їх пропуску у пріоритетному порядку; приведення у відповідність з обсягами пропуску вантажів інфраструктури, штатів працівників, обладнання пунктів пропуску через державний кордон України; впорядкування організації контролю транзитних транспортних засобів і вантажів з метою його спрощення та уніфікації роботи контролюючих органів і служб (видача сертифікатів, дозволів, віз у відповідних державних органах); приведення ставок єдиного збору, що стягується у пунктах пропуску на митному кордоні, до розмірів, які обмежуються собівартістю їх здійснення відповідно до вимог СОТ. Одним з пріоритетів інтеграції українських міжнародних вантажних автомобільних перевізників до ринку транспортних послуг Європейського Союзу є можливість використання переваг Європейської Конвенції про спільну транзитну процедуру (СТП) [327]. Наявність загального кордону з державами—членами Європейського Союзу та законодавче

закріплення провадження посередницької діяльності митного перевізника на теренах України значно спрощують митні процедури та суттєво зменшують витрати при організації перевезень на західноєвропейському напрямку. Поширення досвіду роботи національних перевізників за Конвенцією СТП та адаптація до відповідних процедур митних органів України будуть сприяти підтриманню рівня конкурентоспроможності вітчизняних підприємств автомобільного транспорту за умов вступу України до СОТ.

Особливо потребує вирішення питання про укладення міжурядових угод стосовно запровадження організації спільного контролю вантажів на державному кордоні та погодження режиму роботи митниць з країнами—сусідами як членами, так і не членами Європейського Союзу, відповідно до вимог Міжнародної конвенції про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах [285].



## Розділ 9

# ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ МЕРЕЖ ТА ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ В ЄВРОПЕЙСЬКОМУ СОЮЗІ ТА УКРАЇНІ

### 9.1. Тенденції розвитку транспортних мереж та транспортних коридорів в Європейському Союзі

Європейську транспортну політику офіційно прийнято Європейською Комісією у 2001 р. у «Білій книзі. Європейська транспортна політика до 2010 р.: час вирішувати» [142]. З метою зниження переважання транспортної інфраструктури й пов'язаних з нею негативних соціально-економічних та екологічних наслідків, а також загального підвищення ефективності й конкурентоспроможності транспортного сектора Європейська транспортна політика передбачає вирішення таких основних завдань: зміна співвідношення між різними видами транспорту; розвиток взаємодії між різними видами транспорту та інтермодальних перевезень; усунення природних перешкод, що негативно позначаються на якості перевезень за рахунок розвитку магістральної транспортної мережі й удосконалення керування рухом на ній; фінансування розвитку транспортної інфраструктури; реалізація комплексу заходів по підвищенню безпеки транспорту (у першу чергу — безпеки дорожнього руху); створення ефективних механізмів сплати за користування транспортною інфраструктурою, що забезпечить компенсацію повних витрат суспільства на її розвиток; удосконалення функціонування громадського пасажирського транспорту («транспорт з людським обличчям»); удосконалення систем міського транспорту й підвищення «стабільності» їхнього функціонування; проведення заходів, спрямованих на «пом'якшення» можливих негативних наслідків розширення Європейського Союзу; підвищення ролі Європейського Союзу у формуванні механізмів міжнародної транспортної політики.

#### 9.1.1. Зміна співвідношення між видами транспорту в ЄС

Основною ідеєю даного завдання є необхідність усунення дисбалансів між розвитком автомобільних і повітряних перевезень між залізничним транспортом і водними (морський й річковий) видами транспорту.

Залізничний транспорт і водні види транспорту є найбільш екологічними, безпечними та найменш ресурсомісткими в європейській транспортній системі, хоча їхня частка в ній є в цей час незначною. Для зміни співвідношення у використанні видів транспорту в Європейському Союзі передбачається: установити регульовану конкуренцію між видами транспорту; сприяти встановленню максимальної взаємодії між видами транспорту (створення інтермодальності).

Установлення регульованої конкуренції на автомобільному транспорті припускає: удосконалювання й підвищення конкурентоспроможності автотранспортного комплексу; розвиток і поліпшення якості дорожньої мережі (особливо у периферійних районах); заходи щодо стимулювання вдосконалення структури автотранспортного бізнесу, удосконалення логістики й керування; введення єдиних обмежувальних і соціальних норм в Європейському Союзі (нормування праці й відпочинку водіїв; введення єдиного «свідоцтва водія»; гармонізація заборони руху вантажного автотранспорту у вихідні; загальні програми підготовки водіїв); жорсткість і уніфікація системи контролю й штрафів (введення однакового тлумачення, виконання й контролю транспортного законодавства, гармонізація штрафів та умов затримки транспортних засобів, збільшення кількості перевірок, систематичний обмін інформацією).

Розвиток і поживлення залізничної галузі передбачає: створення конкурентного ринку залізничних перевезень, у т. ч. на транс'європейській вантажній залізничній мережі; відкриття національних ринків вантажоперевезень для каботажу; директивну гармонізацію технічних вимог до всіх компонентів високошвидкісних і звичайних залізничних мереж; поступове відкриття ринку міжнародних перевезень; підвищення якості залізничних послуг і заходів щодо захисту прав користувачів; створення системи забезпечення безпеки й універсальності руху на рівні Європейського Союзу; оптимізацію використання інфраструктури залізничного транспорту, включаючи поділ вантажного й пасажирського руху (або за часом, або створюючи окрему шляхову мережу); удосконалювання послуг залізничного транспорту, підвищення їхньої якості за такими критеріями як точність, надійність і швидкість з метою їхнього наближення до рівня, забезпечуваного автотранспортом.

### **9.1.2. Розвиток взаємодії між різними видами транспорту**

У плані розвитку інтермодальності найбільшою проблемою в Європейському Союзі є встановлення взаємодії між морським, річковим і залізничним транспортом. З метою вирішення даної проблеми передбачається створення транспортних ланцюжків «море — ріка — залізниця» на основі: розвитку «морських транспортних магістралей»; організації надання ефективних послуг інтермодальних перевезень за спрощеними процедурами; розвитку мережі внутрішніх водних шляхів; уніфікації процедур, правил і вимог до перевізників (зокрема, розвиток контейнеризації перевезень, створення професії так званого «універсального перевізника»); відкриття ринку портових послуг і визначення високих та уніфікованих стандартів якості цих послуг; створення умов для відновлення морського й річкового флоту. У сфері розвитку інтермодальних перевезень в Європейському Союзі передбачається: усунення «вузьких місць» у системі внутрішніх водних комунікацій; введення високоєфективних навігаційних допоміжних і комунікаційних систем на річковому й морському транспорті; стандартизація технічних специфікацій для всієї річкової системи Європейського Союзу; гармонізація прав на керування суднами в Європейському Союзі; гармонізація норм, що стосуються тривалості відпочинку суднової команди; посилення розвитку каботажних вантажоперевезень (Програма «Марко Поло» [161]); розвиток логістичних технологій в інтермодальному ланцюжку; уніфікація «стикувальних вузлів»; здійснення заходів у галузі стандартизації вантажних ємностей (контейнерів, кузовів-контейнерів).

### **9.1.3. Усунення природних перешкод (бар'єрів, «вузьких місць»), що негативно позначаються на розвитку перевезень в ЄС**

Одним з найважливіших напрямків вирішення проблеми перевантаження транспортної мережі Європейського Союзу є розвиток Транс'європейської транспортної мережі як за рахунок будівництва нових об'єктів, так і за рахунок реконструкції діючих (як на національному рівні, так і на рівні Співтовариства в цілому). Розвантаження магістральних напрямів перевезень, як було відзначено на засіданні Європейської Ради в Гетеборзі (2000 р.), повинне базуватися на керівних принципах екологічно орієнтованої транспортної політики Європейського Союзу і припускає, у першу чергу, розвиток мультимодальних коридорів, що забезпечують пріоритетність вантажних перевезень і високошвидкісні пасажирські перевезення. Мультимодальні транспортні коридори повинні передбачати пріоритетність вантажних перевезень. Передбачається, що інвестиції в Європейському Союзі повинні стимулювати поступове переустаткування залізничної інфраструктури транс'європейських коридорів під пріоритетне (або навіть — виняткове) використання для руху товарних поїздів (включаючи розвиток залізничних під'їздів до портів, мережу терміналів, сортувальні станції й перевантажувальне устаткування).

Найважливішим резервом зниження перевантаження транспортної мережі Європейського Союзу є поліпшення умов руху (у першу чергу — в межах міжнародних транспортних кори-

дорів). До 2006 року передбачається розробити плани керування рухом для всіх головних транс'європейських коридорів. Для вантажного автотранспорту, зокрема, передбачається збільшити пропускну здатність дорожньої мережі (за рахунок керування в години «пік», маршрутизації й диспетчеризації руху, контролю за рухом тощо) при одночасному підвищенні безпеки руху й зниженні негативного впливу на навколишнє середовище.

### **9.1.4. Фінансування розвитку транспортної інфраструктури**

Фінансування розвитку й удосконалювання транспортної інфраструктури залишається однією з найбільш серйозних проблем в Європейському Союзі.

Бюджетні джерела (національний бюджет, бюджет Співтовариства, місцеві бюджети) досить обмежені й не забезпечують повністю потреби реалізації інфраструктурних проектів. У зв'язку із цим транспортна політика Європейського Союзу передбачає: вибірковість фінансування транспортних проектів (у першу чергу кошти Європейського Союзу будуть виділятися на проекти, спрямовані на розвиток інтермодальності, на з'єднання відповідних транспортних інфраструктур, на підвищення безпеки руху); залучення приватних інвесторів і створення компаній зі змішаним (приватно-державним) капіталом; компенсацію витрат та одержання доходів від нових капіталомістких проектів за рахунок надходження плати за проїзд по конкуруючих маршрутах (після їхньої амортизації). У разі реалізації подібної схеми фінансовий тягар ліг би на користувачів транспорту (включаючи транзитний транспорт і транспорт, що прибуває з інших країн), замість традиційного фінансування за рахунок податків, що стягують із місцевого населення й місцевих підприємців у пересічних країнах і регіонах; можливість використання коштів, одержуваних як плата за користування інфраструктурою одного виду транспорту (наприклад, плата за проїзд по автомагістралях), і тих що акумулюються у спеціальних національних і місцевих фондах, для фінансування інфраструктурних проектів на інших видах транспорту.

Європейська Комісія планує прийняти директиву по забезпеченню універсалізації систем стягнення плати на автомагістралях транс'європейської мережі. Планується також прийняти правові основи напрямку коштів від стягнення плати за проїзд по конкуруючих дорогах на будівництво нових об'єктів (у першу чергу — на будівництво залізниць). Введення платності проїзду транспорту взагалі є однією з генеральних ідей майбутньої транспортної політики Європейського Союзу до 2010 року. Плата за користування транспортною інфраструктурою повинна: поширюватися на всі види транспорту й обчислюватися виходячи з єдиних принципів; дозволяти встановити рівновагу між витратами суспільства (зовнішні витрати плюс видатки на інфраструктуру) і доходами, одержуваними суспільством при стягненні плати; розроблятися, таким чином, щоб уникнути різкого збільшення оподатковування (включаючи транспортні витрати) в економіці в цілому. Наприклад, підвищення експлуатаційних видатків можна попередити за рахунок зниження діючих податків, таких, як податок на працю, або шляхом спрямування одержуваного прибутку на фінансування розвитку інфраструктури.

### **9.1.5. Підвищення безпеки транспорту**

Велика кількість заходів, спрямованих на забезпечення стійкого розвитку міського транспорту, попадає під юрисдикцію місцевої влади й, у цьому змісті, роль Співтовариства зводиться, у першу чергу, до прийняття деяких рамкових базових принципів і механізмів, що сприяють ефективному здійсненню відповідної діяльності на місцевому рівні. У сфері підвищення безпеки руху Європейська Комісія поставила завдання скорочення числа загиблих у ДТП до 2010 року в два рази. Це завдання повинне виконуватися за рахунок обміну позитивним досвідом між державами—членами Європейського Союзу; гармонізації штрафів за порушення правил руху й заходів контролю за рухом; впровадження нових технологій для підвищення безпеки руху; поступової стандартизації дорожніх сигналів, знаків і розмітки на всій транс'європейській мережі; виявлення й відповідного позначення найнебезпечніших місць; посилення боротьби з пияцтвом і споживанням наркотиків водіяма; оснащення нових автобу-

сів ременями безпеки на всіх сидіннях. Передбачається розглянути можливість систематичного дослідження й аналізу безпеки руху та впливу на навколишнє середовище по головних напрямках транс'європейської дорожньої мережі. Серед технологічних рішень, спрямованих на підвищення безпеки руху, Європейською Комісією розглядаються автоматичні апаратури контролю руху й бортових пристроїв контролю; обмежувачі швидкості й системи керування швидкістю руху автомобілів; введення електронних прав водія; створення й впровадження «розумних транспортних систем», передбачених планом дій «Електронна Європа»; підвищення надійності й пасивної безпеки нових автотранспортних засобів.

### **9.1.6. Створення ефективних механізмів платності користування транспортною інфраструктурою, що забезпечують компенсацію повних витрат суспільства**

Витрати користувачів транспортною інфраструктурою Європейського Союзу будуть так чи інакше зростати внаслідок росту вартості транспортних послуг через необхідність вживання заходів по зниженню перевантаженості транспортних комунікацій, зниженню парникового ефекту й забруднення навколишнього середовища, з підвищення безпеки руху, необхідності додаткових інвестицій у будівництво доріг та інфраструктурних об'єктів транспорту. Проте, одна з основних тез транспортної політики Європейського Союзу полягає в тому, що неминучість загального росту вартості транспортних послуг не повинна відбитися на доступності якісного транспортного обслуговування на всій території Європейського Союзу. Це пов'язано з тим, що передбачається більшою мірою зробити акцент на зміну структури цін на транспортні послуги, а не на підвищення середнього рівня цін. Ще в попередній «Білій книзі про загальну транспортну політику» [142] Комісія відзначала, що: «однієї з головних причин виникнення дисбалансу й неефективності є недостатнє доведення до користувачів всіх витрат на роботу транспорту. Оскільки ціни не відображають повні суспільні витрати на транспорт, попит на нього виявився неприродно високим. Якби проводилася належна цінова й будівельна політика, ці нестиковки по більшій частині згодом зникли б». У зв'язку із цим передбачається ввести єдину для всього транспортного сектора систему оподаткування, що дозволяє забезпечити більш справедливий розподіл тягара транспортних витрат. Така система повинна ґрунтуватися на принципі «споживач транспортних послуг платить», що дозволяє забезпечити оплату транспортних витрат, що піддаються кількісному виміру, «експлуатаційні видатки + витрати на забезпечення якості й безпеки інфраструктури». Передбачається, що зусилля Співтовариства будуть спрямовані на створення подібної нової системи оподаткування, що передбачає, зокрема, впровадження таких інструментів інтерналізації «зовнішніх витрат» транспорту, як плата за користування транспортною інфраструктурою та податок на паливо.

Основний принцип стягнення плати за проїзд полягає в тому, що надходження від експлуатації інфраструктури повинні покривати не тільки ті витрати, що йдуть на неї, але й зовнішні видатки, тобто видатки, пов'язані з ДТП, забрудненням атмосфери, шумом, перевантаженістю. Це стосується усіх видів транспорту й всіх категорій користувачів (приватних і комерційних). При цьому роль Європейського Союзу є більш істотною при впровадженні механізмів платності для комерційних перевезень, у той час як у частині особистого транспорту дані питання повинні більшою мірою залишатися в компетенції національної й місцевої влади. Стягнення плати за проїзд по дорогах може здійснюватися в різних формах (мито, абонементна плата, електронні системи). Основним принципом призначення ефективної й справедливої ціни користування транспортною інфраструктурою є принцип рівноваги між сумарними витратами й величиною плати.

Завдання Європейського Союзу полягає не в загальному збільшенні транспортних зборів, а в їхній максимальній диференціації з урахуванням загальної маси й екологічного класу використовуваних транспортних засобів, інтенсивності руху й рівня завантаження транспортної мережі, загальної екологічної ситуації уздовж маршруту руху транспорту тощо. При цьому одночасно передбачається попередити підвищення експлуатаційних видатків за рахунок зниження існуючих податків (наприклад, податок на працю) або напрямку отриманого прибутку на фінансування інфраструктури.

Велике значення для впровадження систем збору плати за користування дорогами має розвиток систем визначення місцезнаходження транспортних засобів, їхньої ідентифікації, моніторингу перевезень вантажів з використанням інформаційних і телекомунікаційних технологій, систем супутникового зв'язку. У цей час у рамках Європейського Союзу: підготовлено проект закону (директиви) про уніфікацію систем стягнення плати на автодорогах транс'європейської мережі; обговорюються питання введення плати за користування транспортною інфраструктурою на інших видах транспорту з урахуванням відповідних зовнішніх витрат (портові збори й податки на прикладі Швеції, залізничні тарифи, аеропортів збори); готується проект Директиви Європейського Союзу про встановлення єдиних принципів розрахунку плати за інфраструктуру й структури ціноутворення для всіх видів транспорту; вводяться міжнародні стандарти для дистанційних автоматичних систем стягнення плати малого радіуса; вирішуються питання встановлення договірних і правових аспектів взаємодії національних транспортних мереж.

Реалізація пропозиції Комісії про встановлення єдиних принципів розрахунку плати за користування інфраструктурою дозволить установити справедливі умови конкуренції між окремими видами транспорту. Відповідна методика вже досить опрацьована. Для автотранспорту, наприклад, розмір плати буде залежати від екологічності транспортного засобу. Буде також ураховуватися тип інфраструктури (автомагістралі, головні дороги, міські дороги), відстань перевезення, осьове навантаження, тип підвіски й інтенсивність руху. Плата буде вводитися поступово й буде погоджуватися зі зменшенням інших зборів, таких як оподаткування транспортних засобів, з метою зниження до мінімуму навантаження на дану галузь.

Для залізничного транспорту рівень плати буде залежати від розподілу тимчасових інтервалів, провізної спроможності інфраструктури, шкідливого впливу на навколишнє середовище. У морських перевезеннях необхідно буде включити в плату видатки на забезпечення безпеки судноплавства (особливо допомога у відкритому морі, установка бакенів, забезпечення буксирними судами типу «l'Abeille»). Всі судна, що плавають у європейських водах, повинні оплачувати ці видатки.

Передбачається також, що частина доходів, одержуваних від стягнення плати за користування інфраструктурою, буде направлятися на поповнення спеціальних національних і регіональних фондів, з яких фінансуються заходи щодо скорочення або відшкодування зовнішніх видатків (подвійний дивіденд). Першочерговим завданням повинно бути створення інфраструктури, що сприяє розвитку інтермодального транспорту і, більшою мірою, відповідним вимогам охорони природи.

Стягнення податків на паливо розглядається в Європейському Союзі як додатковий механізм інтерналізації зовнішніх витрат, що враховує компонент, пов'язаний з викидами двооксиду вуглецю (CO<sub>2</sub>). Одним з актуальних завдань у даному напрямку є гармонізація акцизів на моторне паливо (у першу чергу — дизельного палива). Одночасно передбачається розвинути практику звільнення від стягнення акцизів при впровадженні нових технологій і екологічно чистого палива (наприклад, малосірчаніх палив). Комісія вважає, що в середньостроковій перспективі бажано, щоб податки на бензин і дизельне паливо були однаковими для всіх категорій споживачів палива. Тут потрібно підкреслити, що директивами 92/81/ЄС і 92/82/ЄС установлювалися різні акцизні збори на бензин (337 євро за 1000 літрів) і солярку (245 євро за 1000 літрів) як пальне. Аналіз показав, що така диференціація між бензином і дизельним паливом однозначно пов'язана з економічними потребами автотривожного транспорту. Наприкінці 1980-х років, коли розроблялася директива, існувала необхідність скоротити податки з автовантажоперевізників (основних споживачів дизельного палива), щоб не створювати додаткових труднощів у їхній справі. Комісія відзначає також, що при значному збільшенні цін на сиру нафту й відповідний ріст ПДВ додаткові бюджетні надходження можуть, при необхідності, використовуватися як основа для запуску механізму періодичного коректування. Передбачається підготувати Директиву, що дозволить звільнити від оподаткування водень і біопаливо.

### **9.1.7. Удосконалювання функціонування пасажирського транспорту**

У частині розвитку пасажирських перевезень основні зусилля Комісії спрямовані на розвиток інтермодальних перевезень і загальне підвищення якості задоволення потреб населення в перевезеннях. Розвиток інтермодальності пасажирських перевезень пов'язано в першу чергу

з поліпшенням умов поїздок, полегшенням пересадок із одного виду транспорту на інший, поліпшенням інформованості пасажирів і організації продажу квитків. У найближчій перспективі передбачається забезпечити вирішення наступних завдань: організація комплексного (тобто на всі види транспорту, що беруть участь у перевезенні) продажу квитків; удосконалювання доставки багажу; забезпечення безперервності поїздок за рахунок: реалізації відповідних містобудівних рішень (система «park-and-ride»); ефективного інформаційного забезпечення; підвищення ролі таксі; підвищення фізичної доступності транспортних засобів для всіх категорій користувачів.

Велику увагу Комісія приділяє питанню прав і обов'язків користувачів усіх видів транспортних послуг. Пасажирський транспорт є єдиним сектором економіки держав—членів Європейського Союзу, де тією чи іншою мірою зберігається державна власність, державне регулювання й фінансування. Вимога служити суспільним інтересам (тобто забезпечувати частоту руху й дотримання розкладу, наявність вільних місць, пільгові тарифи для певних категорій користувачів) є головною гарантією того, що в транспортній галузі будуть забезпечуватися інтереси, що мають загальне економічне значення. Так, держава—член або один з його органів влади може при певних обставинах, не перешкоджаючи вільній конкуренції, зажадати або домовитися із приватним або державним підприємством виконати державні вимоги, які це підприємство не прийняла б на себе (або, принаймні, не тим же способом), якби враховувало лише свої комерційні інтереси.

Комісія припускає забезпечувати «прозорість», якість і продуктивність роботи державних транспортних служб за рахунок розвитку регульованої конкуренції. У цих цілях державні підрядні контракти терміном дії п'ять років будуть виставлятися на торги. З обов'язковим обліком у ході їхнього проведення дотримання учасниками таких мінімальних критеріїв, як здоров'я й безпека пасажирів, доступність послуг, рівень і прозорість тарифів. Комісія Європейського Союзу передбачає також продовжити роботу із забезпечення відповідності транспортних послуг, цілому ряду загальних принципів, таких як використання процедури конкурсних торгів у чітких правових рамках, певних на рівні Співтовариства; надання там, де це необхідно, виключень і ексклюзивних прав; надання фінансової компенсації операторам, відповідальним за виконання завдань державного транспортного обслуговування.

Європейський Союз вважає генеральним напрямком вирішення проблеми керування рухом міського транспорту (з урахуванням усіх її аспектів — перевантаженість інфраструктури, забруднення навколишнього середовища, безпека руху) використання екологічних транспортних засобів і створення якісного суспільного транспорту. Крім цього, Європейський Союз визнає важливість вживання заходів з обмеження використання легкового автотранспорту в містах, хоча ця сфера діяльності стосується компетенції міської влади.

### **9.1.8. Пошук нових джерел енергії для транспорту**

Комісія Європейського Союзу розглядає в якості найперспективніших альтернативних транспортних палив у короткостроковому й середньостроковому плані — біопаливо, у середньостроковому й довгостроковому плані — природний газ, у дуже віддаленому майбутньому — водень. Передбачається до 2020 року замінити 20 % традиційного моторного палива альтернативним. Для впровадження біопалива Комісія має намір запропонувати два заходи: прийняття директиви про поступове введення в кожній державі Європейського Союзу мінімального відсотка обов'язкового споживання біопалива. На першому етапі буде запропонована норма 2 % з правом вільного вибору між сумішшю з викопним паливом і використанням чистого біопалива. У такий спосіб ми уникнемо непередбачених наслідків для двигунів і навколишнього середовища. У той же час буде створено стабільний ринок і п'ятиразово зростуть виробничі потужності існуючих біопаливних заводів. На другому етапі ставиться завдання доведення частки біопалива до 6 % у 2010 році; введення в Співтоваристві нових правил зниження податків на біопаливо. Це пропозиція не тільки дозволить вирівняти національні норми оподаткування біопалива, але й допоможе державам-членам створити необхідні економічні та юридичні умови для досягнення й навіть перевищення цілей, закладених у зазначеному вище проекті регулюючої директиви. Ця пропозиція дасть державам-членам можливість знижувати податки на паливо відповідно до їхніх бюджетних обмежень і залежно від місцевих

обставин (наприклад, від сільськогосподарських культур), а також відповідно до обраної ними технології.

Передбачається також переглянути загальний рівень податків на автотранспортні засоби й створити більш широкую правову базу Співтовариства для впровадження механізмів диференціації оподаткування пасажирського автотранспорту відповідно до екологічних критеріїв. Такий новий підхід, що може зовсім не вплинути на бюджетні надходження держав—членів, зробив би оподаткування легкових автомобілів більше «зеленим», тобто стимулював би спад населення попит на екологічно більш чисті транспортні засоби.

Впровадження позитивного досвіду в області використання альтернатив особистому легковому автотранспорту в містах

Для підвищення якості життя в містах необхідно зробити більш привабливими альтернативи легковому транспорту як у плані якості інфраструктури (лінії метро — трамвай — велосипедні доріжки — пріоритетні смуги для громадського транспорту), так і в плані обслуговування (рівень якості, інформація для пасажирів). Для суспільного пасажирського транспорту (СПТ) важлива адаптація до суспільних змін («згладжування» годин «пік», необхідність зміни маршрутів і заміни парку СПТ із урахуванням будівництва нових житлових районів і торгових центрів на окраїнах тощо). У багатьох містах Європейського Союзу стримування росту використання легкових автомобілів досягається за рахунок інвестування коштів в «неавтомобільні» види транспорту. Основними заходами щодо стримування використання особистого транспорту в містах Європейського Союзу є: прийняття підзаконних актів по обмеженню на мінімальному рівні місць для стоянок біля нових офісних будинків; виділення пріоритетних смуг для руху громадського транспорту, збільшення числа смуг для велосипедного й мотоциклетного руху; оплата фірмами службових поїздок співробітників на громадському транспорті; введення платності за користування інфраструктурою (платність паркування, платність в'їзду на окремі території, введення електронних систем ідентифікації автомобілів і електронних систем стягнення плати). Оскільки населення позитивно сприймає схеми введення плати за міські дороги тільки у випадку, якщо існують альтернативні можливості в плані використання громадського транспорту й муніципальної інфраструктури, істотно важливо направляти прибуток у фінансування нової інфраструктури для всебічного поліпшення транспортного обслуговування в містах.

### **9.1.9. Створення транс'європейських транспортних осей**

Розширення Європейського Союзу приводить до необхідності інтеграції транспортної мережі з новими країнами—сусідами. З цією метою у червні 2004 року в Іспанії в Сантьяго-де-Компостела відбувся семінар міністрів транспорту під головуванням Європейської Комісії, на якому було вирішено створити Групу Високого Рівня (далі Група) у складі представників 25 держав—членів Європейського Союзу, 28 країн-сусідів та ряду банків. Метою роботи стало визначення головних транснаціональних транспортних осей та проектів їх реалізації.

Результатом роботи Групи з жовтня 2004 р. по листопад 2005 р. стала доповідь «Транспортні мережі для миру та розвитку. Подовження головних Транс'європейських транспортних осей до сусідніх країн та регіонів» («Networks for Peace and Development. Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries and regions»).

Новими ідеями Європейської Комісії стало розширення транспортних зон від Атлантики до Червоного моря, створення Транс'європейських транспортних осей, що перетинають майже усю Європу, мультимодальних з'єднань транспортних коридорів з морськими шляхами через порти, визначення найважливіших проектів розвитку транспортної інфраструктури.

Визначено п'ять головних транснаціональних осей.

#### *Морські шляхи*

Морські шляхи пов'язують морські зони Групи — Атлантичний океан, Балтійське, Баренцове, Середземне, Чорне та Каспійське моря, а також прибережні країни в межах цих зон, включаючи подовження шляху від Середземного моря через Суецький канал у напрямку до Червоного моря. Крім того, Група дійшла згоди щодо такого подовження Транс'європейських транспортних мереж:

— Подовження морського шляху по Балтійському морю до Калінінграда (Росія);

— Подовження морського шляху Західної Європи у напрямку до Норвегії на північ та у напрямку до Марокко — на південь;

— Подовження морського шляху на Середземному морі у напрямку до Північної Африки і Середньої Азії, включаючи регіон Червоного моря;

— Продовження морського шляху по Середземному морю до Чорного моря.

Група визначила також пріоритетні порти на маршруті морських шляхів: Дуррес (Албанія); Джинджел (Алжир); Баку (Азербайджан); Рієка (Хорватія); Дам'єта, порт Саїд, Олександрія (Єгипет); Поті та Батумі (Грузія), Хайфа (Ізраїль); Акаба (Йорданія); Місурата (Лівія); Касабланка та Мохаммедія, Танжер (Марокко); Нарвік та Осло (Норвегія); Санкт-Петербург, Калінінград та Новоросійськ (Росія); Бар (Сербія та Чорногорія); Тартус (Сирія); Енфіда (Туніс); Мерсін і Самсун (Турція); Одеса та Іллічівськ (Україна).

#### *Північна вісь*

Північна вісь з'єднує північні країни Європейського Союзу з Норвегією, з одного боку, Білоруссю з Росією, з іншого. Також передбачається приєднання до Баренцового регіону, яке пов'язане Норвегією через Швецію, Фінляндію з Росією. Розташування цих шляхів виглядає таким чином:

— Мультимодальне з'єднання Берлін — Варшава — Мінськ — Москва — Транссібірська магістраль;

— Мультимодальне з'єднання Фінський кордон — Санкт-Петербург — Москва;

— Залізничне з'єднання Санкт-Петербург — Волга — Москва — Транссібірська магістраль;

— Мультимодальне з'єднання портів Балтики до Мінська, Москви:

— Таллінн — Санкт-Петербург — Москва;

— Вентспілс — Рига — Москва;

— Клайпеда/Калінінград — Вільнюс — Мінськ — Москва;

— Мультимодальне з'єднання Норвегії пріоритетними осями Північного Трикутника (Стокгольм — Копенгаген — Осло);

— Мультимодальне з'єднання Санкт-Петербург — Торніо — Хапаранда — Нарвік.

#### *Центральна вісь*

Центральна вісь зв'язує центр Європейського Союзу з Україною і Чорним морем у напрямку до Центральної Азії і Кавказу. Також включається пряме з'єднання Транссібірської залізниці з Волго-Балтійським каналом, який зв'язує Каспійське та Балтійське моря. Розташування цих шляхів виглядають таким чином:

— Мультимодальне з'єднання Дрезден — Катовіце — Львів — Київ;

— Мультимодальне з'єднання Будапешт — Львів;

— Мультимодальне з'єднання Москва — Київ — Одеса;

— Внутрішній водний шлях Білорусь — Київ — Херсон (Дніпро);

— Внутрішній водний шлях Волга/Дон, який зв'язує Каспійське море — Чорне море, а також Волго-Балтійський канал;

— Мультимодальне з'єднання Мінськ — Київ;

— Мультимодальне з'єднання Київ — Харків — Транссібірська магістраль/ Кавказ.

На додаток до згаданих вище з'єднань і гілок, Польща й Україна розуміють важливість з'єднання їхніх столиць через мультимодальну вісь. Словаччина, Австрія і Чеська Республіка підкреслювали необхідність включити гілку від українського кордону до головної індустріальної області Зиліна.

#### *Південно-східна вісь*

Південно-східна вісь зв'язує Європейський Союз і проходить через Балкани і Туреччину на Кавказ і Каспійське море, до Єгипту і Червоного моря. Цей шлях з'єднує країни Балтії, Росії у напрямку Ірану, Іраку і Перської затоки, також передбачаються з'єднання з Єгиптом на південь у напрямку інших африканських країн. Розташування цих шляхів виглядають таким чином:

— Мультимодальне з'єднання Зальцбург — Любляна — Загреб/Будапешт — Белград — Ніш, включаючи такі з'єднання:

— Софія — Стамбул — Анкара — Грузія/Вірменія — Азербайджан (TRACECA);

— Скоп'є — Салоніки;

— Мультимодальне з'єднання Будапешт — Сараєво — Польща;

— Мультимодальне з'єднання Баррі/Бріндізі — Дуррес/Вльора — Тирана — Скоп'є — Софія — Бургас /Варна;



- Внутрішні водні шляхи Дунаю та Сави;
- Мультимодальне з'єднання Анкара — Мерсин — Сирія — Йорданія — Суец — Олександрія/порт Саїд, включаючи такі з'єднання:
  - Сівас — Малатья — Мерсин;
  - Туреччина у напрямку до Ірану та Іраку;
  - Тарсус — Хомс у напрямку до Іраку;
  - Бейрут — Дамаск у напрямку до Іраку і Саудівської Аравії;
  - Хайфа — кордон Ізраїлю;
  - Кордон Йорданії — Амман у напрямку до Іраку і Саудівської Аравії;
  - Мультимодальне з'єднання Дум'ят — Каїр а також пізніше приєднання р. Ніл;
  - Мультимодальне з'єднання Вірменії, Азербайджану і Грузії у напрямку півночі та півдня.

На додаток до вищезазначених з'єднань і гілок, Австрія, за підтримки Хорватії, Боснії і Герцеговини, підняла питання щодо приєднання коридору Берлін — Загреб до пріоритетного Пан'європейського коридору № 10 через Косово, Сербію, Чорногорію й Албанію, також підкреслювалась важливість регіональної мережі у центрі Балкан для забезпечення доступу до головних осей.

#### *Південно — західна вісь*

Південно-західна вісь з'єднує південно-західну частину Європейського Союзу з Швейцарією та Марокко, включаючи також західне та східне з'єднання між Марокко, Алжиром і Тунісом аж до Єгипту. Розташування цих шляхів виглядають таким чином:

- Мультимодальне з'єднання Алжир — Рабат — у напрямку до порту Агадир і далі;
- Мультимодальне з'єднання Рабат — Фес — Уджа — Константина — Алжир — Туніс — Лівійський кордон («транс-Магрібський»), що включає також з'єднання Туніс—Єгипет;
- Продовження TEN-T пріоритетної осі № 24 через Швейцарію.

На додаток до вищезазначених з'єднань і гілок, Іспанія підкреслила важливість так званого Середземного коридору в Іспанії для вантажних потоків між Південно-Західним регіоном Середземномор'я і центром Європейського Союзу.

Пріоритетними проектами розвитку транспортної інфраструктури в Україні визнані: залізничний тунель Бескид — Скотарське, створення логістичних центрів у Чопі, Усатове, Дніпропетровську, Харкові; реконструкція автодорог Київ — Жашків та Червонознам'янка — Одеса на автомагістралі Київ — Одеса та будівництво автомагістралі Львів — Краковець.

### **9.1.10. Стратегія міжурядової комісії ТРАСЕКА щодо розвитку міжнародного транспортного коридору Європа — Кавказ — Азія (ТРАСЕКА) на період до 2015 р.**

Стратегію міжурядової комісії ТРАСЕКА щодо розвитку міжнародного транспортного коридору Європа — Кавказ — Азія (ТРАСЕКА) на період до 2015 р. було розроблено за участю Європейської комісії та прийнято на початку 2006 р. на засіданні національних секретарів. Дана стратегія ставить перед собою 6 завдань, направлених на створення самостійної, ефективно й інтегрованої транспортної системи на рівні ЄС—ТРАСЕКА і ТРАСЕКА—ТРАСЕКА. Дані завдання включають:

1. Зміцнення та удосконалення інституційних рамок транспортної системи: створення могутніх, компетентних і добре організованих інститутів в різних країнах ТРАСЕКА, здатних здійснювати моніторинг і сприяння у справі майбутнього розвитку регіональної транспортної системи. Зокрема, центральними адміністраціями всіх країн ТРАСЕКА винні виконуватися виключно перераховані нижче задачі: розробка законів регулювання ринку (забезпечення чесної і відкритої конкуренції на транспортному ринку); визначення правил висновку договорів, як з державними, так і приватними операторами; створення нормативної бази для розвитку приватного сектора; визначення принципів встановлення тарифів і правил фінансування; ухвалення стандартів і критеріїв для різних видів транспорту в економічній, соціальній, фінансовій сферах, а також у питаннях безпеки й охорони навколишнього середовища; розробка національних планів і програм у сфері транспорту; визначення окремих складових транспортного сектора з метою управління (порти, аеропорти, міський транспорт, автодороги тощо); визначення заходів для забезпечення розумного балансу між різними видами транспорту; під-

тримка контактів з державними підприємствами, відповідальними за інші сектори, розподіл бюджетних засобів; міжнародні зв'язки і підготовка/підписання угод про співпрацю; збір інформації і статистичних даних, проведення необхідних досліджень; сприяння в проведенні досліджень, ознайомлення з новітніми науковими і технічними досягненнями у сфері транспорту; оцінка ефективності і ступеня розвитку різних видів транспорту на макроекономічному рівні, аналіз впливу політики і існуючої нормативної бази, що проводиться, на сферу транспорту.

2. Інтеграція і встановлення зв'язку між мережами інфраструктури: створення сучасної, відповідної і взаємодіючої мережі інфраструктури, що має на меті встановлення зв'язку між окремими видами транспорту в різних країнах ТРАСЕКА, а також з Транс'європейськими транспортними мережами. Основні принципи визначення регіональних транспортних мереж такі. Мережі повинні пов'язувати Транс-європейські транспортні мережі з Пан-європейськими коридорами, з урахуванням рекомендацій Групи вищого рівня. При створенні мереж слід враховувати існуючі і майбутні потреби у сфері перевезень. Існування мереж повинно значною мірою полегшувати процес вантажів і пасажирів на ділянці між Європейським Союзом і країнами ТРАСЕКА або між самими країнами ТРАСЕКА. Існування мереж повинно забезпечувати безперервність транспортних потоків через столиці і крупні міста, а також пов'язувати основні центри зі всіма портами і аеропортами. Використовування мереж має на увазі використання всіх видів транспорту. При створенні мереж слід враховувати прийняті раніше міжнародні протоколи у сфері міжнародного транспорту. Створення мереж повинне сприяти розробці Національних транспортних планів і Національних планів розвитку. При створенні мереж слід враховувати основні ініціативи, здійснювані у сфері міжнародного транспорту. Виконання цієї задачі має на увазі збільшення об'єму фінансування і забезпечення адміністративної свободи, вже наданої різним центральним адміністративним апаратам, для підвищення ефективності їх роботи і виконання перерахованих вище задач.

3. Створення ланцюга мультимодальних вантажоперевезень: забезпечення безперервного руху товарів і всіх видів вантажів по територіях декількох країн, з використанням різних видів транспорту (як між самими країнами ТРАСЕКА, так і між країнами ТРАСЕКА і Європейського Союзу, що послужить розвитку товарообігу між двома регіонами).

4. Максимальне використання потенціалу повітряного транспорту і сприяння розвитку повітряних пасажирських перевезень: збільшення потоку пасажирів, особливо туристів, по територіях країн ТРАСЕКА, а також на ділянках між країнами ТРАСЕКА і Європейського Союзу. Необхідно врахувати, що повітряний транспорт є основним засобом перевезень туристів в даному регіоні.

5. Забезпечення безпеки у сфері транспорту: враховуючи той факт, що розвиток регіональної транспортної системи включає як соціальний, так і екологічний аспекти, очевидна необхідність проведення активних заходів по забезпеченню безпеки користувачів і пасажирів, збереженню майна, захисту навколишнього середовища.

6. Рішення питань фінансування: використання різних джерел фінансування і залучення необхідного об'єму інвестицій для розвитку регіональної транспортної інфраструктури і реалізації інших проектів. Проект повинен відповідати нижченаведеним умовам: сприяти в значній мірі розвитку торгових відносин між ТРАСЕКА—ЄС, або ТРАСЕКА—ТРАСЕКА, або ТРАСЕКА—ЄС і ТРАСЕКА—ТРАСЕКА (або як альтернатива, пасажирським перевезенням); сприяти раціональним перевезенням або інтеграції/ мультимодальності у сфері транспорту, або сприяти в реалізації задач індустрії, або сприяти розвитку туризму, або сприяти заходам з охорони довкілля, або залученню приватного сектора, або поєднання вище перелічених цілей; проект не повинен представляти високий ризик поганого відношення вигод до витрат. Капітальні витрати на реалізацію проекту не повинні бути нижчими за мінімальну межу (20 мільйонів євро), з метою запобігання реалізації безлічі маломасштабних проектів, ступінь дії яких невеликий.

У разі виконання всіх перерахованих умов потенційний проект повинен бути досліджений на підставі нижче наведених критеріїв: чіткі і обґрунтовані схеми реалізації і мети проекту, ступінь незалежності успішної реалізації проекту від інших проектів, ступінь відповідності проекту національним планам розвитку, ступінь відповідності проекту програмам Міністерства фінансів, ступінь виконання зобов'язань по реалізації проекту (тобто наявність, щонайменше, частково розробленого плану фінансування з певною часткою місцевих внесків).

Важливого значення для функціонування ТРАСЕКА має спрощення процедур перетину кордонів через забезпечення митними органами рівноваги між необхідністю організації мит-

ного контролю для збереження безпеки країни і контролю зовнішньоторговельних потоків, з одного боку, і сприяння вантажопотокам, — з іншого. З цією метою рекомендовано вжити наступних заходів, беручи до уваги рівень розвитку даної сфери у всіх країнах ТРАСЄКА: заохочення вживання Єдиного адміністративного документа (SAD CC) всіма країнами ТРАСЄКА. Це дозволить привести у відповідність до стандартів документацію між митними й іншими органами як на державному рівні, так і на міжнародному, що, в результаті, допоможе зменшити об'єми роботи з документами і прискорити процес митного очищення вантажів.

Систему автоматичної обробки митних процедур і декларацій треба удосконалити залежно від рівня розвитку країн. Щодо ухвалення концепції управління при допущенні ризику для здійснення митної інспекції рекомендовано якнайскоріше упровадити ці функції в митні електронні системи країн, в яких вони ще відсутні, і почати їх використання. В інших країнах, де подібні функції вже упроваджені в митні електронні системи, але рівні інспекції залишаються поки високими, пріоритетним напрямом в справі вдосконалення було б слід вибрати розвиток цих концепцій і зниження ступеня невинуватої інспекції, не підриваючи при цьому безпеки держави. Тут слід зазначити, що в цілях сприяння торгівлі в країнах ТРАСЄКА слід одночасно створювати методичку звільнення митних постів від інспекційної перевірки і забезпечення управління при проведенні аналізу ступеня ризику. Слід усувати адміністративні бар'єри, гальмуючі швидке проведення митного очищення вантажів. Рекомендується просуватися у напрямі концепції «єдиного вікна», згідно якої інспекційні процедури проводяться різними прикордонними органами (включаючи митні). Ще більш передова і амбітна мета полягає в реалізації принципу однієї зупинки на кордоні, коли прикордонні органи двох держав проводять єдину інспекційну перевірку. Заключним заходом підтримки і прискорення митних процедур, а також операцій інших прикордонних органів слід вважати забезпечення пунктів прикордонних переходів відповідною інфраструктурою. Згідно з другим напрямом політики відносно спрощення процедур перетину кордонів країни ТРАСЄКА слід заохочувати регулярне підписання і виконання міжнародних конвенцій, що роблять безпосередній вплив на прискорення процесу перетину кордонів.

## **9.2. Тенденції розвитку транспортних мереж та транспортних коридорів в Україні**

Відповідно до плану дій Україна — ЄС сектор транспорту представлений такими заходами:

— розробити і почати здійснення національної транспортної стратегії, включаючи розвиток транспортної інфраструктури. Продовжити розробку концепції сталого транспортної політики розвитку всіх видів транспорту відповідно до Білої книги Європейського Союзу щодо транспорту. Розвивати політику щодо інфраструктури з метою визначення та оцінки пріоритетних інфраструктурних проєктів у різних секторах та продовжити участь у спільному розвитку Пан'європейських коридорів і зон, а також у програмі ТРАСЄКА. Визначити і задіяти джерела фінансування і прийняти фінансову стратегію, враховуючи рішення про продовження мандату ЄІВ. Скерувати увагу на проблемі фінансування інфраструктури (державно-приватне партнерство, розрахункові збори тощо). Розвивати співпрацю в галузі супутникової радіонавігації (включаючи спільні дослідження і застосування);

— здійснити конкретно визначені заходи і реформи в підсекторі автомобільного транспорту. Забезпечити регулювання питання стосовно доступу до професійної діяльності міжнародного та національного транспортного сектору. Ввести в підсекторі міжнародних перевезень міжнародні стандарти щодо обов'язкового часу роботи та відпочинку водіїв та забезпечити їх виконання. Прийняти план дій щодо підвищення безпеки дорожнього руху і розпочати його виконання;

— здійснити конкретно визначені заходи і реформи в підсекторі залізничного транспорту. Завдання: Підвищити ефективність вантажних перевезень (включаючи процедури перетину кордонів) Сприяти багатовидовим послугам, вирішити питання взаємодії між залізницями. Сприяти впровадженню інтермодальних перевезень, скерувати увагу на інтероперабельність. Розвивати далі співробітництво ОСЗ/ОТІФ;

— здійснити конкретно визначені заходи і реформи у підсекторі цивільної авіації. Завдання: визначити ефективну модель переговорів по двосторонніх авіаційних угодах, що

укладаються між країнами—членами Європейського Союзу, з метою включити застереження щодо позначення Європейського Союзу, зважаючи на горизонтальний мандат, даний Комісією. Одержати статус повноправного члена Спільних Європейських авіаційних влад (ЖАА), вивчити можливості заходів щодо підвищення авіаційної безпеки, зважаючи на проголошений Україною намір стати членом Європейського агентства з авіаційної безпеки. Співпрацювати в питаннях безпеки і захисту;

— здійснити конкретно визначені заходи і реформи у підсекторах морського і внутрішнього водного транспорту. Завдання: Співпрацювати з Європейським Союзом щодо гармонізації політики з безпеки судноплавства. Сприяти реструктуризації державного портового підсектора (розділення експлуатаційних і комерційних функцій). Виконувати відповідні міжнародні конвенції Міжнародної морської організації (ІМО); додержувати ефективного застосування державного портового контролю та виконання правил щодо держави прапора, а також резолюцій Комітету по захисту морського середовища стосовно безпеки танкерів. Брати активну участь у покращенні судноплавства по Дунаю з метою повного використання його потенціалу як основи європейського внутрішнього водного транспорту.

Концепцію формування сталого національної транспортної політики розвитку всіх видів транспорту та засад (стратегії) транспортної політики (далі — Концепція) розроблено з метою визначення основних напрямків розвитку транспортно-дорожнього комплексу на довгострокову перспективу на основі комплексного розв'язання проблеми збалансованого розвитку усієї транспортної системи країни у відповідності до поставлених Урядом завдань економічного зростання країни та її європейської інтеграції. Концепцію розміщено 31.05.2006 р. на сайті Міністерства транспорту та зв'язку України ([mtu.gov.ua/оголошення](http://mtu.gov.ua/)), вона проходить громадське обговорення. Основною метою розвитку транспорту на найближче десятиріччя є забезпечення засобами транспортно-дорожнього комплексу стабільного економічного зростання країни та її регіонів, підвищення якості життя народу.

Основними стратегічними напрямками розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на наступне десятиріччя є: технічна та технологічна модернізація транспорту; розвиток ринкового середовища на транспорті; підвищення безпеки транспортних процесів; інтеграція до Європейського Союзу; розвиток експорту транспортних послуг.

Розвиток транспортної мережі передбачає пріоритетну розбудову магістральних шляхів сполучення, на яких сконцентровані найбільші транспортні потоки та включає: розбудову міжнародних транспортних коридорів відповідно до Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006—2010 рр., впровадження швидкісного залізничного пасажирського сполучення між найбільшими містами України та з Києвом, поліпшення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг, будівництво нових автомагістралей на умовах державно-приватного партнерства: Львів — Броди, Львів — Краковець, Вінниця — Київ; розбудову мережі метрополітенів у Києві, Харкові, Дніпропетровську, Донецьку; модернізацію морських, річкових портів та аеропортів; будівництво морського порту в Донузлаві.

Прискорене оновлення рухомого складу суттєво покращить ефективність використання транспортного потенціалу країни, обслуговування економіки та населення, забезпечить у повній мірі безпеку перевезень та охорону навколишнього середовища. Основні напрями: оновлення транспортного парку усіх видів транспорту за рахунок їх поповнення новими прогресивними транспортними засобами (локомотиви, вагони, автомобілі, морські та річкові судна, літаки), які забезпечують їх відповідність прогнозним обсягам перевезень, їх раціональну структуру за потужністю, вантажністю, пасажиромісткістю, спеціалізацією, видами палива та іншими; організація серійного вітчизняного виробництва та поставки рухомого складу нового покоління залізничного, автомобільного, водного та авіаційного транспорту; подовження терміну експлуатації локомотивів та вантажних вагонів, модернізація пасажирських вагонів шляхом проведення капітально-відновлювальних ремонтів; фінансування з державного бюджету оновлення парку електропоїздів та пасажирських вагонів, автобусів на міських маршрутах загальної користування; удосконалення нормативно-правової бази з питань розробки і впровадження економічного і фінансового механізмів (у т. ч. лізингу) оновлення рухомого складу транспорту.

Впровадження прогресивних транспортних технологій передбачає впорядкування схеми вантажоруху на основі транспортної логістики з побудовою загальнодержавних і міжнародних логістичних систем, які дозволяють скоординувати рух матеріальних, інформаційних і

фінансових потоків за принципами «від дверей до дверей» і «точно за терміном», що вимагає: створення мережі взаємопов'язаних логістичних центрів та мультимодальних терміналів; всебічне сприяння розвитку й широкому застосуванню контейнерних, контрейлерних та інших видів комбінованих перевезень; створення правових засад здійснення комбінованих перевезень та взаємодії різних видів транспорту та інших структур, пов'язаних з пропуском вантажопотоків у транспортних вузлах; впровадження сучасних інформаційних технологій обміну даними, системи обміну торговою та транспортною документацією, електронного документообігу; впровадження навігаційних технологій, включаючи супутникові, засоби радіонавігації, ідентифікації місцезнаходження транспортних засобів на базі загальноєвропейської системи ГАЛІЛЕО.

Інструментом сталого розвитку транспортної галузі є активна інвестиційна діяльність. Шляхи забезпечення інвестиційної діяльності: запровадження державно-приватного партнерства з метою концентрації ресурсів для змішаного фінансування розвитку транспортної інфраструктури, перш за все — автомобільних доріг, поєднання державних капітальних вкладень та приватного капіталу вітчизняних та іноземних інвесторів; запровадження механізмів довгострокового пільгового кредитування інвестицій у ресурсо- та енергозберігаючу техніку та технології; переоцінка основних фондів та запровадження механізму прискореної амортизації; розширення елементів платності користувачів транспортної інфраструктури (автошляхи, залізнична мережа) на принципах самокупності. Встановлення ставок плати, які дозволять максимально відшкодувати експлуатаційні витрати та збитки за шкоду, нанесену природному середовищу, сформувати ресурси для стійкого розвитку інфраструктури, підтримання її на високому технічному та технологічному рівні.

Розвиток ринкового середовища передбачає: вдосконалення системи ефективного державного регулювання транспорту та завершення інституціональних перетворень, розвиток конкурентного середовища на транспорті. Вдосконалення системи ефективного державного регулювання транспорту виходить з принципу скорочення втручання держави в транспортну діяльність до мінімально необхідного рівня. Економічною основою функціонування транспортної системи має стати конкуренція незалежних операторів. Розвиток транспортної інфраструктури передбачає розширення сфери залучення приватних інвесторів.

Сферами відповідальності держави в управлінні транспортом є: забезпечення правових основ транспортної діяльності; застосування механізмів ліцензування і сертифікації суб'єктів, продукції і послуг транспорту; вдосконалення тарифно-цінового регулювання та фіскальної політики на окремих видах діяльності транспорту; удосконалення системи технічного регулювання у сфері транспорту; підвищення рівня взаємодії центральних і місцевих органів виконавчої влади у розвитку транспорту; підвищення ефективності контрольно-наглядової діяльності на транспорті; створення сприятливого інвестиційного клімату і стимулювання фінансових інститутів для інвестування в транспортний комплекс; забезпечення соціальних стандартів транспортного обслуговування для всіх верств населення і регіонів країни; розробка і контроль дотримання правил конкуренції і умов доступу до інфраструктури; забезпечення безпеки транспортних процесів та безпеки від актів незаконного втручання у діяльність транспорту; удосконалення стандартів екологічних вимог щодо впливу транспорту на навколишнє середовище та контроль за їх дотриманням; проведення структурних перетворень на транспорті.

Структурну реформу на транспорті спрямовано на розвиток ринкових відносин, скорочення державної участі в транспортній діяльності, розподілення потенційно-конкурентних і природно-монопольних видів діяльності, скорочення монопольного сектора. Передбачається: проведення корпоратизації залізниць з розмежуванням господарських функцій та функцій державного управління, створення урядового органу — Державного департаменту залізничного транспорту з передачею йому регуляторних функцій; утворення операторських компаній та державної компанії з експлуатації інфраструктури; створення у перспективі акціонерного товариства Відкритого акціонерного товариства «Українські залізниці»; реформування структури управління морських торговельних портів з розмежуванням господарських функцій та функцій державного управління; реформування існуючої системи утримання автомобільних доріг шляхом розподілу сфери управління і відповідальності (за значенням доріг): запровадження для доріг державного значення регіонально-лінійного принципу їх обслуговування спеціалізованими (казенними) дорожньо-експлуатаційними підприємствами та передачею місцевих доріг до органів місцевого самоврядування після законодавчого вирішення джерел фі-

нансування та визначення структури управління місцевими дорогами; реформування міського громадського транспорту шляхом введення цільових адресних дотацій замість діючої політики права на безкоштовний проїзд.

Підвищення безпеки транспортних процесів передбачає: підвищення рівня безпеки руху; підвищення паливної ефективності; забезпечення стійкого розвитку транспортної системи. Підвищення рівня безпеки руху має на меті зменшення вдвічі рівня аварійності на дорогах, що вимагає: прийняття Державної концепції підвищення безпеки дорожнього руху в Україні; реформування системи державного управління безпекою дорожнього руху шляхом розподілу функцій забезпечення та функцій нагляду та контролю; створення єдиної методології експертно-аналітичного аналізу та реєстру ДТП; підвищення вимог до системи підготовки водіїв, контролю за виконанням правил дорожнього руху водіями та пішоходами, системи медичної допомоги жертвам дорожньої пригоди; удосконалення системи забезпечення відповідності транспортних засобів вимогам пасивної та активної безпеки на всіх стадіях їх життєвого циклу; підвищення до європейського рівня якості будівництва, ремонту, утримання автодоріг та організації на них безпечного руху.

Підвищення паливної ефективності на транспорті має відбуватися за такими напрямками: формування та вдосконалення нормативно-правових основ з енергозбереження та використання альтернативних видів палива; оптимізація системи управління, регулювання та контролю у сфері енергоспоживання та енергозбереження на транспорті; здійснення проєктів з реконструкції і модернізації комунікацій та об'єктів інфраструктури (електрифікація залізниць; оптимізація розвитку шляхового господарства); забезпечення ефективної координації між підгалузями транспорту з метою зниження загального споживання енергоресурсів; удосконалення режимів експлуатації рухомого складу, організації технічного обслуговування і ремонту транспортних засобів; масове запровадження обліку та контролю використання палива та енергії; заміщення видів енергоносіїв на більш ефективні, включаючи застосування альтернативних палив: стиснутого природного газу, біопалива (сумішеві бензини, біетанольні та біодизельні палива) та водень, добавок і присадок до палив. Ураховуючи, що основним забруднювачем атмосферного повітря в Україні є автомобільний транспорт, необхідно реалізувати наступні заходи з екологічної безпеки: поетапний перехід до прямого застосування європейських нормативів (ЄВРО-2... ЄВРО-4) вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах автомобілів та двигунів; підвищення контролю за якістю паливно-мастильних матеріалів, дотриманням та встановленням більш жорстких стандартів на автомобільні бензини і дизельне паливо (врегулювання та гармонізація з міжнародними документами); розроблення законодавчої бази щодо диференційованого оподаткування власників транспортних засобів залежно від їх конструктивної енергоефективності, класу емісії шкідливих речовин та виду моторного палива; встановлення диференційованих величин акцизного збору на традиційні нафтові палива та на нетрадиційні палива з поліпшеними екологічними властивостями. Дотримання при цьому загальновибраного принципу «за забруднення повинен платити забруднювач».

Основними напрямками європейської інтеграції в галузі транспорту є: формування національної транспортної політики з урахуванням керівних принципів транспортної політики Європейського Союзу, зазначених в Білій Книзі «Європейська транспортна політика до 2010 року: час вирішувати» [142]; гармонізація законодавства в галузі транспорту відповідно до положень міжнародних конвенцій та угод, а також наближення до транспортного законодавства Європейського Союзу (*Acquis communautaire*); впровадження європейських технічних та екологічних стандартів до транспортних засобів; активна участь у розбудові Пан'європейських транспортних осей та реалізації Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006—2010 рр. [18]; визначення та реалізація спільних з Європейським Союзом пріоритетних інвестиційних проєктів; розвиток взаємодії в рамках транскордонного регіонального співробітництва (Нижній Дунай, Карпати); подальший розвиток сумісно з Євросоюзом прикордонних пунктів пропуску Ягодин, Чоп, Косини, та ін.; участь України в міжнародних транспортних організаціях: Європейській конференції міністрів транспорту, Комітеті внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН, Міжнародній морській організації, Міжнародній організації цивільної авіації та ряду інших міжнародних транспортних організацій.

Розвиток експорту транспортних послуг передбачає: ефективну реалізацію транзитного потенціалу України; підвищення конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на між-

народних ринках перевезень. Для підвищення рівня реалізації транзитного потенціалу необхідно здійснити такі заходи як: реалізація Програми утвердження України як транзитної держави; спрощення документального оформлення процедур перетину державного кордону відповідно до норм міжнародного права; подальший розвиток транспортно-митних технологій, інформаційних систем, електронного документообігу, інфраструктури транзитних перевезень, що прискорюють доставку і митну обробку транзитних вантажів; впровадження автоматизованих систем прискорення переходу залізничного рухомого складу з широкої на європейську колію; створення за участю держави національного оператора транзитних перевезень; створення на державному рівні системи моніторингу та прогнозування розвитку міжнародного транзиту вантажів; активізація діяльності дипломатичних представництв України за кордоном, спрямованої на залучення вантажів до транзиту територією України; забезпечення пільгового оподаткування операцій з надання послуг, пов'язаних з перевезенням (переміщенням) вантажів і пасажирів транзитом через територію України; розробка тарифів (включаючи наскрізні) за напрямками проходження транспортних коридорів; здійснення заходів щодо тарифного стимулювання розвитку транзитних контейнерних перевезень; включення залізничного транспорту України в систему транзитних перевезень Трансєвразьською магістраллю; організація на основних напрямках транзитного руху пунктів обслуговування водіїв автотранспортних засобів.

Підвищення конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на міжнародних ринках транспортних послуг має здійснюватися за такими напрямками: створення перевізникам сприятливих за рівнем оподаткування економічних умов ведення бізнесу; створення вітчизняним міжнародним перевізникам рівних з перевізниками інших країн режимів проведення митних і прикордонних процедур; створення умов придбання перевізниками сучасної транспортної техніки (перш за все — сідельних тягачів), що забезпечує конкурентоспроможність на міжнародних ринках; збільшення для української сторони кількості дозволів ЄКМТ на виконання міжнародних автомобільних перевезень; розробка механізмів оперативного реагування у випадках дискримінації українських перевізників за кордоном; підвищення ефективності механізмів національного регулювання сегментів ринку міжнародних перевезень, на яких діє двостороння дозвільна система; проведення політики захисту національних інтересів у міжнародних організаціях, що здійснюють допуск на міжнародні ринки транспортних послуг.

Найбільшими інвестиційними проектами наступного десятиріччя є: впровадження швидкісного пасажирського руху на найважливіших залізничних магістралях: Київ — Полтава — Харків, Київ — Дніпропетровськ — Сімферополь, Київ — Тернопіль — Львів, Київ — Жмеринка — Одеса; будівництво другої нитки залізничного тунелю Бескид — Скотарське; будівництво залізнично-автомобільного мосту через р. Дніпро у м. Києві; модернізація автомобільних доріг Кіпті — Бачівськ; Київ — Чоп, Київ — Харків — Довжанський, Київ — Одеса, Київ — Ковель — Ягодні, Львів — Кіровоград — Знам'янка, Херсон — Сімферополь, Харків — Сімферополь — Севастополь, будівництво нових автомагістралей на умовах концесій та державно-приватного партнерства Львів — Броди, Львів — Краковець, Вінниця — Київ, впровадження системи супутникової радіонавігації ГАЛІЛЕО; модернізація судноплавних шлюзів на Дніпрі, будівництво другої черги каналу Дунай — Чорне море; будівництво та реконструкція контейнерних терміналів у морських портах Іллічівськ, Маріуполь, Одеса та ряду інших; створення логістичних центрів у Чопі, Усагове, Дніпропетровську, Харкові.

Європейській Союз запропонував проект технічної допомоги згідно з програмою діяльності TACIS в Україні «Підтримка інтеграції України в транс'європейські транспортні мережі TEN-T» (далі «Інтеграція»). Це крупний проект з бюджетом 8 млн євро тривалістю 24—36 місяців. Мета проекту Інтеграції — «...розробити і прийняти комплексну стратегію розвитку сектора», а очікувані результати — це «...затверджена Національна стратегія розвитку транспортного сектора (включаючи структуру витрат на середньостроковий період...)». Ще одним проектом є проект «Приєднання України до міжнародних угод і конвенцій з транспорту та їх виконання» (далі — «Приєднання»). Сфера співпраці: «Підтримка інституційного, правового та адміністративного реформування», бюджет 1,5 млн євро, тривалість 24 місяці. Проект Твінінг (навчання персоналу Міністерства транспорту та зв'язку України) «Розробка та впровадження транспортної політики в Україні», має на меті зміцнити інституційну спроможність Міністерства транспорту і зв'язку України (МТЗУ), спрямовану на вдосконалення керування процесом розробки та впровадження транспортної політики завдяки передачі найкращого досвіду європейських країн через навчання та консультації для підтримки: розроблення стратегії

(головні принципи напрямки, довгострокова перспектива, комплексність, інтегрування всіх видів транспорту); планування та пошуку джерел фінансування розвитку транспортної інфраструктури, тарифної та цінової політики; інституційних реформ стосовно залізниць, морських портів, внутрішнього водного і громадського пасажирського транспорту; вдосконалення законодавчої бази завдяки наближенню до стандартів Європейського Союзу.

Оприлюднена на сайті Міністерства транспорту та зв'язку України «Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту» [60], яка ухвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27.12.2006 року № 651-р., передбачає відповідно до європейського законодавства: — розмежування господарських функцій і функцій державного управління; створення єдиного суб'єкта господарювання на базі Укрзалізниці, залізниць та інших, підпорядкованих їй підприємств, організацій та установ; — розмежування у системі залізничного транспорту природно-монопольного, потенційно-конкурентного і конкурентного секторів, формування умов для демонополізації окремих сфер діяльності галузі і розвитку конкуренції, забезпечення доступності інфраструктури залізниць для користувачів різних форм власності; — формування структури управління за видами комерційної діяльності, поступове роздержавлення у конкурентному секторі; — послідовне припинення перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних; — удосконалення і надання більшої гнучкості системі тарифів на перевезення вантажів та пасажирів; — збереження залізниць як важливої організаційно-технологічної ланки на залізничному транспорті; — збереження у складі єдиного суб'єкта господарювання об'єктів соціальної сфери (медичних, навчальних та оздоровчих закладів тощо), які сприяють забезпеченню безпеки руху й охорони праці, формуванню кадрового потенціалу і відносин соціального партнерства; — збереження цілісності структури управління інформаційними ресурсами, незалежності та об'єктивності подачі інформації.

Реформування передбачається здійснити протягом десяти років з виділенням трьох основних етапів: перший етап — 2006—2008 роки; другий етап — 2008—2010 роки; третій етап — 2011—2015 роки.

На першому (початковому) етапі здійснюється розмежування функцій державного управління та управління господарською діяльністю. З цією метою: функції державного управління, що на даний час виконує Укрзалізниці, передаються Міністерству транспорту та зв'язку України, у складі якого має бути створено урядовий орган державного управління у сфері залізничного транспорту; на базі Укрзалізниці, залізниць та інших підприємств, організацій та установ галузі створюється Державна акціонерна компанія «Українські залізниці» (далі Компанія), яка з урахуванням специфіки залізничного транспорту являє собою єдиний виробничо-технологічний комплекс.

До статутного капіталу Компанії передається: майно Державної адміністрації залізничного транспорту, державних залізниць і підприємств, що входять до її складу, згідно з результатами інвентаризації майна; 100 % акцій відкритих акціонерних товариств, повноваження з управління якими передано Укрзалізниці; акції, частки та паї, що належать державі у статутному капіталі господарських товариств, створених на базі майна підприємств залізничної галузі. Повний перелік майна, що вноситься до статутного капіталу Компанії визначається комісією з корпоративної структури за результатами розгляду та аналізу інвентаризації майна залізниць, підприємств, організацій та установ залізничного транспорту. Відповідно до чинного законодавства усі 100 % акцій Компанії закріплюються у державній власності. До складу Компанії включаються заклади та окремі об'єкти соціальної сфери, які пов'язані із створенням належних умов для забезпечення безпеки руху й охорони праці працівників залізничного транспорту. Після створення Компанії залізниць — державні підприємства, які безпосередньо задіяні у процесі залізничних перевезень, реорганізуються в її філії, а інші підприємства, організації й установи, майно яких передано до її статутного капіталу, перетворюються в дочірні підприємства Компанії. При цьому, внутрішня структура залізниць, а також існуюча система централізованого формування доходів від перевезень та їх розподіл залишаються без істотних змін. Відповідно до реформування організаційної структури реформується і фінансово-економічна система галузі.

На другому етапі реформи вирішуються питання подальшої ринкової трансформації галузі: проводиться організаційне розмежування природно-монопольного, потенційно-конкурентного і конкурентних видів діяльності залізниць, шляхом виділення з них у безпосереднє підпорядкування Компанії структурних підрозділів, що здійснюють вантажні та пасажирські перевезення, ремонт вагонів, колій, об'єктів і споруд тощо; створення умов для по-



ступового скорочення перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних; проведення попереднього фінансово-економічного та організаційно-правового аналізу з метою визначення можливості і доцільності подальшого створення дочірніх підприємств Компанії, у тому числі з перевезень пасажирів та вантажів; розробка базових принципів створення приміських пасажирських компаній у формі дочірніх акціонерних підприємств з участю суб'єктів України та (чи) органів місцевого самоврядування; створення дочірніх підприємств Компанії у сфері ремонту технічних засобів для залізничного транспорту та у видах діяльності, які не пов'язані із залізничними перевезеннями; створення організаційно-правових основ для розвитку конкуренції у сфері вантажних залізничних перевезень, механізму правового регулювання діяльності операторських компаній-перевізників та їх взаємодії з інфраструктурою залізниць.

На третьому етапі реформи здійснюється повне розмежування управління інфраструктурою і перевезеннями, для чого передбачається завершення процесу створення дієвого механізму державної фінансової підтримки збиткових пасажирських перевезень; роздержавлення непрофільної діяльності; лібералізація тарифної системи у конкурентних видах діяльності з перевезень; розподіл функцій у пасажирському господарстві шляхом створення дочірнього підприємства з перевезень пасажирів у далекому сполученні і відповідних підприємств з перевезень пасажирів у приміському сполученні; завершення створення фінансово-економічної моделі, що чітко розмежує і забезпечує прозорість фінансових потоків за видами діяльності.

Для забезпечення перевізного процесу необхідна організація ефективної взаємодії трьох основних сегментів Компанії: інфраструктурного, включаючи управління перевезеннями; маркетингово-комерційного; пасажирських перевезень. До сфери діяльності сегмента інфраструктури входять: залізниці, включаючи експлуатаційні підрозділи колійного господарства, сигналізації та зв'язку, водо-, тепло-, енергопостачання, станції (технічне оснащення, будівлі), пункти технічного огляду, відновлювального ремонту та підготовки під навантаження вагонів, вокзали, павільйони, платформи тощо; технологічні центри з обробки перевізних документів; головний і регіональні центри управління перевезеннями, інформаційно-обчислювальні та телекомунікаційні центри; локомотиви та експлуатаційна частина локомотивних депо. До сфери діяльності сегмента маркетингу і комерційної роботи входять комерційні підприємства з перевезень вантажів та транспортного сервісу, вантажні вагони та контейнери. Підрозділи сегмента здійснюють прогнозування, планування (у тому числі оперативне), координацію і забезпечення перевезень, доставку та збереження вантажу, договірну роботу, розгляд претензій та розрахунки із споживачами транспортних послуг і підрозділами інфраструктури, контроль за виконанням планів та урядових завдань. До складу пасажирського сегмента включаються об'єкти, призначені для обслуговування пасажирських перевезень, у тому числі вагонний парк, експлуатаційні підрозділи пасажирських вагонних і моторвагонних депо, технічні пасажирські станції.

У ході реформування відповідно до структурних змін проводиться удосконалення управління фінансами, принципів цінової і тарифної політики на залізничному транспорті. Зокрема, передбачається: удосконалення правових основ ціноутворення та державного цінового регулювання залізничного транспорту; забезпечення фінансової прозорості всіх видів господарської діяльності; поетапна лібералізація ціноутворення у конкурентних секторах та збереження державного регулювання тарифів і цін на послуги у монопольному секторі; розмежування повноважень з тарифного регулювання між державними та регіональними рівнями управління транспортною системою; встановлення двоставочного тарифу (початково-кінцеві операції та рухома операція) з виділенням частки за користування інфраструктурою; розробка методів комплексного регулювання тарифів для основних вантажопотоків експортних вантажів; поетапна уніфікація підходів до побудови систем тарифікації у напрямку удосконалення структури тарифів з метою розвитку механізмів цінової конкуренції на ринку залізничних перевезень та зниження тарифного навантаження на споживачів послуг залізничного транспорту; формування умов для створення ринку транспортних послуг та підвищення конкурентоспроможності операторських і транспортно-експедиторських компаній на транзитних напрямках та в рамках міжнародних транспортних коридорів.

Проводиться робота щодо уніфікації та гармонізації вантажоперевізних правових систем: європейської КОПФ, основаної на «Конвенції про міжнародні залізничні перевезення» [256], та УМВС — «Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення», за якою функціонують залізничні системи країн, що входили в СРСР та Раду економічної взаємодопомоги. У

2006 р. впроваджено єдину гармонізовану спільну процедуру митного оформлення вантажів у міжнародному сполученні КОТІФ/УМВС.

В галузі авіаційного транспорту передбачається впровадження в Україні Спільних авіаційних вимог (JAR-ів) та набуття Україною повного членства в Об'єднаних Авіаційних Власцях (JAA); впровадження стандартів Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль), через розроблення та затвердження Програми розбудови державної системи використання повітряного простору на 2007—2012 роки. Впроваджується проект Твінінг (навчання персоналу Міністерства транспорту та зв'язку України) «Гармонізація з європейськими нормами законодавства та стандартів України у галузі цивільної авіації».

В галузі морського транспорту передбачається: затвердження Урядом робочого проекту «Створення глибоководного суднового ходу р. Дунай — Чорне море. На повний розвиток» та надання йому відповідного загальнодержавного статусу; прийняття Закону України «Про внутрішній водний транспорт»; внесення змін до Кодексу торговельного мореплавства [107] в частині надання права плавання під Державним прапором України закордонних та українських судновласників, що мають права юридичних осіб з іноземними інвестиціями, а також фізичних осіб-нерезидентів.

## РЕКОМЕНДАЦІ З АДАПТАЦІ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ДО ЗАКОНОДАВСТВА ЄС

Таблиця

## РЕКОМЕНДАЦІ З АДАПТАЦІ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ДО ЗАКОНОДАВСТВА ЄС

Положення акта законодавства України, що суперечить законодавству в ЄС	Положення акта законодавства ЄС, щодо якого здійснюється адаптація	Рекомендації щодо вдосконалення та приведення у відповідність до законодавства України (із зазначенням конкретного нормативно-правового акта, в який необхідно внести зміни чи який необхідно розробити, або запропонувати редакційно вищезазначеної зміни чи викласти короткий зміст запропонованого нового нормативно-правового акта)	Коментарі (зазначати мета, доцільність, наслідки тощо)
1	2	3	4
1. Законодавством України не визначено	Директива Ради 95/18/ЄС [50] від 19 червня 1995 року про ліцензування залізничних підприємств. Статті 2-6: «Кожна держава—член повинна призначити орган, відповідальний за видачу ліцензій а також за виконання зобов'язань, передбачених цією Директивою. Залізничне підприємство має право подавати заявку на отримання ліцензії в тій державі-члені, в якій воно зареєстроване. Будь яке залізничне підприємство повинно довести, з самого початку своєї діяльності, ліцензійним органам відповідної держави—члена, що воно буде у стані в змозі у будь-який час задовольняти вимогам відносно доброти репутації, фінансової спроможності та професійної компетенції, а також гарантувати виконання своєї громадсько-правової відповідальності»	Необхідно розробити проект нормативно-правового акта, який би передбачав створення залізничних підприємств. Для цієї цілі цієї рекомендації, відповідно до статті 2 Директиви Ради 95/18/ЄС [50] «залізничне підприємство» це будь-яке публічне чи приватне підприємство, головна діяльність якого полягає у наданні послуг по транспортуванню товарів та/чи пасажирів залізницею. Нормативно-правовий акт має визначати: умови надання ліцензії таким підприємствам на здійснення перевезень залізницею; діяльність із перевезення залізницею відбувається на недискримінаційних основах; право на мінімальний пакет доступу до колій для здійснення комерційних перевезень; право доступу до залізничних колій для сервісного обслуговування та інше	Створення на базі залізниць залізничних підприємств, що здійснюють перевезення, та визначення умов вільного доступу на недискримінаційній основі до залізничної інфраструктури сприятимуть активізації ринку міжнародних залізничних перевезень із залученням перевезення через Україну саме залізницею. За умови вільного доступу до залізничного спроститися інтегровані перевезення, що в свою чергу розвтагажить автотомобільний транспорт та надасть можливості для подальшого розвитку залізничний інфра-структурі

1	2. Законодавством України не визначено	2	3	4
	<p>Директива Ради 91/440/ЄЕС [49] від 29 липня 1991 про розвиток залізничних Співтовариства зі змінами, внесеними Директивою Європейського Парламенту та Ради 2001/12/ЄС [29] від 26 лютого 2001 року.</p> <p>Застосовується до управління залізничною інфраструктурою та до діяльності, пов'язаної з перевезеннями залізничних підприємств, які засновані або будуть засновані в державі—члені. Стаття 6 «Держави—члени вживають необхідних заходів з метою забезпечення ведення та опублікування розділених рахунків прибутків і збитків та розділених балансів, з одного боку, що стосується діяльності залізничних підприємств, що надають транспортні послуги, і, з іншого боку, теж саме відносно управління залізничною інфраструктурою. Державна допомога, що надається одному з цих двох видів діяльності, не може переноситися на іншу. Рахунки цих двох видів діяльності, ведуться таким чином, щоб в них відбивалася дана оборона.</p> <p>Держави—члени можуть, крім цього, передбачити, щоб цей розподіл включав у себе відмінні один від одного організаційні підрозділи всередині одного й того ж підприємства, або щоб управління інфраструктурою забезпечувалося окремою одиницею</p>	<p>Провести реформування залізничного транспорту відповідно до європейських принципів функціонування залізниць. Розробити та прийняти нормативно-правові акти що забезпечать:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— утворення Державного департаменту залізничного транспорту у складі Міністерства транспорту та зв'язку;</li> <li>— створення ДАТ «Українські залізниці»;</li> <li>— створення підприємств з управління залізничною інфраструктурою;</li> <li>— створення операторських компаній з вантажних перевезень;</li> <li>— створення операторських компаній пасажирських перевезень.</li> </ul>	<p>Мета — розвиток кокуреентного середо-вища на залізничному транспорті України. Сприяги адаптації вітчизняних залізниць до потреб єдиного європейського ринку та підвищенню їх ефективності.</p>	

<p>3. Законодавством України не визначено</p>	<p>Директива Ради 95/19/ЄС [51] від 29 червня 1995 року про розподіл потужностей залізничної інфраструктури та стягнення плати за користування інфраструктурою. Директиву замінено Директивою Ради 2001/13/ЄС [70] від 26 лютого 2001 року. Стаття 3: «Орган з питань розподілу потужностей інфраструктури, який повинен мати інформацію про всі наявні залізничні шляхи, повинен забезпечити наступне:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— розподіл потужностей залізничної інфраструктури на чесних та рівних засадах та,</li> <li>— процедура розподілу виробничих потужностей інфраструктури повинна забезпечувати максимально ефективно використання інфраструктури».</li> </ul>	<p>Необхідно розробити проект нормативно-правового акта, який би встановлював:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— створення органу з розподілу та планування потужності залізничної інфраструктури, визначенням його завдань і функцій, незалежність такого органу від підприємств, які безпосередньо здійснюють залізничні перевезення; оптимізацію таким органом ефективного використання доступної потужності інфраструктури; встановлення кола обов'язків та функціональних завдань менеджерів із розподілення потужності залізничної інфраструктури та інше;</li> <li>— збирання плати за користування об'єктами інфраструктури залізниць;</li> <li>— розподіл витрат між операторськими компаніями та інфраструктурою;</li> <li>— рівний та недискримінаційний доступ до залізничної мережі для операторських компаній;</li> <li>— управління залізничними підприємствами згідно з принципами, які застосовуються у комерційних компаніях</li> </ul>	<p>Створення компаній з управління інфра-структурою діючим законодавством України не передбачено, проте управління інфраструктурою дозволить оптимізувати витрати за користування залізничною інфраструктурою, запобігти недобросовісній конкуренції та моно-польному становищу окремих перевізників на залізничному транс-порті. Створення такого органу зробить більш ефективним функціонування системи залізничних доріг, що може бути досягнуто за рахунок розподілення функцій по належним транспортним послуг і належним функціонуванням інфраструктури</p>
<p>4. Законодавством України не визначено</p>	<p>Директива Ради 2001/14/ЄС [30] від 26 лютого 2001 року про розподіл пропускної спроможності залізничної інфраструктури, стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою та сертифікацію на відповідність вимогам безпеки. Стаття 4: Держави—члени встановлюють конкретні правила стягнення зборів або передають повноваження на їх встановлення компанії, яка керує інфраструктурою. Зазначення розміру зборів за користування інфраструктурою та їх стягнення здійснюється компанією, яка керує інфраструктурою.</p>	<p>Розробити нормативно-правовий акт, який встановлюватиме принципи та розміри плати за користування залізничною інфраструктурою</p>	<p>Мета — визначити принципи плати за користування інфраструктурою залізниць та реальні рівні щ, які б ком-пенсували витрати на її використання, утримання та розбудову.</p>

1	5. Законодавством України не визначено	2	3	4
6. Закон України «Про залізничний транспорт» [58] (ст.9. Тарифи на залізничні перевезення) 7. Закон України «Про автомобільний транспорт» [72] (ст. 11. Надання соціально значущих послуг автомобільного транспорту, ст. 37. Пільгові перевезення пасажирів автомобільним транспортом)	Директива Європейського Парламенту та Ради 2004/51/ЄС [54] від 29 квітня 2004 року, що вносить зміни в Директиву Ради 91/440/ЄС [49] від 29 липня 1991 року про розвиток залізниць Співтовариства щодо пільг ліцензування машинистів поїздів, якості послуг при вантажних залізничних перевезеннях, прав пасажирів на поїздах міжнародного сполучення і відкриття ринку міжнародних пасажирських перевезень	3	4	Етап щодо ліцензування машинистів поїздів, якості послуг при вантажних залізничних перевезеннях, прав пасажирів на поїздах міжнародного сполучення і відкриття ринку міжнародних пасажирських перевезень можна розглядати виключно тільки після реалізації попередніх етапів реформування залізниць  Мета — компенсувати збитки перевізникам через застосування фіксованих тарифів та перевезення пільговиків.  Підтримання збиткових для транспорту, але суцільно необхідних міських та приміських пасажирських перевезень.
8. «Правила перевезень небезпечних вантажів залізничним транспортом» [190]	Директива Європейського Парламенту та Ради 2001/26/ЄС [193], якою було внесено зміни та доповнення до Директиви Ради 96/50/ЄС [97] щодо небезпечних вантажів, що перевозяться сухопутними шляхами	3	4	Мета — підвищити безпеку перевезень небезпечних вантажів

<p>9. Законодавством України не визначено</p>	<p>Директива Ради 96/48/ЄС [21] від 23 липня 1996 року про експлуатаційну сумісність транс європейської високошвидкісної залізничної мережі.</p>	<p>Розробити серію Державних стандартів України щодо просування, будівництва та експлуатації високошвидкісних залізниць.</p>	<p>Мета — досягнення сумісності з європейською мережею при будівництві нових швидкісних залізниць (залізниця європейської колії) та при впровадженні швидкісного руху на існуючій мережі залізниць.</p>
<p>10. Інструкція щодо збирання статистичної інформації про перевезення вантажів на залізничному транспорті</p>	<p>Регламент Європейського Парламенту та Ради 91/2003/ЄС [179] від 16 грудня 2002 року про статистику на залізничному транспорті. Цей Регламент потребує статистики з перевезень вантажів та пасажирів залізницею для забезпечення моніторингу і розвитку загальної транспортної політики та підготовки заходів у галузі безпеки транспорту. Компетенція щодо Регламенту стосується всіх залізничних підприємств в ЄС.</p>	<p>Внести зміни до Інструкції щодо збирання статистичної інформації про перевезення вантажів на залізничному транспорті.</p>	<p>Мета — гармонізація статистичної звітності, що дає змогу перейти на європейські норми звітності та дає можливість порівняти звітність українських залізниць із залізницями ЄС</p>
<p>11. Законодавством України не визначено.</p>	<p>Митна конвенція про тимчасове ввезення приватних дорожніх перевізних транспортних засобів [219] від 4 червня 1954р. Конвенцією передбачається тимчасове ввезення приватних дорожніх перевізних засобів без сплати ввізного мита і податків без будь-яких заборон та обмежень за умови зворотного їхнього вивезення.</p>	<p>Розробити Закон України «Про приєднання до Митної конвенції про тимчасове ввезення приватних дорожніх перевізних транспортних засобів від 4 червня 1954р, якого передбачається тимчасове ввезення приватних дорожніх перевізних засобів без сплати ввізного мита і податків без будь-яких заборон та обмежень за умови зворотного їхнього вивезення.</p>	<p>Мета — сприяння розвитку міжнародного туризму та залучення іноземних туристів в Україну, надання та отримання дозволу на тимчасове ввезення приватних дорожніх перевізних засобів без сплати ввізного мита і податків без будь-яких заборон та обмежень за умови зворотного їхнього вивезення.</p>
<p>12. Закон України «Про автомобільний транспорт» [72] (ст. 9, Особливості ліцензування на автомобільному транспорті)</p>	<p>Директива Ради 96/26/ЄС [194] від 29 квітня 1996 року про допуск до роботи операторів вантажних автомобільних перевезень та пасажирських автобусних перевезень. Метою цієї Директиви є координація державними—членами умов допуску до роботи операторів вантажних автомобільних і пасажирських автобусних перевезень (надалі «операторів дорожнього транспорту») у національних та міжнародних транспортних операціях в інтересах користувачів, операторів та економіки в цілому і підвищення безпеки дорожнього руху. Пунктом 1 ст. 3 передбачено, що підприємства, які виявляють бажання працювати як оператори дорожнього транспорту, повинні: мати добру репутацію; мати відповідне фінансове становище; задовольняти умовам щодо фахової компетенції</p>	<p>Внести до другого абзацу ст. 9 «Особливості ліцензування на автомобільному транспорті» «Завданням ліцензування на автомобільному транспорті є: забезпечення допуску автомобільних перевізників до перевезення пасажирів і вантажів, які повинні: мати добру репутацію, відповідне фінансове становище; задовольняти умовам щодо фахової компетенції».</p>	<p>Створення умов допуску до роботи операторів вантажних автобусних і пасажирських автобусних перевезень у національних та міжнародних транспортних операціях в інтересах користувачів, операторів та економіки в цілому і підвищення безпеки дорожнього руху.</p>

13. «Правила дорожнього перевезення небезпечних вантажів» [208], розділ 16 «Контроль за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів»	2	Статті 2.6.8 Директиви Ради 95/50/ЄС [203] про уніфіковані процедури перевірок при перевезенні небезпечних вантажів автомобільним транспортом. Пункт 1 ст. 1 про перевірки, що здійснюються державами—членами щодо перевезення небезпечних вантажів дорожнім транспортом у транспортних засобах, що переміщуються на їх території чи в'їжджають на їх територію з третьої країни, та пункт 1 ст. 3 Державні—члени слідкують за тим, щоб презентаційна частина партії небезпечних вантажів, що перевозяться дорожнім транспортом, підлягала перевіркам, які викладені цією Директивою для того, щоб перевірити їх відповідність законам про перевезення небезпечних вантажів дорожнім транспортом.	4	Мета — наближення законодавства у сфері перевезень небезпечних вантажів до законодавства ЄС. Наслідки — підвищення рівня безпеки при перевезенні небезпечних вантажів
14. Положення про робочий час і відпочинку водіїв автотранспортних засобів [211], затверджений наказом Міністерства транспорту від 17.01.2002 № 18. Розділ 6 «Особливості режиму праці і відпочинку водіїв, які здійснюють міжнародні перевезення відповідно до вимог Європейської Угоди, що стосується роботи екіпажів транспортних засобів, які здійснюють міжнародні автомобільні перевезення» [214]	3	Внесення змін до розділу 16 щодо забезпечення перевірок при перевезенні небезпечних вантажів дорожнім транспортом для того, щоб перевірити їх відповідність законам про перевезення небезпечних вантажів дорожнім транспортом. Перевірки, викладені цією Директивою. Відповідно до пункту 1 ст. 4 для того, щоб здійснювати перевірки, передбачені у цій Директиві, потрібно використовувати перелік перевірок у Додатку 1. Копія цього контрольного переліку чи сертифікат, який вказує на результати перевірок, складений органом, що здійснює ці перевірки, надається водієві транспортного засобу і пред'являється на вимогу для спрощення чи запобігання, де це можливо, наявності перевірок.	4	Мета — підвищення відповідальності та контроль робочого часу водіїв. Наслідки — підвищення рівня безпеки дорожнього руху.
15. Відсутнє в українському законодавстві	2	Статті 4.7 Європейської угоди стосовно роботи екіпажів транспортних засобів, що виконують міжнародні автомобільні перевезення [214], встановлюють максимальний час у дорозі — 4,5 год., на добу — 9 год., відпочинку протягом доби — 11 год. Статті 3.6 Директиви Ради 88/599/ЄС [328] від 23.11.88 про стандартні процедури перевірок для автотранспорту. Визначають встановлення на автомобілях тахографів з метою перевірки тривалості роботи водія. Резолюція Ради № 1108/70/ЄС [148] від 4.06.70 р. щодо впровадження фінансової звітності стосовно витрат на інфраструктуру у сфері автотрального, залізничного та внутрішнього водного транспорту. Визначає методологію витрат (інвестиційні, поточні та загальні витрати) на утримання транспортної мережі.	3	Мета — приведення методології та форм звітності щодо утримання автомобільних доріг до європейських норм.



<p>16. Відсутнє в українському законодавстві</p>	<p>Угода про міжнародні перевезення швидкоконсумних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, що призначені для цих перевезень (УПСШ) від 1 вересня 1970 р. [220] Визначає правила перевезень швидкоконсумних вантажів та вимоги до транспортних засобів, що здійснюють міжнародні перевезення швидкоконсумних вантажів.</p>	<p>Розробити «Правила перевезення транспортними засобами швидкоконсумних вантажів».</p>	<p>Мета — гармонізація з європейськими нормами правил та вимог до транспортних засобів, що здійснюють перевезення швидкоконсумних вантажів у міжнародному оточенні.</p>
<p>17. Відсутнє в українському законодавстві</p>	<p>Директива Ради 96/35/ЄС [18] від 3 червня 1996 щодо призначення та професійної кваліфікації радників з безпеки для транс-портування небезпечних вантажів автотранспортом, залізничним та внутрішнім водним транспортом. Директива визначає роль та призначення радника: він повинен відшукувати всі додатні засоби та проводити всі додатні дії, щоб забезпечити транспортування небезпечних вантажів найбільш безпечним шляхом. Радник має володіти свідоцтвом про професійне навчання, яке видається на 5 років.</p> <p>Директива Ради 2000/18/ЄС [20] від 17.04.2000 р. Про мінімальні вимоги щодо екзамінування радників з безпеки транспортування небезпечних вантажів автотранспортом, залізничним та внутрішнім водним транспортом. Національні компетентні органи організовують обов'язковий письмовий екзаміен, щоб перевірити чи мають кандидати необхідний рівень знань, який вимагається для виконання завдань радника, щоб отримати свідоцтво. Цей екзаміен охоплює загальні запитання та узгоджені заходи, класифікацію небезпечних вантажів, загальні вимоги пакування, маркування і позначення.</p>	<p>Розробити Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» щодо введення радників з безпеки транспортування небезпечних вантажів.</p>	<p>Мета — підвищення рівня безпеки транс-портування небезпечних вантажів.</p>

1	18. Відсутнє у Кодексі торговельного мореплавства України [107]	2	4
19. Відсутнє у Кодексі торговельного мореплавства України [107]	<p>Пункт 1 Резолюції Ради від 24 березня 1997 року про нову стратегію, спрямовану на збільшення конкурентоздатності морського транспорту Співтовариства:....Напрямок політики у сфері морського транспорту спрямований на створення флоту Спільноти, зайнятості мореплаців Спільноти і на концентрацію уваги, зокрема, на паралельному та збалансованому розвитку в ключових сферах, визначених Комісією як: міжнародна конкурентоздатність флоту Спільноти, відкриття ринків, справедлива конкуренція, безпека.</p>	3	<p>Приняття такого доповнення пояснюється необхідністю передбачення на законодавчому (державному) рівні пріоритетів розвитку даного виду транспорту, які у подальшому забезпечать формування ефективного законодавства у даній сфері.</p>
	<p>Абзац 7 преамбули до Директиви 2002/6/ЄС [229] Резолюції Ради від 24 березня 1997 року Європейського парламенту та Ради від 18 лютого 2002 року щодо облікових формальностей для суден, що прибувають та/або відбувають із портів держав—членів Співтовариств:</p> <p>Свочасним є впровадження та визнання форм полегшення IMO (тут і надалі «форми IMO FAL») на рівні Співтовариства. Держави—члени повинні визнати форми IMO FAL та категорії інформації в них як достатній доказ того, що судно виконало формальності, на які спрямовано ці форми.</p>	<p>Пропонується доповнити розділ І глави 1 КТМ статтею, яка визначить засади державної політики України у сфері торговельного мореплавства, яка базується на принципах створення рівних умов для доступу до ринку морського транспорту, створення сприятливих умов для розвитку конкурентних відносин, забезпечення безпеки на морському транспорті, створення належних організаційно-правових та економічних засад для стабільного та ефективного функціонування морського флоту тощо.</p>	<p>Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України № 775 від 21 вересня 1993 року Україною прийнято Конвенцію про полегшення міжнародного морського судноплавства, підписану від імені України 9 квітня 1965 р., з поправкою 1973 року до неї та поправками 1969, 1977, 1986 і 1990 років до її додатка, у зв'язку з чим виникає необхідність імплементації її положень щодо застосування форм полегшення виконання суднами певних облікових формальностей, коли вони прибувають або відбувають із портів, розроблених IMO.</p>

<p>20. Статут внутрішнього водного транспорту СРСР [118]</p>	<p>Регламент (ЄС) № 725/2004 [119] Європейського Парламенту та Ради від 31 березня 2004 щодо підвищення безпеки на кораблях та у портах (статті 5-8) щодо введення і застосування у Співтоваристві заходів, спрямованих на удосконалення безпеки кораблів, що використовуються в міжнародній торгівлі, а також перевезень в масштабах держави та відповідних портів.</p>	<p>Пропонується вжити новий нормативно-правовий документ у вигляді Кодексу внутрішніх перевезень водним транспортом, який повною мірою регулював би усі відносини, які виникають на сучасному етапі розвитку судноплавства зі зверненням особливої уваги на питання безпеки судноплавства.</p>	<p>Метою створення нового Кодексу є забезпечення загальноєвропейських стандартів безпеки при перевезеннях водним транспортом в рамках водних ресурсів України.</p>
<p>21. Відсутній спеціальний нормативний акт. Загальним аналогом є Закон України «Про інвестиційну діяльність» [157]</p>	<p>Регламент Ради № 2236/95/ЄС [149] від 18 вересня 1995 р. стосовно загальних правил по наданню фінансової допомоги державам-членам Співтовариства в галузі розвитку транс'європейської мережі.</p>	<p>Пропонується прийняти спеціальний нормативно-правовий акт у сфері інвестування коштів у будівництво та модернізацію існуючої транспортної інфраструктури, що включає загально частину та особливі частини, в яких зазначається специфіка інвестування. Його форм, а також форми контролю щодо кожної з галузей транспорту.</p>	<p>Метою прийняття такого акта є забезпечення регулювання інвестування в транспортні мережі, який враховував би з цією метою специфіку структури і функціонування кожної з них. Таким чином підвищується захищеність інвесторів в інвестуванні в цю галузь, оскільки вона стає більш регульованою.</p>
<p>22. Відсутній спеціальний нормативний акт</p>	<p>Директива Ради № 84/450/ЄС [221] щодо зближення законів, регламентів та адміністративних актів держав-членів щодо реклами, що вводить в обіг, Директива Європейського Парламенту № 97/7/ЄС [221] щодо захисту споживачів у випадку укладання договорів на відстані, Директива Європейського Парламенту № 98/27/ЄС [221] щодо заборон з метою захисту інтересів споживачів та Регламент Європейського Парламенту та Ради № 2006/2004/ЄС [222] від 27 жовтня 2004 р. стосовно відповідальності за співробітництво між національними владними структурами по застосуванню норм права щодо захисту споживачів.</p>	<p>Пропонується вжити заходів державного протекціонізму стосовно як флоту, так і суднобудування, для чого пропонується розробити і прийняти Національну Концепцію розвитку суднобудування та судноплавства в Україні.</p>	<p>Метою розробки і прийняття Національної Концепції є посилення ролі морських та річкових перевезень і відродження могутності морської держави, підтримання морського, річкового флоту та прибережно-портової інфраструктури на рівні, що забезпечує економічну незалежність і національну безпеку держави, скорочення транспортних витратків тощо.</p>

## ГЛОСАРІЙ

---

### А

- «авіаперевізник» — «air carrier» — означає авіапідприємство, яке виконує авіаперевезення, маючи для цього дійсну ліцензію (Регламент Ради 2409/92/ЄС від 23 липня 1992 року про тарифи і ставки на повітряні послуги);
- «авіаперевізник Співтовариства» — «Community air carrier» — це авіаперевізник, який має дійсну ліцензію, надану державі—члену згідно з положеннями Регламенту № 2407/92/ЄС (Регламент Ради 2409/92/ЄС від 23 липня 1992 року про тарифи і ставки на повітряні послуги);
- «авіапослуги» — «air service» — польоти чи серія польотів для перевезення пасажирів, вантажу та пошти із відшкодуванням чи здаванням в найми (Регламент Ради 2409/92/ЄС від 23 липня 1992 року про тарифи і ставки на повітряні послуги);
- «автомагістраль» — «major road» — означає регіональну, національну чи міжнародну дорогу, визначену державою—членом, якою користується більше 3 мільйонів (Директива № 2002/49/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 25 червня 2002 року щодо оцінки та управління шумом від літаків);
- «автотранспортний засіб» — «motor vehicle» — будь-який транспортний засіб, що приводиться до руху (заводиться) механічно та їздить по дорозі або інший транспортний засіб, що рухається по коліях та здійснює перевезення пасажирів та вантажів (Регламент Ради 3820/85/ЄС від 20 грудня 1985 року про гармонізацію певного соціального законодавства на автомобільному транспорті);
- «автомобільно-залізничне перевезення» — «road-rail transport» — комбіновані перевезення залізничного та автомобільного транспорту (Термінологія комбінованих перевезень, підготовлена Європейською Економічною Комісією ООН, Європейською Конференцією Міністрів Транспорту та Європейською Комісією Європейського Союзу, Нью-Йорк та Женева, 2001);
- «автопоїзд» — «road train» — автотранспортний засіб з причепом (Термінологія комбінованих перевезень, підготовлена Європейською Економічною Комісією ООН, Європейською Конференцією Міністрів Транспорту та Європейською Комісією Європейського Союзу, Нью-Йорк та Женева, 2001);
- «агломерація» — «agglomeration» — означає частину території, визначеної державою—членом, на якій проживає 100 тис. населення і щільність така, яка характерна для урбанізованої території (Директива № 2002/49/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 25 червня 2002 року щодо оцінки та управління шумом від літаків);
- «адміністрація порту» — «port authority» — означає уповноважену особу чи орган, які призначені державами—членами у кожному порту одержувати та передавати інформацію відповідно до Директиви (Директива Європейського Парламенту та Ради 2002/59/ЄС від 27 червня 2002 року про впровадження системи інформації та моніторингу руху суден Співтовариством та скасування Директиви Ради 93/75/ЄС);
- «аеронавігаційна служба» — «air navigation services» — служба, що надає послуги з авіазабезпечення стосовно повітряної навігації, зв'язку та диспетчерських послуг, метеорологічних послуг (Регламент ЄС № 549/2004 Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року щодо встановлення основ утворення Єдиного неба Європейського Співтовариства);
- «аеронавігаційні послуги» — «navigation services» — означає послуги, які забезпечують літаку визначення місця знаходження, а також синхронізацію інформації (Регламент

№ 549/2004/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року щодо встановлення основ утворення Єдиного неба ЄС);

«безпека авіації» — «aviation security» — означає комплекс заходів, до яких залучаються людські та природні багатства, метою яких є захист цивільної авіації проти актів несанкціонованого втручання у діяльність авіації (Регламент Європейського Парламенту та Ради № 2320/2002/ЄС від 16 грудня 2002 року щодо встановлення спільних правил у сфері безпеки цивільної авіації);

«бімодальний напівпричіп (залізнично-автомобільний)» — «bimodal semi-trailer (rail-road)» — автомобільний напівпричіп, який після оснащення його залізничними візками може використовуватись як залізничний вагон (Термінологія комбінованих перевезень, підготовлена Європейською Економічною Комісією ООН, Європейською Конференцією Міністрів Транспорту та Європейською Комісією Європейського Союзу, Нью-Йорк та Женева, 2001);

## **В**

«вантажна одиниця» — «loading unit» — контейнер або знімний кузов (Термінологія комбінованих перевезень);

«вантажне відправлення» — «consignment» — вантаж, відправлений на основі одного договору перевезення (Термінологія комбінованих перевезень);

«вантажне місце» — «unit load» — вантаж на піддоні або попередньо упакована вантажна одиниця, розмір якої по периметру відповідає габаритам піддона та яку може бути розміщено в інтермодальній транспортній одиниці (Термінологія комбінованих перевезень);

«вантажний тариф» — «cargo rates» — означає ціну в екю чи іншій місцевій валюті за перевезення вантажу. Ціна включає плату за перевезення вантажу, відшкодування агенту за надані послуги та інші додаткові послуги при перевезенні вантажу (Регламент Ради 2409/92 від 23 липня 1992 року про тарифи і ставки на повітряні послуги);

«вантажовідправник» — «shipper/consignor/sender» — особа або компанія, яка передає вантаж у відання інших осіб або компанії (експедитора перевезення/оператора перевезення) для його доставки вантажоотримувачу (Термінологія комбінованих перевезень);

«вантажо-розвантажувальна колія» — «loading track» — залізнична колія, на якій відбуваються операції з перевантаження інтермодальних транспортних одиниць (Термінологія комбінованих перевезень);

«вертикальний метод вантаження та розвантаження («ло-ло»)» — «lift-on-lift-off (lo-lo)» — вантаження або розвантаження інтермодальних транспортних одиниць з використанням піднімального устаткування (Термінологія комбінованих перевезень);

«визнання» — «recognition» — означає дозвіл на використання літака, зареєстрованого державою—членом відповідно до повноважень, визначених у ліцензії, яка належить особі (Директива Ради 91/670/ЄЕС від 16 грудня 1991 року щодо взаємного прийняття ліцензій персоналу цивільної авіації);

«визнання ліцензії» — «acceptance of licences» — означає будь-який акт визнання чи підтвердження ліцензії державою—членом, що видала таку ліцензію, в якій визначено повноваження особи, що нею володіє (Директива Ради 91/670/ЄЕС від 16 грудня 1991 року щодо взаємного прийняття ліцензій персоналу цивільної авіації);

«відповідальний орган» — «designated authority» — означає компетентний орган держави—члена, що відповідає за пошук та рятування потерпілих або за усунення наслідків аварії (Директива Ради 98/41/ЄС від 18 червня 1998 року про реєстрацію осіб, що працюють на борту пасажирських суден, які здійснюють перевезення до або з портів держав—членів Співтовариства);

«відпочинок» — rest — будь-який безперервний період тривалістю щонайменше 1 година, який водій може використовувати на власний розсуд (Регламент Ради 3820/85/ЄЕС від 20 грудня 1985 року про гармонізацію певного соціального законодавства на автомобільному транспорті);

«відправник вантажу» — «shipper» — означає будь-яку особу, з якою або від імені якої укладається договір з перевізником на перевезення вантажу (Директива Європейського Парламенту та Ради 2002/59/ЄС від 27 червня 2002 року щодо впровадження системи ін-

- формації та моніторингу руху суден Співтовариства та скасування Директиви Ради 93/75/ЄЕС);
- «вільна митна зона, вільний склад» — «freeport» — зона, в межах якої товари можуть вироблятися та/або зберігатися без виплати відповідних зборів та податків (Термінологія комбінованих перевезень);
- «внутрішні водні шляхи» — «inland waterway» — річки, канали та озера, природні або штучні характеристики яких роблять їх прийнятними для судноплавства, головним чином, внутрішніми водними шляхами (Директива Ради 80/1119/ЄЕС від 17 листопада 1980 року про статистичну звітність у сфері перевезень вантажів внутрішнім водним транспортом);
- «внутрішній перевізник» — «home trader» — означає судноплавну компанію третьої країни, яка надає послугу [перевезення] між власною країною та однією або кількома державами—членами (Регламент Комісії № 4058/86/ЄЕС від 22 грудня 1986 року щодо координованих дій, спрямованих на забезпечення вільного доступу до перевезень вантажів у міжнародному судноплавстві);
- «внутрішні перевезення» — «domestic voyage» — означає перевезення по морських просторах з порту держави—члена до цього ж чи іншого порту в межах цієї держави—члена (Регламент № 789/2004/ЄС Європейського парламенту та Ради від 20 квітня 2004 року про переміщення вантажних та пасажирських суден між реєстрами в межах Співтовариства, який відміняє Регламент Ради № 613/91/ЄЕС);
- «водій» — driver — будь-яка особа, що здійснює керування транспортним засобом навіть протягом короткого періоду (Регламент Ради 3820/85/ЄЕС від 20 грудня 1985 року про гармонізацію певного соціального законодавства на автомобільному транспорті);

## Г

- «гнучке використання повітряного простору» — «flexible use of airspace» — означає управління авіапростором на основі концепції, яка використовується Європейською конференцією з питань цивільної авіації, викладеної у першому випуску від 5 лютого 1996 року Євроконтролю «Керівництво по управлінню авіапростором із застосуванням концепції гнучкого використання авіапростору» (Регламент № 549/2004/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року щодо встановлення основ утворення Єдиного неба Європейського Співтовариства);
- «головна залізнична магістраль» — «major railway» — означає залізницю, визначену державою—членом, якою на рік проходить 30 тис. Поїздів (Директива № 2002/49/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 25 червня 2002 року щодо оцінки та управління шумом від літаків);
- «головний аеропорт» — «major airport» — означає аеропорт цивільної авіації, який визначається державою—членом, якщо на ньому за рік було здійснено більше 50 тис. злетів та посадок (за виключенням тренувань) (Директива № 2002/49/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 25 червня 2002 року щодо оцінки та управління шумом від літаків);
- «горизонтальний метод вантаження та розвантаження («ро-ро»)» — «roll-on-roll-off (ro-ro)» — вантаження або розвантаження автотransпортного засобу, вагону або інтермодальної транспортної одиниці на судно або з судна на їх власні колеса або колеса, якими вони оснащені для цієї мети. У випадках «котячого шосе» тільки автотransпортні засоби виїжджають на залізничну платформу або з'їжджають з неї (Термінологія комбінованих перевезень);

## Д

- «диспетчерські послуги» — «surveillance services» — означає послуги, які використовуються для визначення відповідної позиції літака, що дозволяє знаходитись йому у безпеці (Регламент № 549/2004/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року щодо встановлення основ утворення Єдиного неба Європейського Союзу);

- «діяльність оператора з дорожнього перевезення» — occupation of road haulage operator — діяльність будь-яких підприємств, що перевозять вантажі за наймом або за винагороду за допомогою одного автотранспортного засобу або їх екіпажів (Директива Ради 96/26/ЄС від 29 квітня 1996 року про атестацію професійної відповідності операторів вантажного та пасажирського транспорту та взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших доказів офіційного визнання кваліфікації таких операторів для створення вільних умов для заняття професійною діяльністю в сфері національних та міжнародних перевезень);
- «діяльність оператора з пасажирських транспортних послуг» — «occupation of road passenger transport operator» — діяльність будь-якого транспортного підприємства, яка виконується за участю автотранспортних засобів, обладнаних для перевезення більше ніж дев'яти осіб, включаючи водія, та призначена для надання пасажирських транспортних послуг громадянськості або спеціфічним категоріям користувачів (Директива Ради 96/26/ЄС від 29 квітня 1996 року про атестацію професійної відповідності операторів вантажного та пасажирського транспорту та взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших доказів офіційного визнання кваліфікації таких операторів для створення вільних умов для зайняття професійною діяльністю в сфері національних та міжнародних перевезень);
- «діяльність у закритому авіапросторі» — «functional airspace block» — означає діяльність у закритому авіапросторі, яка базується на вимогах, що відображають необхідність забезпечити більш комплексне управління авіапростором, незважаючи на існуючі кордони (Регламент № 549/2004/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року щодо встановлення основ утворення Єдиного неба Європейського Союзу);
- «доза ефективного впливу» — «dose-effect relation» — означає співвідношення між рівнем шуму, який ресструється індикатором шуму, та рівнем, який негативно впливає на здоров'я людини (Директива № 2002/49/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 25 червня 2002 року щодо оцінки та управління шумом від літаків);
- «дозвіл» — «authorization» — означає акт, за допомогою якого держава—член надає дозвіл або делегує повноваження визнаній організації (Директива Ради 94/57/ЄС від 22 листопада 1994 року про загальні правила і стандарти щодо організацій з корабельного інспектування й огляду та щодо відповідної діяльності адміністративних органів морського флоту);
- «документ доступу до мережі» — «network statement» — документ, в якому встановлено детальні загальні правила, терміни, процедури та критерії щодо оплати та схем розподілу потужностей. Також він містить іншу інформацію, що є необхідною для доступу до потужностей інфраструктури. (ст. 2 Директиви 2001/14/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26 лютого 2001 року щодо розподілу потужностей залізничної інфраструктури та збору плати за використання залізничної інфраструктури та сертифікації безпеки);
- «дорожнє перевезення» — «carriage by road» — будь-яка поїздка на дорогах, відкритих для громадських транспортних засобів, що навантажені або ні та призначені для перевезення пасажирів і вантажів (Регламент Ради 3820/85/ЄЕС від 20 грудня 1985 року про гармонізацію певного соціального законодавства на автомобільному транспорті);

## **E**

- «експедитор» — «spediteur» — посередник, який організовує перевезення вантажів та/або надання відповідних послуг за дорученням вантажоотримувача (Термінологія комбінованих перевезень);
- «ешелон польоту» — «flight level» — означає поверхню із постійним атмосферним тиском, який співвідноситься із спеціально уставленою величиною 1013,2 гектопаскала та який відрізняється від інших таких поверхонь на величину встановлених інтервалів тиску (Регламент № 549/2004/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року щодо встановлення основ утворення Єдиного неба Європейського Співтовариства);

## Є

«Європейська мережа організації повітряного руху» — «European air traffic management network» (EATMN) — означає сукупність систем (відповідно до додатка I Регламенту Європарламенту та Ради № 552/2004/ЄС від 10 березня 2004 року щодо можливості взаємодій мереж), які забезпечують можливість аеронавігаційних служб Співтовариства виконувати необхідні завдання узгоджено на кордонах із третіми країнами (Регламент № 549/2004/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року щодо встановлення основ утворення Єдиного неба Європейського Співтовариства);

## З

«завантаження/розвантаження» — «stuffing/stripping» — завантаження та розвантаження вантажів у або з інтермодальні транспортні одиниці (Термінологія комбінованих перевезень);  
«загальний рух повітряного транспорту» — «general air traffic» — означає рух цивільних літаків і літаків, що забезпечують інтереси держави (включаючи військові, митні, поліцейські), якщо цей рух відбувається згідно з процедурами, затвердженими ІКАО (Регламент № 549/2004/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року щодо встановлення основ утворення Єдиного неба ЄС);

«закритий повітряний простір» — «airspace block» — означає, що повітряний простір у відповідному вимірі, тобто у просторі та часі, де надаються послуги із аеронавігації, закрито (Регламент № 549/2004/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року щодо встановлення основ утворення Єдиного неба ЄС);

«залишки вантажу» — «cargo residues» — це залишки будь-якого вантажного матеріалу на борту корабля, у вантажних трюмах чи танкерах, які залишаються після операцій з розвантаження та очищення, включаючи надлишки та розливання/розсипання при завантаженні/розвантаженні (Директива 2000/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 листопада 2000 року про портове устаткування для прийняття відходів з суден та залишків вантажу); «запобіжні заходи» — preventive measures — заходи, яких повинно бути вжито відповідно до події (подія — дії, що створили неминучу загрозу шкоди навколишньому середовищу) для того, щоб запобігти або мінімізувати таку шкоду (Директива Європарламенту та Ради 2004/35/ЄС від 21 квітня 2004 року про екологічну відповідальність, що стосується попередження і відшкодування збитку навколишньому середовищу);

«затвердження транспортного засобу» — approval of a vehicle — затвердження типу транспортного засобу щодо міцності сидінь та їх закріплення, розробка задніх частин спинок сидінь та характеристики підголівників (Директива Комісії 96/37/ЄС від 17 червня 1996 року, що приводить у відповідність з вимогами технічного прогресу Директиву Ради 74/408/ЄС про зближення законодавства в державах—членах щодо внутрішнього обладнання транспортних засобів (міцність сидінь та їх кріплення);

«затримка» — «detention» — означає формальну заборону судну виходити в море через установлені недоліки, які, окремо або разом узяті, роблять судно непридатним до плавання в морі (Директива Ради 95/21/ЄС від 19 червня 1995 року щодо застосування міжнародних стандартів безпеки суден, попередження забруднення та умов життя і праці до суден, що використовують порти Співтовариства та плавають у водах під юрисдикцією держав—членів (контроль держави порту);

«заявник» — «applicant» — ліцензоване підприємство залізничної галузі та/або міжнародне об'єднання залізничних підприємств та, у країнах-членах, що надають такі можливості, інші особи та/або юридичні особи, оператори комбінованого транспорту. (ст. 2 Директиви 2001/14/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26 лютого 2001 року щодо розподілу потужностей залізничної інфраструктури та збору плати за використання залізничної інфраструктури та сертифікації безпеки);

«збір (мито)» — «toll» — встановлена плата з транспортного засобу за відстань на дорозі між двома пунктами; вона залежить від відстані та типу транспортного засобу (Директива Європейського парламенту і Ради 1999/62/ЄС від 17 червня 1999 року про стягнення плати з вантажного транспорту за використання деяких автодоріг («Vignette»);



- «зв'язні послуги» — «bundle of services» — означає надання двох або більше аеронавігаційних послуг (Регламент № 549/2004/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року щодо встановлення основ утворення Єдиного неба Європейського Союзу);
- «здійснення перевезень вантажів внутрішнім водним транспортом» — «occupation of carrier of goods by waterway vessel» — означає діяльність з перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами, що здійснюється фізичними або юридичними особами, за винагороду або за наймом, навіть якщо така діяльність здійснюється на не постійній основі (Директива Ради № 87/540 від 9 листопада 1987 про доступ до діяльності з перевезень вантажів національними та міжнародними водними шляхами та про взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших офіційних свідоцтв професійної підготовки);
- «зобов'язання щодо публічних послуг» — «public service obligations» — означають обов'язки, які транспортне підприємство, виходячи з власних комерційних інтересів, не прийняло б або не прийняло б у такому ж обсязі або із певними умовами. Обов'язки щодо публічних послуг складаються з обов'язку щодо експлуатації, обов'язку щодо перевезень та тарифних обов'язків (Регламент Ради № 1191/69/ЄЕС від 26 червня 1969 року про дії держав—членів щодо обов'язків, притаманних концепції публічних послуг в сфері залізничного, автомобільного та внутрішнього водного транспорту);
- «зовнішній перевізник» — «cross-trader» — означає судноплавну компанію третьої країни, яка надає послугу (перевезення) між іншою третьою країною та однією або більше державами—членами (Регламент Комісії № 4058/86/ЄЕС від 22 грудня 1986 року щодо координованих дій, спрямованих на забезпечення вільного доступу до перевезень вантажів в міжнародному судноплаванні);
- «зона із низьким рівнем шуму» — «quiet area in open country» — означає територію, визначену відповідними компетентними органами, на території якої не відчувається тривоги від шуму, що виникає від транспортних потоків, промисловості чи рекреаційної діяльності (Директива № 2002/49/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 25 червня 2002 року щодо оцінки та управління шумом від літаків);
- «зона з низьким рівнем шуму в агломерації» — «quiet area in an agglomeration» — означає територію, визначену компетентними органами, де, наприклад, шум є не вище рівня того, який установлений в іншій державі—члені від будь-якого джерела шуму (Директива № 2002/49/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 25 червня 2002 року щодо оцінки та управління шумом від літаків);

## I

- «індикатор» — «indicator» — пристрій, який надає інформацію про функціонування або ситуацію системи або частини системи, наприклад рівень рідини (газу) (Директива Ради 78/316/ЄЕС від 21 грудня 1977 року про зближення законодавства в державах—членах щодо внутрішнього обладнання автомобілів (ідентифікація пристроїв керування, сигнальних пристроїв та індикаторів);
- «індикатор шуму» — «noise indicator» — означає фізичну шкалу для опису шуму навколишнього природного середовища, у відповідності із якою можна визначити вплив на здоров'я людини (Директива № 2002/49/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 25 червня 2002 року щодо оцінки та управління шумом від літаків);
- «інспектування» — «inspection» — означає відвідування борта корабля для перевірки законності важливих судових документів, а також інших документів про стан судна, його устаткування й команду, так само як і умов проживання й праці команди (Директива Ради 95/21/ЄС від 19 червня 1995 року щодо застосування міжнародних стандартів безпеки суден, попередження забруднення та умов життя та праці до суден, що використовують порти Співтовариства та плавають у водах під юрисдикцією держав—членів (контроль держави порту);
- «інтермодальна транспортна одиниця» — «intermodal transport unit (ITU)» — контейнери, знімні кузова та напівприцепи, які придатні для інтермодальних перевезень (Термінологія комбінованих перевезень);
- «інтермодальні перевезення» — «intermodal transport» — послідовне перевезення вантажів двома або більше видами транспорту в тій самій вантажній одиниці або автотранспор-

тному засобі без перевантаження самого вантажу при зміні виду транспорту (Термінологія комбінованих перевезень);

## К

- «каботаж» — «cabotage» — операції з перевезення, що здійснюються між двома портами усередині однієї країни (Глосарій вебсайту: [www.europa.eu.int](http://www.europa.eu.int));
- «капітан судна» — «boatmaster» — означає особу, яка має необхідну придатність та кваліфікацію для управління судном на внутрішніх водних шляхах Співтовариства та несе відповідальність за морехідний стан судна на борту (Директива Ради № 96/50/ЄС від 23 липня 1996 року щодо гармонізації умов видачі національних сертифікатів судноводіїв на право керування судном для перевезення вантажів або пасажирів внутрішніми водними шляхами Співтовариства);
- «категорія М» — category M — автотранспортні засоби, що мають щонайменше чотири колеса або мають три колеса з максимально допустимою вагою, що перевищує 1 т. та призначений для перевезення пасажирів (Директива Ради 70/156/ЄС від 6 лютого 1970 року про затвердження типу автомобілів та причепів до них);
- «категорія М1» — category M1 — транспортні засоби для перевезення більше дев'яти пасажирів плюс сидіння водія (Директива Ради 70/156/ЄС від 6 лютого 1970 року про затвердження типу автомобілів та причепів до них);
- «категорія М2» — category M2 — транспортні засоби для перевезення більше дев'яти пасажирів плюс сидіння водія та мають максимальну масу, що не перевищує 5 т (Директива Ради 70/156/ЄС від 6 лютого 1970 року про затвердження типу автомобілів та причепів до них);
- «категорія М3» — category M3 — транспортні засоби для перевезення більше дев'яти пасажирів плюс сидіння водія та мають максимальну масу, що не перевищує 5 т (Директива Ради 70/156/ЄС від 6 лютого 1970 року про затвердження типу автомобілів та причепів до них);
- «категорія N» — category N — автотранспортні засоби, що мають щонайменше чотири колеса або мають три колеса з максимально допустимою масою, що перевищує 1 т та призначений для перевезення вантажів (Директива Ради 70/156/ЄС від 6 лютого 1970 року про затвердження типу автомобілів та причепів до них);
- «категорія N1» — category N1 — транспортні засоби, призначені для перевезення вантажів з максимально допустимою масою, що не перевищує 3,75 т (Директива Ради 70/156/ЄС від 6 лютого 1970 року про затвердження типу автомобілів та причепів до них);
- «категорія N2» — category N2 — транспортні засоби, призначені для перевезення вантажів з максимально допустимою масою, що перевищує 3,75 т. та не перевищує 12 т (Директива Ради 70/156/ЄС від 6 лютого 1970 року про затвердження типу автомобілів та причепів до них);
- «категорія N3» — category N3 — транспортні засоби, призначені для перевезення вантажів з максимально допустимою масою, що перевищує 12 т (Директива Ради 70/156/ЄС від 6 лютого 1970 року про затвердження типу автомобілів та причепів до них);
- «категорія O» — category O — причепи (включаючи напівпричепи) — категорія O1: причепи з максимально допустимою масою, що не перевищує 0,775 т (Директива Ради 70/156/ЄС від 6 лютого 1970 року про затвердження типу автомобілів та причепів до них);
- «категорія O2» — category O2 — причепи з максимально допустимою масою, що перевищує 0,775 т. та не перевищує 3,75 т (Директива Ради 70/156/ЄС від 6 лютого 1970 року про затвердження типу автомобілів та причепів до них);
- «категорія O3» — category O3 — причепи з максимально допустимою масою, що перевищує 3,75 т. та не перевищує 10 т (Директива Ради 70/156/ЄС від 6 лютого 1970 року про затвердження типу автомобілів та причепів до них);
- «категорія O4» — category O4 — причепи з максимально допустимою масою, що перевищує 3,75 т. та перевищує 10 т (Директива Ради 70/156/ЄС від 6 лютого 1970 року про затвердження типу автомобілів та причепів до них);
- «клас» — «rating» — означає клас підтвердження ліцензії або окремих документ, в якому пояснюються спеціальні умови, повноваження та термін дії ліцензії (Директива Ради 91/670/ЄС від 16 грудня 1991 року щодо взаємного прийняття ліцензій персоналу цивільної авіації);

- «комбіновані перевезення з супроводженням» — accompanied combined transport — перевезення укомплектованого автомобільного засобу в супроводі водія з використанням іншого виду транспорту (наприклад, порому або поїзду) (Термінологія комбінованих перевезень);
- «комбіновані перевезення без супроводження» — unaccompanied combined transport — перевезення автотранспортного засобу або інтермодальної транспортної одиниці без водія з використанням іншого виду транспорту (наприклад, порому або поїзду) (Термінологія комбінованих перевезень);
- «контейнер» — «container» — загальне позначення місткості для перевезення вантажу, яка є достатньо міцною для багаторазового використання, звичайно придатною для штабелювання та обладнаною приладами, які дозволяють її транспортувати на різних видах транспорту (Термінологія комбінованих перевезень);
- «контракт на здійснення громадських послуг» — public service contract — контракт, який укладається між компетентними органами влади і транспортними підприємствами для того, щоб забезпечити громадськістю послугами транспорту (Регламент Ради 1893/91/ЄС від 20 червня 1991 року з поправками до Регламенту Ради 1191/69/ЄС про дії держав—членів, які стосуються невід’ємних обов’язків у визначенні терміну «громадських послуг» залізницею, автомобільним транспортом та внутрішнім водним транспортом);
- «контракт щодо надання публічних послуг» — «public service contract» — означає контракт, укладений між компетентними органами держави—члена й судновласником Співтовариства, щоб забезпечити суспільство адекватними транспортними послугами. Контракт щодо надання публічних послуг може охоплювати, зокрема: транспортні послуги, що задовольняють установленим стандартам безперервності, регулярності, обсягів та якості; додаткові транспортні послуги; транспортні послуги за визначеними ставками і за визначеними умовами, зокрема, для деяких категорій пасажирів або на деяких маршрутах тощо (Регламент Ради № 3577/92/ЄС від 7 грудня 1992 року, що встановлює принцип вільного надання послуг морського транспорту в межах держав—членів);
- «користувач транспортних послуг» — «transport user» — підприємство (наприклад, фрахтувальник, отримувач вантажу, експедитор), що уклало угоду або виявило намір укласти угоду чи стати стороною іншої домовленості з конференцією або судноплавною компанією щодо перевезення вантажу, або з будь-якою іншою асоціацією вантажовідправників (Регламент Комісії № 4056/86/ЄС від 22 грудня 1986 року про правила застосування статей 85 та 86 Договору до морських перевезень);

## Л

- «ліцензія» — «license» — означає надання країнами—членами повноважень підприємству, якими визнаються його потужності як залізничного підприємства. Потужності можуть бути лімітовані для надання лише визначених послуг.(ст. 2 Директиви Ради 95/18/ЄС від 19 червня 1995 року про ліцензування залізничних підприємств);
- «логістика» — «logistics» — процес організації ланцюга доставки та керування цим ланцюгом у широкому розумінні (Термінологія комбінованих перевезень);
- «логістичний центр» — «logistic centre» — територіальне об’єднання незалежних компаній та органів, які займаються вантажними перевезеннями (наприклад, транспортних посередників, вантажовідправників, операторів перевезень, органів митниці) і супровідними послугами (наприклад, по зберіганню, технічному обслуговуванню та ремонту), які включають щонайменше один термінал (Термінологія комбінованих перевезень);

## М

- «максимально дозволена маса» — «permissible maximum weight» — максимально дозволена маса повністю завантаженого автотранспортного засобу (Регламент Ради 3820/85/ЄС від 20 грудня 1985 року про гармонізацію певного соціального законодавства на автотранспортному транспорті);

- «маршрутна мережа» — «route network» — означає спеціальні маршрути, які використовуються для загального руху авіатранспорту згідно з положеннями щодо управління повітряним рухом (Регламент № 549/2004/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року щодо встановлення основ утворення Єдиного неба Європейського Союзу);
- «маршрутно-технологічна карта» — «routing» — означає вибір маршруту для польоту літака відповідно до завдання (Регламент № 549/2004/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року щодо встановлення основ утворення Єдиного неба Європейського Союзу);
- «менеджер інфраструктури» — «infrastructure manager» — юридична особа, яка відповідає за встановлення та управління залізничною інфраструктурою, управління контролю та систем безпеки тощо. Функції менеджера інфраструктури на мережі або її частині можуть бути передані іншим органам або підприємствам (ст. 3 Директиви Ради 91/440/ЄЕС від 29 липня 1991 року про розвиток залізниць Співтовариства)
- «мережа» — «network» — уся залізнична інфраструктура, що належить та/або управляється менеджером інфраструктури (ст. 2 Директиви 2001/14/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26 лютого 2001 року щодо розподілу потужностей залізничної інфраструктури та збору плати за використання залізничної інфраструктури та сертифікації безпеки);
- «метеорологічні послуги» — «meteorological services» — означає послуги із забезпечення літаків метеорологічними прогнозами, стислими і розгорнутими оглядами та іншою метеорологічною інформацією, яка використовується для аеронавігаційних цілей (Регламент № 549/2004/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року щодо встановлення основ утворення Єдиного неба Європейського Союзу);
- «міжнародна група» — «international grouping» — асоціація двох і більше залізничних підприємств, що створені у різних країнах-членах з метою надання міжнародних транспортних послуг між країнами—членами. (ст. 3 Директиви Ради 91/440/ЄЕС від 29 липня 1991 року про розвиток залізниць Співтовариства);
- «міжнародні перевезення» — «international voyage» — означає перевезення морем з порту держави—члена до порту за межами тієї держави—члена або навпаки (Регламент № 789/2004/ЄС Європейського парламенту та Ради від 20 квітня 2004 року про переміщення вантажних та пасажирських суден між реєстрами в межах Співтовариства, який відміняє Регламент Ради № 613/91/ЄЕС);
- «міські або приміські послуги» — «urban and suburban services» — транспортні послуги, що задовольняють потреби міського центру та потреби між центром та прилеглими територіями (Регламент Ради 11/98/ЄС від грудня 1997 року з поправками до Регламенту 684/92/ЄЕС «Про загальні правила перевезення пасажирів міжміськими та міськими автобусами»);
- «морські судна» — «seagoing vessels» — означає судна, окрім тих, що призначені для навігації виключно по річкових водах або у водах в межах чи суміжних із захищеними водними просторами, або у зонах, на які розповсюджуються портові правила (Директива Ради 95/64/ЄС від 8 грудня 1995 року про статистичну звітність щодо перевезень вантажів та пасажирів морським транспортом);
- «морський каботаж» — «maritime sabotage» — означає послуги, звичайно передбачені за винагороду, що, зокрема, включають: (а) материковий каботаж: пасажирські перевезення або перевезення товарів морським шляхом між портами, розташованими на материк або головній території однієї тієї ж самої держави—члена без заходу на острови; (b) офшорні послуги поставки: пасажирські або вантажні перевезення морським шляхом між будь-яким портом у державі—члені й спорудженнями або структурами, розташованими на материковому шельфі такої держави—члена; (c) острівний каботаж: пасажирські перевезення або перевезення товарів морським шляхом між: портами, розташованими на материк у на одному або більшій кількості островів однієї тієї ж самої держави—члена; портами, розташованими на островах однієї тієї ж самої держави—члена (Регламент Ради № 3577/92/ЄЕС від 7 грудня 1992 року, що встановлює принципи вільного надання послуг морського транспорту в межах держав—членів (морський каботаж);
- «морський контейнер» — «maritime container» — контейнер, які є достатньо міцний для штабелювання в ніздрювatomу контейнеровозі та для підйому на верх (Термінологія комбінованих перевезень);

«мультимодальні перевезення» — «multimodal transport» — перевезення вантажів двома або більше видами транспорту (Термінологія комбінованих перевезень);

## Н

«наземний контейнер» — «land container» — контейнер, який відповідає технічним вимогам Міжнародного Союзу Залізниць (МСЗ) та призначений для використання в залізнично-автомобільних комбінованих перевезеннях (Термінологія комбінованих перевезень);

«напівпричіп» — «semi-trailer» — транспортний засіб без двигуна, який використовується для перевезення вантажів і призначений для зчеплення з автотранспортним засобом таким чином, щоб значна частина його ваги та навантаження передавалося на цей автотранспортний засіб. напівпричіпи можуть бути спеціально обладнані для комбінованих перевезень (Термінологія комбінованих перевезень);

«напівпричіп» — «semi-trailer» — причіп без передньої осі, прикріпленою у такий спосіб що істотна частина його маси та маса його вантажу несуться трактором або автотранспортним засобом (Регламент Ради 3820/85/ЄС від 20 грудня 1985 про гармонізацію певного соціального законодавства на автомобільному транспорті);

## О

«оператор» — «operator» — будь-яка законна приватна або громадська особа, яка займається професійною діяльністю згідно з національним законодавством, включаючи отримання дозволу або має повноваження для ведення такої діяльності (Директива Європарламенту та Ради 2004/35/ЄС від 21 квітня 2004 року про екологічну відповідальність, що стосується попередження і відшкодування збитку навколишньому середовищу);

«оператор» — «operator» — означає особу, яка є власником або здійснює керування судном (Директива Європейського Парламенту та Ради 2002/59/ЄС від 27 червня 2002 року про впровадження системи інформації та моніторингу руху суден Співтовариством та скасування Директиви Ради 93/75/ЄЕС);

«оператор мультимодальних перевезень (ОМП)» — «multimodal transport operator (МТО)» — будь-яка особа, яка заключає договір мультимодальних перевезень і приймає на себе повну відповідальність за його здійснення в якості перевізника або оператора перевезення (Термінологія комбінованих перевезень);

«оператор перевезень/перевізник» — «transport operator/ carrier» — особа, яка або безпосередньо відповідає за перевезення вантажу, або використовується для цієї перевезення третьою стороною (Термінологія комбінованих перевезень);

«операційний принцип» — «concept of operation» — означає критерії, за якими діє Європейська мережа організації повітряного руху (Регламент № 549/2004/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року щодо встановлення основ утворення Єдиного неба Європейського Союзу);

«організація управління повітряним рухом» — «air traffic services» — означає забезпечення різною польотною інформацією, надання послуг попередження, консультативних послуг щодо авіаційного руху та авіаконтроль (зони польотів і аеродромне диспетчерське обслуговування) (Регламент № 549/2004/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року щодо встановлення основ утворення Єдиного неба Європейського Союзу);

## П

«пором типу «ро-ро» — «ro-ro ferry» — означає морське пасажирське судно, яке має обладнання, що дає можливість дорожньому і залізничному транспорту заїжджати на судно та з'їжджати з судна, а також яке перевозить при цьому більше ніж 12 пасажирів (Регламент Ради № 3051/95/ЄС від 8 грудня 1995 року про безпеку експлуатації пасажирських поромів типу «ро-ро»);

- «пасажирське судно» — «passenger ship» — означає судно для перевезення більше ніж 12 пасажирів (Регламент № 789/2004/ЄС Європейського парламенту та Ради від 20 квітня 2004 року про переміщення вантажних та пасажирських суден між реєстрами в межах Співтовариства, який відміняє Регламент Ради № 613/91/ЄЕС);
- «пасажир» — «passenger» — означає кожну особу, крім: власника та членів команди чи інших осіб, які працюють або у будь-якій іншій формі зайняті на борту судна у зв'язку зі справами цього судна, та дитину, молодше одного року (Регламент № 789/2004/ЄС Європейського парламенту та Ради від 20 квітня 2004 року про переміщення вантажних та пасажирських суден між реєстрами в межах Співтовариства, який відміняє Регламент Ради № 613/91/ЄЕС);
- «перевалка» — «transshipment» — переміщення інтермодальних транспортних одиниць з одного виду транспорту на інший (Термінологія комбінованих перевезень);
- «перевезення товарів та пасажирів морем» — «carriage of goods and passengers by sea» — означає переміщення товарів та пасажирів за допомогою морських суден у перевезеннях, які повністю або частково відбуваються морем (Директива Ради 95/64/ЄС від 8 грудня 1995 року про статистичну звітність щодо перевезень вантажів та пасажирів морським транспортом);
- «піддон» — «pallet» — дерев'яна платформа, що, як правило, піднімається та полегшує перенавантаження вантажів. Піддони мають стандартні розміри. Частіше за все в Європі використовуються піддони з такими габаритами: 1000 мм x 1200 мм (ICO) та 800 мм x 1200 мм (ЄКС) (Термінологія комбінованих перевезень);
- «підприємство» — «undertaking» — будь-яка законна особа за винагороду або ні; будь-яка неофіційна асоціація або група осіб за винагороду або ні; або будь-який неофіційний орган виконує діяльність окремо або будучи залежним від органу, що має таке повноваження (Директива Ради 96/26/ЄС від 29 квітня 1996 року про атестацію професійної відповідності операторів вантажного та пасажирського транспорту та взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших доказів офіційного визнання кваліфікації таких операторів для створення вільних умов для зайняття професійною діяльністю у сфері національних та міжнародних перевезень);
- «підприємство залізничної галузі» — «railway undertaking» — підприємство, яке отримало ліцензію у встановленому порядку та, основною метою діяльності якого є надання залізничних транспортних послуг в сфері перевезення товарів та/або пасажирів з використанням тяги; підприємство, що надає використання тяги. (ст. 3 Директиви Ради 91/440/ЄЕС від 29 липня 1991 року про розвиток залізниць Співтовариства);
- «плата користувача» — «user charge» — встановлена плата, що надає право користування транспортним засобом протягом певного часу (Директива Європейського парламенту та Ради 1999/62/ЄС від 17 червня 1999 року про стягнення плати з вантажного транспорту за використання деяких автодоріг («Vignette»);
- «повітряний контейнер» — «air container» — контейнер, який відповідає нормам авіаперевезення (Термінологія комбінованих перевезень);
- «порт» — «port» — означає місце із обладнанням, придатним для стоянки, завантаження та розвантаження торгових суден або висадки або прийняття пасажирів (Директива Ради 95/64/ЄС від 8 грудня 1995 року про статистичну звітність щодо перевезень вантажів та пасажирів морським транспортом);
- «потужність інфраструктури» — «infrastructure capacity» — означає потенціал для планування заявлених залізничних шляхів як елемента інфраструктури на визначений період (ст. 2 Директиви 2001/14/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26 лютого 2001 року щодо розподілу потужностей залізничної інфраструктури та збору плати за використання залізничної інфраструктури та сертифікації безпеки);
- «причіп» — «trailer» — будь-який транспортний засіб, що приєднується до автотранспортного засобу або трактору (Регламент Ради 3820/85/ЄЕС від 20 грудня 1985 року про гармонізацію певного соціального законодавства на автомобільному транспорті);
- «причіп» — «trailer» — транспортний засіб без двигуна, який використовується для перевезення вантажів і призначений для зчеплення з автотранспортним засобом, за винятком напівпричепів (Термінологія комбінованих перевезень);
- «провайдери авіонавігаційних послуг» — «air navigation service providers» — служби, що надають інформацію стосовно авіонавігаційної ситуації, що сприяє забезпеченню безпе-

- ки виконання авіапольотів (Регламент № 549/2004/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року щодо встановлення основ утворення Єдиного неба Європейського Союзу);
- «проект ГАЛІЛЕО (Galileo)» — Програма Європейського Союзу, націлена на створення промислово-господарського комплексу, що включає усі види транспорту — автомобільний, залізничний, повітряний, морський, річковий, трубопровідний і шляхи сполучення загального користування;
- «програма «Марко Поло» — «Marco Polo Programme» — програма Європейського Союзу, націлена на змінення співвідношення між різними видами транспорту шляхом політики, спрямованої на підтримку взаємодоповнення/інтермодальності транспортних систем і залізничного, морського та внутрішнього водного транспорту, а також перетворення взаємодоповнюючого транспорту у конкурентоспроможний за рахунок підтримки автомагістралей на морі;
- «професійна діяльність» — «occupational measures» — діяльність, що виконується у рамках економічної діяльності, бізнесу або підприємства приватного або громадського за винагороду або без (Директива Європейського Парламенту та Ради 2004/35/ЄС від 21 квітня 2004 року про екологічну відповідальність, що стосується попередження і відшкодування збитку навколишньому середовищу);

## Р

- «разові послуги» — «occasional services» — послуги, що не підпадають під визначення регулярних послуг, включаючи спеціальні регулярні послуги, та чий головний характеристики полягають у тому, що вони перевозять групи, що формує сам замовник або перевізник (Регламент Ради 11/98/ЄС від 11 грудня 1997 року з поправками до Регламенту 684/92/ЄС «Про загальні правила перевезення пасажирів міжміськими та міськими автобусами»);
- «рамкова угода» — «framework agreement» — означає юридично оформлену генеральну угоду на основі публічного або приватного права, в якій визначені права та обов'язки менеджера інфраструктури або органу розподілу (аллокації) у відношенні до потужностей інфраструктури, що надаються у розподіл, та визначено плату, що стягується за період, не більший за один робочий графіковий період. (ст. 2 Директиви 2001/14/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26 лютого 2001 року щодо розподілу потужностей залізничної інфраструктури та збору плати за використання залізничної інфраструктури та сертифікації безпеки);
- «регіональні послуги» — «regional services» — транспортні послуги, що задовольняють потреби регіону (Регламент Ради 11/98/ЄС від грудня 1997 року з поправками до Регламенту 684/92/ЄС «Про загальні правила перевезення пасажирів міжміськими та міськими автобусами»);
- «регулярні послуги» — «regular services» — послуги, що забезпечують перевезення пасажирів в інтервалах на визначених маршрутах, пасажири сідають на посадку на заздалегідь визначених зупинках (Регламент Ради 11/98/ЄС від 11 грудня 1997 р. з поправками до Регламенту 684/92/ЄС «Про загальні правила перевезення пасажирів міжміськими та міськими автобусами»);
- «регулярні рейси» — «regular services» — серія рейсів суден, які здійснюються з метою обслуговування пасажирів на маршруті, що з'єднує два або більше портів: (а) відповідно до опублікованого розкладу, або (б) коли такі рейси здійснюються настільки регулярно та часто, що являють собою розпізнавану систематичну серію (Директива Ради 98/41/ЄС від 18 червня 1998 року про реєстрацію осіб, що працюють на борту пасажирських суден, які здійснюють перевезення до або з портів держав—членів Співтовариства);
- «реєстратор пасажирів» — «passenger registrar» — означає відповідальну особу, що знаходиться на березі, якій компанія доручила виконання зобов'язань, передбачених Кодексом ISM, або особу, що знаходиться на березі, яку компанія призначила відповідальною за зберігання інформації про осіб, котрі піднялися на борт пасажирського судна компанії (Директива Ради 98/41/ЄС від 18 червня 1998 року про реєстрацію осіб, що працюють на борту пасажирських суден, які здійснюють перевезення до або з портів держав—членів Співтовариства);

- «ремінь безпеки» — «safety belt» — ремінь із пружкою, регулюючі пристрої та кріплення, що здатні бути закріпленими до транспортного засобу та призначені для зниження ризику пошкодження у разі зіткнення або різкого уповільнення транспортного засобу обмеженням мобільності тіла (Директива Ради 77/541/ЄЕС від 28 червня 1977 року про зближення законодавства в державах—членах щодо ременів безпеки та систем захисту від ударів в автомобілях);
- «річкові інформаційні служби» — «river information services» (RIS) — гармонізовані інформаційні служби, що сприяють управлінню рухом суден та перевезеннями у сфері внутрішнього судноплавства у взаємозв'язку з іншими видами транспорту. RIS включають: служби, що надають інформацію про фарватер, інформацію про рух суден, управління рухом суден; служби по наданню послуг щодо допомоги у судноводінні; служби, що надають статистичні та митні послуги тощо. RIS не регулюють внутрішню комерційну діяльність між однією або декількома залученими в систему компаніями, але відкриті для взаємодії з комерційною діяльністю (Директива Європейського Парламенту та Ради 2005/44/ЄС від 7 вересня 2005 року про гармонізовані річкові інформаційні служби (RIS) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства);
- «робочий час» — «working time» — означає будь-який період, коли робітник працює і службовці виконують свої обов'язки згідно з вимогами та нормами права чи практики (Директива Ради № 2000/79/ЄС від 27 листопада 2000 року щодо Європейської угоди про організацію робочого часу мобільних працівників цивільної авіації, укладеної Спільною Європейських Авіаліній, Федерацією працівників європейського транспорту, Європейською Спільною пілотів, Спільною Європейських Регіональних Авіаліній та міжнародною спілкою повітряних перевізників);
- «розподіл» — «allocation» — розподіл менеджером інфраструктури залізничних потужностей (ст. 2 Директиви 2001/14/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26 лютого 2001 року щодо розподілу потужностей залізничної інфраструктури та збору плати за використання залізничної інфраструктури та сертифікації безпеки);

## С

- «сертифікат» — «certificate» — означає документ, виданий у державах—членах згідно з національним правом, яким підтверджується, що аеронавігаційні послуги забезпечуються відповідно до вимог по наданню цих специфічних послуг (Регламент № 549/2004/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року щодо встановлення основ утворення Єдиного неба Європейського Союзу);
- «сигнальний пристрій» — «tell-tale» — оптичний сигнал, що відображає дію пристрою, правильне або неправильне функціонування або несправність у функціонуванні (Директива Ради 78/316/ЄЕС від 21 грудня 1977р. про зближення законодавства в державах—членах щодо внутрішнього обладнання автомобілів (ідентифікація пристроїв керування, сигнальних пристроїв та індикаторів);
- «система» — «system» — означає концентрацію повітряних суден та відповідних наземних служб і технічних засобів, які забезпечують надання авіаційних послуг, на усіх фазах польоту (Регламент № 549/2004/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року щодо встановлення основ утворення Єдиного неба Європейського Союзу);
- «система маршруту судна» — «ship's routing system» — означає будь-яку систему одного чи більше маршрутів чи маршрутних засобів, направлених на зниження ризику нещасних випадків (Директива Європейського Парламенту та Ради 2002/59/ЄС від 27 червня 2002 року про впровадження системи інформації та моніторингу руху суден Співтовариством та скасування Директиви Ради 93/75/ЄЕС);
- «система ротатійного фрахтування» — system of chartering by rotation — означає систему, що складається з розподілу у чартерному обміні вимог для транспортних операцій, при заздалегідь зафіксованих цінах та за оголошеними умовами, від замовників на основі розпорядку, в якому кораблі переходять у розпорядження після розвантаження. Перевізникам належить вибрати вантаж із того, що є у пропозиції, по черзі, у порядку реєстрації. Проте ті, хто не робить вибір, зберігають свою позицію у цій послідовності (Директива Ради 96/75/ЄС від 19 листопада 1996 року про системи фрахтування та ці-



- ноутворення на національному та міжнародному внутрішньому транспорті Співтовариства);
- «складові елементи» — «constituents» — означає видимі та невидимі об'єкти комп'ютерного забезпечення, які використовуються для забезпечення можливості взаємодії мереж (EATMN) (Регламент № 549/2004/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року щодо встановлення основ утворення Єдиного неба Європейського Союзу);
- «служба аеронавігаційної інформації» — «aeronautical information service» — служба, створена у встановленій зоні дії, яка несе відповідальність за надання аеронавігаційної інформації/даних, необхідної для забезпечення безпеки, регулярності та ефективності повітряної навігації (Регламент № 549/2004/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року щодо встановлення основ утворення Єдиного неба Європейського Союзу);
- «служба зв'язку» — «communication services» — означає надання послуг зв'язку для контактів на землі, повітрі і землі та повітрі для забезпечення контролю за авіаційним рухом (Регламент № 549/2004/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року щодо встановлення основ утворення Єдиного неба Європейського Союзу);
- «служба руху суден» — vessel traffic service — означає службу, відповідальну за вдосконалення умов безпеки та ефективності руху суден та захист навколишнього середовища, яка здатна впливати на рух та відповідальна за всі випадки, пов'язані із рухом суден, що виникають в зоні дії цієї служби (Директива Європейського Парламенту та Ради 2002/59/ЄС від 27 червня 2002 про впровадження системи інформації та моніторингу руху суден Співтовариством та скасування Директиви Ради 93/75/ЄЕС);
- «сортувальний центр» — «hub» — центральний пункт збору, сортування, перевалки та розподілу вантажів для визначеного регіону (району) (Термінологія комбінованих перевезень);
- «спеціальні регулярні послуги» — special regular services — регулярні послуги, що забезпечують перевезення встановлених категорій пасажирів із встановленими інтервалами та маршрутами, пасажирів здійснюють посадку на заздалегідь визначених зупинках (Регламент Ради 11/98/ЄС від 11 грудня 1997 р. з поправками до Регламенту 684/92/ЄЕС «Про загальні правила перевезення пасажирів міжміськими та міськими автобусами»);
- «стратегічна інформація про рух» — strategic traffic information — дані, які допомагають користувачам RIS приймати середньострокові та довгострокові рішення (Директива 2005/44/ЄС Європейського парламенту та Ради від 7 вересня 2005 року про гармонізовані річкові інформаційні служби (RIS) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства);
- «стратегічна карта шуму» — «strategic noise map» — означає карту, на якій визначено глобальний рівень шуму, що виникає від різних джерел або всеохоплюючий прогноз стосовно шуму на цій території (Директива 2002/49/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 25 червня 2002 року щодо оцінки та управління шумом від літаків);
- «судно внутрішнього плавання» — inland waterway vessel — самохідне або несамохідне судно, яке зареєстровано або ліцензоване як судно внутрішнього плавання, яким може бути також корабельна баржа, та яке за призначенням або конструкцією використовується для судноплавства тільки у внутрішніх водних шляхах (Директива Ради 80/1119/ЄЕС від 17 листопада 1980 про статистичну звітність у сфері перевезень вантажів внутрішнім водним транспортом);

## **T**

- «тактична інформація про рух» — tactical traffic information — інформація, яка дозволяє негайно приймати рішення, що стосуються судноводіння в реальних умовах руху суден на обмеженому географічному просторі (Директива 2005/44/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 7 вересня 2005 року про гармонізовані річкові інформаційні служби (RIS) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства);
- «тара» — «tare» — вага інтермодальних транспортних одиниць або транспортного засобу без вантажу (Термінологія комбінованих перевезень);

- «тариф авіаційних перевезень» — «air fares» — означає ціну, визначену в екю або місцевій валюті, яку повинен сплатити пасажир чи агент за перевезення їх та багажу. Ціна включає оплату послуг із перевезення, оплату послуг агента та додаткового сервісу (Регламент Ради № 2409/92 від 23 липня 1992 про тарифи і ставки на повітряні послуги);
- «термінал» — «terminal» — місце, яке обладнане для перевалювання та зберігання інтермодальних транспортних одиниць (Термінологія комбінованих перевезень);
- «тиждень» — week — період між 00.00 годинами понеділка та 24.00 годинами тижня (Регламент Ради 3820/85/ЄЕС від 20 грудня 1985 про гармонізацію певного соціального законодавства на автомобільному транспорті);
- «тип транспортного засобу» — vehicle type — будь-які автотранспортні засоби, що не відрізняються внутрішніми пристосуваннями, які можуть впливати на ідентифікацію символів для пристроїв управління, сигнальних пристроїв та індикаторів (Директива Ради 78/316/ЄЕС від 21 грудня 1977 р. про зближення законодавства в державах—членах щодо внутрішнього обладнання автомобілів (ідентифікація пристроїв керування, сигнальних пристроїв та індикаторів);
- «трактор» — tractor — це автотранспортний засіб спеціально призначений для того, щоб штовхати або рухати причепа, напівпричепа, інструменти або машини (Регламент Ради № 3820/85/ЄЕС від 20 грудня 1985 про гармонізацію певного соціального законодавства на автомобільному транспорті);
- «транспортний засіб» — vehicle — будь-який автотранспортний засіб, що призначений для використання на дорогах з або без кузова, який має щонайменше чотири колеса і максимально допустимо швидкість 25 км/год. та його причепа, за виключенням транспортних засобів, що рухаються по залізничних коліях, сільськогосподарських тракторів та машин і транспортних засобів, які виконують громадські роботи (Директива 94/20/ЄС Європейського парламенту та Ради від 30 травня 1994р. про механічні зчіпні пристрої до автотранспортних засобів і причепів до них та їх приєднання до цих транспортних засобів);
- «транспортні засоби, що працюють за наймом» — hired vehicle — будь-які транспортні засоби, які за винагороду та у встановлений період надходять у розпорядження підприємства, що здійснює перевезення вантажів дорогою за наймом або за винагороду, або на свій власний ризик за контрактом з підприємством (Директива Ради 84/647/ЄЕС від 19 грудня 1984 року про використання транспортних засобів, що наймаються без водіїв для перевезення вантажів автомобільними шляхами);
- «трейлерне пасажирське судно типу «го-ро» — go-go passenger ship — означає судно, яке перевозить більше ніж 12 пасажирів, має місце для вантажу чи місце спеціальної категорії, як визначено у Регламенті II-2/3 Конвенції SOLAS з поправками (Директива Європейського парламенту та Ради 2003/25/ЄС від 14 квітня 2003 року про специфічні вимоги до остійності трейлерних пасажирських суден типу «го-ро»);

## У

- «установа (орган) ліцензування» — licensing authority — орган, наділений країною-членом повноваженнями видачі ліцензій (ст. 2 Директиви Ради 95/18/ЄС від 19 червня 1995 року про ліцензування залізничних підприємств);

## Ц

- «центр RIS» — RIS center — місце, в якому оператори управляють службами (Директива 2005/44/ЄС Європейського парламенту та Ради від 7 вересня 2005 року про гармонізовані річкові інформаційні служби (RIS) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства);

## Ч

- «час польоту на маршруті» — «block flying time» — означає час між тим, коли літак розпочав рух із стоянки для майбутнього польоту, і тим, коли він відправляється до наступної

стоянки і всі двигуни зупинено (Директива Ради № 2000/79/ЄС від 27 листопада 2000 року щодо Європейської угоди про організацію робочого часу мобільних працівників цивільної авіації, укладеної Спільною Європейських Авіаліній, Федерацією працівників європейського транспорту, Європейською Спільною пілотів, Спільною Європейських Регіональних Авіаліній та міжнародною спільною повітряних перевізників);

«члени екіпажу» — «cockpit personnel» — означає персонал, який має ліцензії і належним чином уповноважений на виконання операцій із літаком на період польоту. Це відноситься до пілота, штурмана та бортінженера (Директива Ради 91/670/ЄЕС від 16 грудня 1991 року щодо взаємного прийняття ліцензій персоналу цивільної авіації);

### **Ш**

«ширина залізничної колії» — «track gauge» — відстань між внутрішніми сторонами рейок залізничної колії. Вона зазвичай складає 1,435 м (Термінологія комбінованих перевезень);

«шлях поїзда» — train path — означає необхідну потужність інфраструктури для пуску поїзда між двома пунктами за визначений проміжок часу (ст. 2 Директиви 2001/14/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26 лютого 2001 року щодо розподілу потужностей залізничної інфраструктури та збору плати за використання залізничної інфраструктури та сертифікації безпеки);

«шум у навколишньому природному середовищі» — «environmental noise» — означає небажаний чи шкідливий зовнішній шум, який виникає від діяльності людини, транспорту, дорожнього транспорту, залізниці, авіатранспорту та промислової діяльності (Директива 2002/49/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 25 червня 2002 року щодо оцінки та управління шумом від літаків);

### **Е**

«Eurocontrol» — Європейська організація по забезпеченню безпеки аеронавігації, яку було створено 13 грудня 1960 року згідно з Міжнародною Конвенцією по співробітництву у забезпеченні безпеки в аеронавігації (Регламент № 549/2004/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року щодо встановлення основ утворення Єдиного неба ЄС).

## СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

---

1. Маастрихтський договір про Європейський Союз, підписаний 7 лютого 1992 року (набув чинності 1 листопада 1993 року).
2. Комплексна програма утвердження України як транзитної держави у 2002—2010 роках, затверджена Законом України від 7 лютого 2002 року № 3022-III (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2002, № 24, ст. 166).
3. Угода про партнерство та співробітництво між Україною і Європейськими співтовариствами та їх державами—членами, підписана 14 червня 1994 року у Люксембурзі і ратифікована Законом України від 10 листопада 1994 року № 237/94-ВР (Відомості Верховної Ради (ВВР), 1994, № 46, ст. 415).
4. Стратегія інтеграції України до Європейського Союзу, затверджена Указом Президента України від 11 червня 1998 року № 615/98 (Урядовий кур'єр 1998, 18.06.1998, № 114—115).
5. Концепція адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу, схвалена постановою Кабінету Міністрів України від 16 серпня 1999 року № 1496 (Офіційний вісник України, 1999, № 33 (03.09.1999), ст. 1735).
6. Загальнодержавна Програма адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу, затверджена Законом України від 18 березня 2004 року № 1629-IV (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2004, № 29, ст. 367).
7. Римський Договір про заснування Європейського Економічного Співтовариства від 25 березня 1957 року.
8. Меморандум з програми дій у сфері розвитку транспортної інфраструктури, опублікований Європейською Комісією у 1979 році — [www.euroa.eu](http://www.euroa.eu).
9. Біла книга Комісії «Про завершення створення внутрішнього ринку» (Мілан, 28—29 червня 1985 року) (СОМ (1985) 310 final).
10. Єдиний Європейський Акт, підписаний 17 та 28 лютого 1986 року і набув чинності 1 липня 1987 року — [www.euroa.eu](http://www.euroa.eu).
11. Амстердамський договір, підписаний 2 жовтня 1997 року (набув чинності 1 травня 1999 року).
12. Ніщський договір, підписаний 26 лютого 2001 року (набув чинності 1 лютого 2003 року).
13. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів» від 20 березня 1998 року № 346 (Урядовий кур'єр 1998, 04.09.1998, № 67—68).
14. Закон України «Про ратифікацію Основної багатосторонньої угоди про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору Європа — Кавказ — Азія та технічних додатків до неї» від 10 лютого 2000 року № 1440-III (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2000, № 9, ст. 71).
15. Постанова Кабінету Міністрів України «Про створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи» від 30 жовтня 1996 року № 1324 (Зібрання постанов Уряду України 1996, № 19, ст. 543).
16. Постанова Кабінету Міністрів України «Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів» від 16 грудня 1996 року № 1512 (Зібрання постанов Уряду України 1996, № 21, ст. 588).
17. Концепція створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 04 серпня 1997 року № 821.
18. Програма розвитку міжнародної мережі міжнародних транспортних коридорів на 2006—2010 рр., прийнята постановою Кабінету Міністрів від 12 квітня 2006 р. № 496 (Офіційний вісник України, 2006, № 15 (26.04.2006), ст. 1105).

19. Рішення Ради ЄС 64/390 про зміни до статутних положень Комітету з питань транспорту від 22 червня 1964 року (OJ L 102, 29.06.1964, р. 1602—1602).
20. Регламент ЄС № 881/2004 Європейського Парламенту та Ради від 29 квітня 2004 року про створення Європейського залізничного агентства (OJ L 164, 30.04.2004, р. 1—43).
21. Директива Ради 96/48/ЄС від 23 липня 1996 року про експлуатаційну сумісність транс'європейської залізничної високошвидкісної залізничної системи (OJ L 235, 17.09.1996, р. 6).
22. Директива Європейського Парламенту та Ради 2001/16/ЄС від 19.03.2001 р. про взаємодію між транс'європейськими традиційними залізничними мережами та про експлуатаційну сумісність транс'європейської мережі стандартних залізниць (OJ L 110, 20.04.2001, р. 1).
23. Рішення Комісії 98/500/ЄС від 20 травня 1998 року про створення комітетів з проведення галузевих діалогів, яке сприяє спілкуванню соціальних партнерів на європейському рівні (Офіційний бюлетень L 225, 12.08.1998, р. 27).
24. Регламент ЄС № 1592/2002 Європейського Парламенту та Ради від 15 липня 2002 щодо спільних правил в галузі цивільної авіації та створення Європейського Агентства з Безпеки Авіації. (OJ L 240, 07.09.2002, р. 1—21).
25. Регламент ЄС № 336/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 лютого 2006 р. щодо застосування Міжнародного Кодексу управління безпекою в кордонах Співтовариства та визнання недійсним Регламент Ради ЄС № 3051/95 (OJ, L 064 04.03.2006 р.1).
26. Регламент Ради (ЄС) № 3051/95 від 8 грудня 1995 року про безпеку експлуатації пасажирських поромів типу «ро-ро» (OJ L 320, 30.12.95 р. 14).
27. Директива Європейського Парламенту та Ради 2003/25/ЄС від 14 квітня 2003 щодо певних вимог до стабільності для пасажирських суден (OJ, L 123 17.05.2003 р.32).
28. Директива Європейського Парламенту та Ради 2003/24/ЄС від 14 квітня 2003, що вносить зміни в Директиву Ради 98/18/ЄС щодо правил безпеки та стандартів для пасажирських суден (OJ L 123, 17.05.2003 р. 18—21).
29. Директива Європейського Парламенту та Ради 2001/12/ЄС від 26 лютого 2001 року вносить зміни в Директиву Ради 91/440/ЄС з питань розвитку залізниць Співтовариства (OJ 075, 15.03.2001 р. 1—25).
30. Директива Європейського Парламенту та Ради 2001/14/ЄС від 26 лютого 2001 р. про розподілення потужностей залізничної інфраструктури, стягнення зборів за її використання і проведення сертифікації на відповідність вимогам безпеки (OJ L 075, 15.03.2001 р. 29).
31. Конституція України, прийнята Законом України від 28 червня 1996 року № 254к/96-ВР (Відомості Верховної Ради (ВВР), 1996, № 30, ст. 141).
32. Положення про Міністерство транспорту та зв'язку України, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 6 червня 2006 року № 789 (Офіційний вісник України, 2006, № 23 (21.06.2006), ст. 1716).
33. Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 року № 262 (Зібрання постанов Уряду України 1996, № 8, ст. 237).
34. Положення про Державний департамент автомобільного транспорту, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 2000 року № 586 (Офіційний вісник України, 2000, № 14 (21.04.2000), ст. 561).
35. Указ Президента України «Про заходи щодо підвищення ефективності управління дорожнім господарством України» від 8 листопада 2001 року № 1056/2001 (Урядовий кур'єр 2001, 14.11.2001, № 210).
36. Закон України «Про автомобільні дороги» від 8 вересня 2005 року № 2862-IV (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2005, № 51, ст. 556).
37. Державна Програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2005—2010 роки, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 3 серпня 2005 року № 710 (Офіційний вісник України, 2005, № 32 (26.08.2005), ст. 1925).
38. Програма створення системи інформаційного забезпечення на автомобільних дорогах загального користування на 2002—2010 роки, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 27 квітня 2002 року № 586 (втратив чинність згідно з Постановою Кабінету Міністрів від 3 серпня 2005 року № 710).
39. Державна програма забезпечення безпеки руху на автомобільних дорогах, вулицях міст, інших населених пунктів і залізничних переїздах на 2003—2007 роки, схвалена розпоря-

дженням Кабінету Міністрів України від 29 січня 2003 року № 56-р (Офіційний вісник України, 2003, № 5 (14.02.2003), ст. 191).

40. Концепція реформування транспортного сектора економіки, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 9 листопада 2000 року № 1684 (Офіційний вісник України, 2000, № 46 (01.12.2000), ст. 1994).

41. Закон України «Про Загальнодержавну програму формування національної екологічної мережі України на 2000—2015 роки» від 21 вересня 2000 року № 1989-III (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2000, № 47, ст.405).

42. Закон України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» від 18 вересня 1991 року № 1562-XII (Відомості Верховної Ради України 1991, № 47 (19.11.1991), ст. 648).

43. Закон України «Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів» від 11 грудня 1991 року № 1963-XII (Відомості Верховної Ради України 1992, № 11 (17.03.1992), ст. 150).

44. Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» від 14 грудня 1999 року № 1286-XIV (Відомості Верховної Ради України 2000, № 3 (21.01.2000), ст. 21).

45. Положення про Державний департамент морського і річкового транспорту, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 2000 року № 584 (Офіційний вісник України, 2000, № 13 (14.04.2000), ст. 530).

46. Положення про Державну авіаційну адміністрацію, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 2 листопада 2006 року № 1526 (Урядовий кур'єр 2006, 08.11.2006, № 210).

47. Положення про Державний департамент з питань зв'язку та інформатизації, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 22 вересня 2004 року № 1264 (Офіційний вісник України, 2004, № 38 (08.10.2004), ст. 2517).

48. Міжвідомча комісія з питань транспортних коридорів та транзитної політики, створена постановою Кабінету Міністрів України від 11 липня 2002 р. № 965 (Урядовий кур'єр 2002, 24.07.2002, № 133).

49. Директива Ради 91/440/ЄЕС від 29 липня 1991 р. про розвиток залізниць Співтовариства (ОJ L 237, 24.08.1991, р. 25).

50. Директива Ради 95/18 від 19 червня 1995 року, про видачу ліцензій залізничних підприємств (ОJ L 143, 27.06.1995 р. 70—74).

51. Директива Ради 95/19 від 19 червня 1995 року, про розподіл потужностей залізничної інфраструктури і накладання плати за користування інфраструктурою (ОJ L 143, 27.06.1995, р.75).

52. Регламент Ради ЄЕС № 1191/69 від 26 червня 1969 року про заходи держав—членів Європейського Співтовариства, які стосуються зобов'язань, що випливають з політики щодо транспортного обслуговування населення з використанням залізничного, автомобільного і внутрішнього водного транспорту (ОJ L 156, 28.06.1969, р. 1).

53. Директива Європейського Парламенту та Ради 2004/49/ЄС від 29 квітня 2004 року про безпеку залізниць у Співтоваристві (ОJ L 164, 30.04.2004, р. 44—113).

54. Директива Європейського Парламенту та Ради 2004/51/ЄС від 29 квітня 2004 р., що вносить зміни в Директиву Ради 91/440/ЄЕС з питань розвитку залізниць Співтовариства (ОJ L 164, 30.04.2004).

55. Директива Ради 96/49/ЄС від 23 липня 1996 року про наближення законів держав—членів при перевезенні небезпечних вантажів залізницею (ОB L 235,17.09.1996, р. 25).

56. Конвенція про міжнародне перевезення залізницею від 9 травня 1980 року (COTIF).

57. Директива Європейського Парламенту та Ради 2004/50/ЄС від 29 квітня 2004 року про внесення змін до Директиви Ради 96/48/ЄС про експлуатаційну сумісність транс'європейської інфраструктури високошвидкісних залізниць і до Директиви 2001/16/ЄС Європейського Парламенту та Ради про експлуатаційну сумісність транс'європейської інфраструктури звичайних залізниць (ОJ L 164 30.04.2004).

58. Закон України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 року № 273/96 (Відомості Верховної Ради України, 1996, № 40 (01.10.96), ст. 183).

59. «Статут залізниць України», затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 року № 457 (Офіційний вісник України, 1998, № 14 (23.04.98), ст. 548).

60. Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту, ухвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 року № 651-р (Офіційний вісник України, 2007, № 1 (19.01.2007), ст. 46).
61. Закон України «Про транзит вантажів» від 20 жовтня 1999 року № 1172-XIX (Офіційний вісник України, 1999, № 45 (26.11.99), ст. 2223).
62. Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів залізничним транспортом, затверджені спільним наказом Міністерства транспорту та Держкомпідприємства від 08 червня 2001 року № 139/821 (Офіційний вісник України, 2001, № 49 (21.12.2001), ст. 2214).
63. Наказ Мінтрансзв'язку України «Про систему управління безпекою транспорту» від 11 березня 2003 року № 185 (Транспорт України — нормативне регулювання, 2003, 03, № 6).
64. Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті і метрополітенах України, затверджене наказом Мінтрансу України від 22 березня 2002 року № 196 (Транспорт України — нормативне регулювання, 2002, 03, № 6).
65. Правила безпеки та порядку ліквідації наслідків аварійних ситуацій з небезпечними вантажами при перевезеннях їх залізничним транспортом, затверджені наказом Мінтрансу України від 16 жовтня 2000 року № 567 (Офіційний вісник України, 2000, № 49 (22.12.2000) (частина 1), ст. 2145).
66. Інструкція з організації відбудовних робіт при ліквідації наслідків транспортних подій на залізницях України, затверджена наказом Мінтрансу України від 27 квітня 2001 року № 258 (Офіційний вісник України, 2001, № 20 (01.06.2001), ст. 898).
67. Інструкція про порядок службового розслідування транспортних подій на залізницях України, затверджена наказом Мінтрансу України від 27 квітня 2001 року № 259.
68. Концепція Державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2005—2015 роки, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 31 грудня 2004 року № 979-р. (Офіційний вісник України, 2005, № 1 (21.01.2005), ст. 35).
69. Концепція оновлення рухомого складу в транспортній галузі України до 2010 року, затверджена наказом Міністра транспорту України від 17 травня 2004 року № 405.
70. Директива 2001/13/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26 лютого 2001 року, яка вносить зміни в Директиву Ради 95/18/ЄС про ліцензування залізничних підприємств і заміняє Директиву Ради 95/19/ЄС від 29 червня 1995 року про розподіл потужностей залізничної інфраструктури та стягнення плати за користування інфраструктурою (OJ L 75, 15.03.2001, р. 26).
71. Регламент Ради ЄС № 1107/70 від 4 червня 1970 року стосовно надання допомоги розвитку транспортних систем, включаючи залізничний, дорожній та внутрішній водний транспорт (OJ L 130, 15.06.1970, р. 1—3).
72. Закон України «Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 року № 2344-III (Офіційний вісник України, 2001, № 17 (11.05.2001), ст. 719).
73. Європейська Угода про міжнародні автомагістралі (УМА/AGR) від 15 листопада 1975 року, набула чинності 15 березня 1983 року.
74. Постанова Ради Міністрів УРСР «Про приєднання Української РСР до Європейської угоди про міжнародні автомагістралі від 15 листопада 1975 року» від 9 листопада 1982 року № 537.
75. Конвенція про дорожній рух від 19 вересня 1949 року. Вчинено у Женеві, набула чинності 26 березня 1952 року.
76. Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки мдп (конвенція МДП/TIR CONVENTION) від 14 листопада 1975 року.
77. Конвенція про договір міжнародного перевезення вантажів (КДПВ/CMR) від 19 травня 1956 року.
78. Конвенція про дорожній рух від 8 листопада 1968 року. Вчинено у Женеві, набула чинності 21 травня 1977 року.
79. Конвенція про дорожні знаки та сигнали від 8 листопада 1968 року набула чинності 6 червня 1978 року.
80. Європейська угода про застосування статті 23 Конвенції про дорожній рух 1949 року, вчинена у Женеві 16 вересня 1950 р., набула чинності 16 вересня 1955 року.
81. Протокол про дорожні знаки і сигнали від 19 вересня 1949 року набув чинності 20 грудня 1953 року.

82. Європейська угода про розмітку доріг від 13 грудня 1957 року, вчинена у Женеві, набула чинності 10 серпня 1960 року.

83. Європейська угода, що доповнює Конвенцію про дорожні знаки та сигнали від 8 листопада 1968 року, набула чинності 3 серпня 1979 року.

84. Закон України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 року № 3353-XII (Відомості Верховної Ради України, 1993, № 31 (03.08.93), ст. 338).

85. Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2001 року № 2341-III Офіційний вісник України, 2001, № 21 (08.06.2001), ст. 920.

86. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 року № 8073-X.

87. Регламент Ради ЄЕС № 1017/68 від 19 липня 1968 року про застосування правил конкуренції у сферах залізничного, автомобільного та внутрішнього водного транспорту (ОJ L 175, 23.07.1968).

88. Рішення 1692/96/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 23 липня 1996 щодо напрямків розвитку транс'європейської транспортної мережі в Співтоваристві (ОJ L 228, 09.09.1996, р. 1—104).

89. Рішення Ради 884/2004/ЄС від 29 квітня 2004 року із змінами і доповненнями до Рішення Європарламенту та Ради 1692/96/ЄС від 23.07.1996 р. щодо рекомендацій по розвитку транс'європейської мережі та розвитку інфраструктури портів у цій мережі. (ОJ L 167, 30.04.2004, р. 1—55).

90. Регламент Ради ЄЕС № 3921/91 від 16 грудня 1991 р., яким визначено умови по перевезенню вантажів та пасажирів нерезидентами на внутрішніх водних шляхах держав—членів ЄС (ОJ L 373, 31.12.1991, р. 1—3).

91. Регламент Ради ЄС № 1358/96 від 8 липня 1996 року щодо спільних правил, що застосовуються до перевезення вантажів та пасажирів внутрішніми водними шляхами між державами—членами з метою встановлення свободи надання таких транспортних послуг (ОJ L 175, 13.07.1996, р. 7—8).

92. Регламент Ради ЄС № 718/1999 від 29 березня 1999 року щодо політики смності флоту Співтовариства з метою сприяння поширенню внутрішнього водного транспорту (ОJ L 90, 02.04.1999, р. 1—5).

93. Регламент Ради ЄЕС № 1101/89 від 27 квітня 1989 року щодо структурних вдосконалень внутрішнього водного транспорту (ОJ L 116, 28.04.1989, р. 25—29).

94. Директива Ради № 93/104/ЄС від 23 листопада 1993 року відносно деяких аспектів організації робочого часу (ОJ L 307, 13.12.1993, р. 18—24).

95. Директива 2000/34/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 22 червня 2000 року стосовно робочого часу та відпочинку членів екіпажу (ОJ L 195, 01.08.2000, р. 41—45).

96. Директива Ради 91/672/ЄЕС від 16 грудня 1991 року щодо взаємного визнання національних сертифікатів власників суден, що перевозять вантажі та пасажирів внутрішніми водними шляхами (ОJ L 373, 31.12.1991, р. 29—32).

97. Директива Ради № 96/50 від 23 липня 1996 року щодо гармонізації умов видачі національних сертифікатів капітанів судна на право керування судном для перевезення вантажів або пасажирів внутрішніми водними шляхами Співтовариства (ОV L 235, 17.09.1996 р. 31).

98. Директива Ради 82/714/ЄЕС від 4 жовтня 1982, що встановлює технічні вимоги до суден, що здійснюють перевезення внутрішніми водними шляхами (ОJ L 301, 28.10.1982, р. 1—66).

99. Регламент Ради (ЄЕС) 2919/85 від 17 жовтня 1985, що встановлює умови доступу до заходів відповідно до переглянутої Конвенції по навігації по Рейну щодо суден, які відносяться до навігації по Рейну (ОJ L 280, 22.10.1985, р. 4—7).

100. Директива 2005/44/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 7 вересня 2005 щодо гармонізованих інформаційних послуг на річках (RIS) в межах внутрішніх вод Співтовариства (ОJ L 255, 30.09.2005, р. 152—159).

101. Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР (Відомості Верховної Ради України, 1994, № 51 (20.12.94), ст. 446).

102. Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06 квітня 2000 року № 1644-III (Офіційний вісник України, 2000, № 18 (19.05.2000), ст. 733).

103. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01 липня 2004 року № 1955-IV (Офіційний вісник України, 2004, № 30 (13.08.2004)(частина 1), ст. 1996).

104. Водний кодекс України, прийнятий Законом України від 06 червня 2000 року № 213/95-ВР (Відомості Верховної Ради (ВВР), 1995, № 24, ст.189).



105. Цивільний Кодекс України, прийнятий Законом України 16 січня 2003 року № 435-IV (Голос України, 2003, 03, № 45—46 (12.03.2003) Голос України, 2003, 03, № 47—48 (13.03.2003)).

106. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 року № 436-IV (Голос України, 2003, 03, № 49—50 (14.03.2003)).

107. Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 року № 176/95-ВР (Голос України, 1995, 07, 12.07.95 № 127 Голос України, 1995, 07, 13.07.95 № 128).

108. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження переліку внутрішніх водних шляхів, віднесених до категорії судноплавних» від 12 червня 1996 року № 640 (Зібрання постанов Уряду України, 1996, № 13, ст. 364).

109. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про портові збори» від 12 жовтня 2000 року № 1544 (Офіційний вісник України, 2000, № 42 (03.11.2000), ст. 1784).

110. Постанова Кабінету Міністрів України «Про відкриття річкових портів України для заходу іноземних невійськових суден» від 06 березня 1992 року № 115 (Зібрання постанов Уряду України, 1992, № 4, ст. 88).

111. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових кораблів» від 16 травня 1996 року № 529 (Зібрання постанов Уряду України, 1996, № 12, ст. 334).

112. Постанова Кабінету Міністрів України «Про схвалення Державної програми удосконалення функціонування державної системи забезпечення безпеки судноплавства на 2002—2006 роки» від 28 січня 2002 року № 96 (Офіційний вісник України, 2002, № 20 (31.05.2002), ст. 976).

113. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку ведення Державного судового реєстру України і Суднової книги України» від 26 вересня 1997 року № 1069 (Офіційний вісник України, 1997, число 40 (20.10.97), № с. 24).

114. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження нових граничних розмірів плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду» від 01 липня 2002 року № 880 (Офіційний вісник України, 2002, № 27 (19.07.2002), ст. 1261).

115. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження такс для обчислення розміру відшкодування збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України» від 03 липня 1995 року № 484 (Зібрання постанов Уряду України, 1995, № 9, ст. 235).

116. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про порядок державної реєстрації іноземних суден, що експлуатуються на умовах договору бербоут-чартеру суб'єктами підприємницької діяльності, та розмір збору за паралельну державну реєстрацію цих суден» від 16 серпня 1994 року № 559 (Зібрання постанов Уряду України, 1994, № 11, ст. 284).

117. Міжнародна Конвенція з охорони людського життя на морі (Конвенція СОЛАС) від 1 листопада 1974 року (Лондон), набула чинності 25 травня 1980 року.

118. Статут СРСР «Статут внутрішнього водного транспорту Союзу РСР» від 15 жовтня 1955 року № 1801.

119. Регламент (ЄС) № 725/2004 Європейського Парламенту та Ради від 31 березня 2004 року щодо підвищення безпеки на кораблях та у портах (ОJ L 129, 29.4.2004, р. 6—91).

120. Регламент ЄС № 549/2004 Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року, що встановлює умови створення Єдиного неба Європи (рамковий Регламент) (ОJ L 96, 31.03.2004, р. 1—9).

121. Регламент Ради № 2408/92/ЄЕС від 23 липня 1992 року щодо доступу повітряних перевізників Співтовариства до внутрішніх повітряних шляхів Співтовариства (ОJ L 240, 24.08.1992, р. 8—14).

122. Регламент ЄС № 550/2004 Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року щодо надання аеронавігаційних послуг в Єдиному небі Європи (Регламент щодо надання послуг) (ОJ L 96, 31.03.2004, р. 10—19).

123. Регламент ЄС № 551/2004 Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року щодо організації та використання повітряного простору в Єдиному небі Європи (ОJ L 96, 31.03.2004, р. 20—25).

124. Регламент ЄС № 552/2004 Європейського Парламенту та Ради від 10 березня 2004 року щодо сумісного функціонування мережі управління повітряним рухом в Європі (Регламент щодо сумісного функціонування) (OJ L 96, 31.03.2004, р. 26—42).

125. Регламент Ради 3922/91/ЄС від 16 грудня 1991 року щодо гармонізації технічних вимог та адміністративних процедур в галузі цивільної авіації (OJ L 373, 31.12.1991, р. 4—8).

126. Директива 2003/42/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 13 червня 2003 року щодо повідомлення про випадки в цивільній авіації (OJ L 167, 04.07.2003, р. 23—36).

127. Регламент Комісії 2042/2003/ЄС від 20 листопада 2003 року щодо оцінки придатності повітряних суден до польоту, придатності їх частин та запчастин, а також призначення організацій та осіб, залучених до цих завдань (OJ L 315, 28.11.2003, р. 1—165).

128. Регламент Комісії 1702/2003/ЄС від 24 вересня 2003 року, що встановлює правила сертифікації авіапридатності та відповідності екологічним нормам літаків та запчастин до них, приладів, а також сертифікації організацій, які займаються розробкою та будівництвом літаків (OJ L 243, 27.9.2003, р. 6—79).

129. Директива Ради 94/56/ЄС від 21 листопада 1994 року, що встановлює основоположні принципи управління розслідуваннями подій та нещасних випадків в цивільній авіації (OJ L 319, 12.12.1994, р. 14—19).

130. Регламент ЄС № 2320/2002 Європейського Парламенту та Ради від 16 грудня 2002 року, що встановлює спільні правила в галузі безпеки цивільної авіації (OJ L 355, 30.12.2002, р. 1—22).

131. Регламент Комісії (ЄС) 622/2003 від 4 квітня 2003 року, що встановлює заходи імплементації спільних основних стандартів безпеки авіації (OJ L 89, 05.04.2003, р. 9—10).

132. Регламент Комісії (ЄС) 1217/2003 від 4 липня 2003 року, що встановлює спільні специфікації для національних програм контролю за безпекою цивільної авіації (OJ L 169, 08.07.2003, р. 44—48).

133. Регламент Комісії (ЄС) 1486/2003 від 22 серпня 2003 року, що встановлює процедури для проведення Комісією перевірок в галузі безпеки цивільної авіації (OJ L 213, 23.08.2003, р. 3—6).

134. Регламент Ради (ЄС) 2343/90 від 24 липня 1990 року щодо доступу повітряних перевізників до повітряних послуг на внутрішніх шляхах Співтовариства та щодо розділу пасажиропотоку між повітряними перевізниками на регулярних рейсах між державами—членами (OJ L 217, 11.08.1990, р. 8—14).

135. Постанова Кабінету Міністрів України «Про створення об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України» від 19 липня 1999 року № 1281 (Офіційний вісник України, 1999, № 29 (06.08.99), ст. 1484).

136. Повітряний кодекс України від 04 травня 1993 року № 3167-XII (Відомості Верховної Ради (ВВР), 1993, № 25, ст. 274).

137. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України» від 29 березня 2002 року № 401 (Офіційний вісник України, 2002, № 14 (19.04.2002), ст. 727).

138. Указ Президента України від 4 червня 1997 року № 490/97 «Про приєднання до Угоди про транзит в міжнародних повітряних сполученнях 1944 року» (Офіційний вісник України, 1997, число 25, № с. 93).

139. Договір відкритого неба 1992 року, ратифікований Законом України від 2 березня 2000 року № 1509-III (Офіційний вісник України, 2000, № 10 (24.03.2000), ст. 368).

140. Протокол про введення нової статті 83-bis до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, ратифікований Законом України від 15 лютого 1995 року № 67/95-ВР (Відомості Верховної Ради України, 1995, № 7 (14.02.95), ст. 49).

141. Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 20 лютого 2003 року № 545-IV (Офіційний вісник України, 2003, № 12 (04.04.2003), ст. 515).

142. Біла книга «Європейська транспортна політика до 2010 року: час вирішувати» (COM (2001) 370 final).

143. Регламент Ради (ЄС) № 3600/82 від 30 грудня 1982 року стосовно надання обмеженої підтримки у сфері транспортної інфраструктури (OJ L 376, 31.12.1982, р. 0010—0010).

144. Регламент Ради (ЄС) № 1889/84 від 30 грудня 1982 року стосовно надання обмеженої підтримки у сфері транспортної інфраструктури (OJ L 177, 04.07.1984, р. 4—6).

145. Регламент Ради (ЄС) № 4059/86 від 30 грудня 1982 року стосовно надання обмеженої підтримки у сфері транспортної інфраструктури (OJ L 378, 31.12.1986, р. 24—26).

146. Регламент Ради (ЄС) № 4070/87 від 30 грудня 1982 року стосовно надання обмеженої підтримки у сфері транспортної інфраструктури (ОJ 380, 31.12.1987, р. 33—34).
147. Регламент Ради (ЄС) № 4048/88 від 30 грудня 1982 року стосовно надання обмеженої підтримки у сфері транспортної інфраструктури (ОJ 356, 24.12.1988, р. 5—6).
148. Регламент Ради (ЄС) № 1108/70 від 4 червня 1970 року щодо введення облікової системи витрат на інфраструктуру залізничного, автомобільного і внутрішнього водного транспорту (ОJ L 130, 15.06.1970, р. 4—14).
149. Регламент Ради 2236/95/ЄС від 18 вересня 1995 року стосовно загальних правил по наданню фінансової допомоги державам-членам Співтовариства в галузі розвитку транс'європейської мережі (ОJ L 228, 23.09.1995, р. 1—7).
150. Регламент Ради 1655/1999/ЄС від 19 липня 1999 року про внесення змін та доповнень до Регламенту Ради 655/95/ЄС (ОJ L 197, 29.07.1999, р. 1—7).
151. Директива Ради 85/337/ЄС від 27 червня 1985 року стосовно оцінки впливу громадських та приватних проектів на навколишнє середовище (ОJ L 175, 05.07.1985, р. 40—48).
152. Директива Ради 79/409/ЄС від 2 квітня 1979 року з питань охорони диких птахів (ОJ L 103, 25.04.1979, р. 1—18).
153. Директива Ради 92/43/ЄС від 21 травня 1992 року стосовно збереження мешканців природи та дикої флори та фауни (ОJ L 59, 08.03.1996, р. 63).
154. Директива 2001/42/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 червня 2001 року щодо оцінки впливу певних планів та програм на навколишнє середовище (ОJ L 197, 21.07.2001, р. 30—37).
155. Регламент Європейського Парламенту та Ради 807/2004/ЄС від 21 квітня 2004 р. щодо змін Регламенту Ради 2236/95/ЄС, що формує загальні правила надання фінансової допомоги в галузі розвитку транс'європейської мережі (ОJ L 143, 30.04.2004).
156. Закон України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 року № 273/96-ВР (Відомості Верховної Ради України, 1996, № 40 (01.10.96), ст. 183).
157. Закон України «Про інвестиційну діяльність» від 18 вересня 1991 року № 1560-ХІІ
158. Закон України «Про іноземні інвестиції» від 13 березня 1992 року № 2198-ХІІ (Відомості Верховної Ради України, 1992, № 26 (30.06.92), ст. 357).
159. Закон України «Про концесії» від 16 липня 1999 року № 997-ХІV (Відомості Верховної Ради України, 1999, № 41 (15.10.99), ст. 372).
160. Програма розвитку інвестиційної діяльності на 2002—2010 роки, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 9 серпня 2002 року № 440-р.
161. Регламент Європейського Парламенту та Ради 1382/2003/ЄС від 22 липня 2003 року про надання Співтовариству фінансової допомоги та покращення роботи вантажних транспортних систем (програма Марко Поло) (ОJ L 196, 02.08.2003, р. 17).
162. Концепція Державної програми розвитку дорожнього господарства на 2005—2007 роки, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2004 р. № 925-р. (Офіційний вісник України, 2004, № 51 (06.01.2005), ст. 3371).
163. Закон України «Про Генеральну схему планування території України» від 7 лютого 2002 року № 3059-ІІІ (Відомості Верховної Ради України, 1999, № 41 (15.10.99), ст. 372).
164. Указ Президента України від 4 липня 1998 року № 735/98 «Про концесію на будівництво та реконструкцію автомобільних доріг» (Офіційний вісник України, 1998, № 27 (23.07.98), ст. 980).
165. Постанова Кабінету Міністрів України «Про заходи щодо виконання Указу Президента України від 4 липня 1998 р. № 735» від 12 жовтня 1998 року № 1624 (Урядовий кур'єр, 1998, 10, 22.10.98 № 203—204).
166. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку визначення об'єктів концесії на будівництво та реконструкцію автомобільних доріг і Порядку проведення концесійного конкурсу на будівництво та реконструкцію автомобільних доріг» від 6 січня 1999 року № 25 (Офіційний вісник України, 1999, № 2 (29.01.99), ст. 60).
167. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Типового концесійного договору та Порядку переведення наданої у концесію автомобільної дороги до розряду платних» від 31 березня 1999 року № 507 (Офіційний вісник України, 1999, № 14 (23.04.99), ст. 558).
168. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Типового концесійного договору» від 12 квітня 2000 року № 643 (Офіційний вісник України, 2000, № 15 (28.04.2000), ст. 626).

169. Постанова Кабінету Міністрів України «Про реєстр концесійних договорів» від 18 січня 2000 року № 72 (Офіційний вісник України, 2000, № 3 (04.02.2000), ст. 82).

170. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Методики розрахунку концесійних платежів» від 12 квітня 2000 року № 639 (Офіційний вісник України, 2000, № 15 (28.04.2000), ст. 622).

171. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про проведення концесійного конкурсу та укладення концесійних договорів на об'єкти права державної і комунальної власності, які надаються у концесію» від 12 квітня 2000 року № 642 (Офіційний вісник України, 2000, № 15 (28.04.2000), ст. 625).

172. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Типового концесійного договору на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» від 4 жовтня 2000 року № 1519 (Офіційний вісник України, 2000, № 41 (27.10.2000), ст. 1749).

173. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку проведення типового концесійного конкурсу на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» від 4 жовтня 2000 року № 1521 (Офіційний вісник України, 2000, № 41 (27.10.2000), ст. 1750).

174. «Порядок використання коштів державного бюджету на підтримку експлуатаційно безпечного стану внутрішніх водних шляхів та судноплавних шлюзів», затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2005 року № 528 (Офіційний вісник України, 2005, № 27 (22.07.2005), ст. 1560).

175. «Порядок використання коштів державного бюджету для навігаційно-гідрографічного забезпечення безпеки мореплавства у водах України», затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 18 серпня 2005 року № 768 (Офіційний вісник України, 2005, № 34 (09.09.2005), ст. 2045).

176. Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про оренду державного та комунального майна» від 29 червня 2004 року № 1905-IV (Офіційний вісник України, 2004, № 30 (13.08.2004)(частина 1), ст. 1990).

177. Регламент Ради (ЄС) 659/1999 від 22 березня 1999 року, що встановлює детальні правила застосування Статті 93 Договору ЄС (ОJ L 83, 27.03.1999, р. 1—9).

178. Кабінет Міністрів України; Постанова від 28 вересня 1993 року № 819 «Про створення Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях», редакція від 16.06.1998 р. (Офіційний вісник України, 2005, № 34 (09.09.2005), ст. 2045).

179. Регламент (ЄС) 91/2003 Європейського Парламенту та Ради від 16 грудня 2002 року про статистику залізничного транспорту (ОJ L 14, 21.01.2003, р. 1—15).

180. Директива 2004/35/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 21 квітня 2004 року про екологічну відповідальність у зв'язку з попередженням і відновленням збитку навколишньому середовищу (ОJ L 143, 30.04.2004, р. 56—75).

181. Директива Ради 96/35/ЄС від 3 червня 1996 року про призначення та професійну компетентність консультантів-експертів з техніки безпеки при перевезенні небезпечних вантажів автодорогами, залізничним транспортом або внутрішніми водними шляхами (ОJ L 145, 19.06.1996 р. 14).

182. Ліцензійні умови провадження господарської діяльності щодо надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів залізничним транспортом, затверджені Наказом Держпідприємництва України, Міністерства транспорту України від 08 червня 2001 року № 85/363 та зареєстровані в Міністерстві юстиції України 23.06.2001 за № 540/5731 (Офіційний вісник України, 2001, № 26 (13.07.2001), ст. 1194).

183. Порядок взаємодії митних органів і залізниць України під час переміщення через митний кордон України товарів (вантажів) залізничними вантажними поїздами, затверджений Наказами Державної митної служби України й Міністерства транспорту України 30 березня 2001 року № 231/174 (у редакції наказу Державної митної служби України й Міністерства транспорту України від 28.05.2004 № 399/442) та зареєстрований в Міністерстві юстиції України 22.06.04 р. за № 766/9365 (Офіційний вісник України, 2004, № 25 (09.07.2004), ст. 1682).

184. Правила перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 28 липня 1998 року № 297 та зареєстровані в Міністерстві юстиції України 01.10.98 за № 620/3060, зі змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від

18.08.2005 р. № 472 (Офіційний вісник України, 1998, № 40 (22.10.98), ст. 1506; Офіційний вісник України, 2005, № 41 (26.10.2005), ст. 2634).

185. Правила перевезення вантажів у транспортних пакетах, затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 року № 644 та зареєстровані в Міністерстві юстиції України 24.11.2000 р. за № 874/5095, зі змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту України від 31.01.2004 р. № 54 (Офіційний вісник України, 2000, № 48 (15.12.2000), ст. 2108; Офіційний вісник України, 2004, № 12 (09.04.2004)(частина 1), ст. 782).

186. Правила перевезення вантажів в універсальних контейнерах, затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 20 серпня 2001 року № 542 та зареєстровані в Міністерстві юстиції України 10.09.2001 за № 798/5989, зі змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 12.09.2005 № 540 (Офіційний вісник України, 2001, № 37 (28.09.2001), ст. 1721; Офіційний вісник України, 2005, № 40 (21.10.2005), ст. 2553).

187. Правила складання актів, затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 28 травня 2002 року № 334 та зареєстровані в Міністерстві юстиції України 08.07.2002 за № 567/6855, зі змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 12.09.2005 № 540 (Офіційний вісник України, 2002, № 28 (26.07.2002), ст. 1345; Офіційний вісник України, 2005, № 40 (21.10.2005), ст. 2553).

188. Інструкція з перевезень негабаритних і великовагових вантажів залізницями України, затверджена Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 23 листопада 2004 року № 1026 та зареєстрована в Міністерстві юстиції України 24.12.04 за № 1640/10239 (Офіційний вісник України, 2004, № 52 (14.01.2005)(частина 2), ст. 3466).

189. Правила перевезення швидкопсувних вантажів, затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 09 грудня 2002 року № 873 та зареєстровані в Міністерстві юстиції України 29.12.2002 за № 1031/7319 (Офіційний вісник України, 2003, № 3 (31.01.2003), ст. 88; Офіційний вісник України, 2003, № 6 (21.02.2003), уточнення).

190. Правила перевезень небезпечних вантажів залізницями, затверджені 05 квітня 1996 року на п'ятнадцятому засіданні Ради залізничного транспорту держав—учасниць Співдружності Незалежних Держав.

191. Правила користування вагонами та контейнерами, затверджені наказом Мінтрансу України від 25 лютого 1999 № 113 та зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 15.03.99 за № 165/3458 (Офіційний вісник України, 1999, № 11 (02.04.99), ст. 457).

192. Правила технічної експлуатації залізниць України, затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 року № 411 і зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 25.02.97 за № 50/1854 (Офіційний вісник України, 1997, число 8 (книга друга), № с. 212).

193. Директива 2001/26/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 7 травня 2001 року, прийнята на розвиток Директиви Ради 95/50/ЄС щодо загальноприйнятих процедур перевірок транспорту з небезпечними вантажами на дорозі (OJ L 168, 23.06.2001, р. 23—24).

194. Директива Ради 96/26/ЄС від 29 квітня 1996 року про допуск до роботи операторів вантажних автомобільних перевезень та пасажирських автобусних перевезень і взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших документів, що підтверджують формальну кваліфікацію, з метою сприяння реалізації цими операторами права на свободу підприємництва в національних та міжнародних транспортних операціях (OJ L 124, 23.05.1996, р.1).

195. Директива Ради 98/76/ЄС від 1 жовтня 1998 р. про дозвіл водіям на дорожнє транспортне буксирування і дорожнє пасажирське перевезення та взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших документів (OJ L 277, 14.10.1998, р. 17—25).

196. Регламент Ради 3916/90/ЄЕС від 21 грудня 1990 року про заходи, яких необхідно вжити на випадок кризи на ринку перевезень товарів автомобільним транспортом (OJ L 375, 31.12.1990 р. 10—11).

197. Директива 98/91/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 14 грудня 1998 року стосовно моторизованих транспортних засобів та їх причепів, призначених для транспортування небезпечних товарів дорогою (OJ L 11, 16.01.1999, р. 25—56).

198. Директива 70/156/ЄЕС від 6 грудня 1970 року стосовно схвалення типу моторизованих транспортних засобів та їх причепів, що застосовується до вантажних транспортних засобів (категорія N) та причепів (категорія O) (OJ L 42, 23.02.1970, р. 1—15).

199. Директива Ради 96/53/ЄС від 25 липня 1996 року що встановлює для певних транспортних засобів, що подорожують Співдружністю, максимальні дозволені розміри в націона-

льному та міжнародному русі та максимальну дозволена вагу у міжнародному русі (ОJ L 235, 17.09.1996, р. 59—75).

200. Директива 2002/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 11 березня 2002 року про організацію робочого часу осіб, які здійснюють мобільну автотранспортну діяльність (ОJ L 080 23.03.2002, р. 35).

201. Директива 2000/18/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 17 квітня 2000 року щодо мінімальних екзаменаційних вимог до консультантів у справах перевезення небезпечних товарів автомобільним, залізничним або річковим транспортом (ОJ L 118, 19.05.2000 р. 41).

202. Регламент Комісії 881/92/ЄС від 26 березня 1992 року про доступ до ринку перевезення вантажів дорожнім транспортом у Співтоваристві до або з території держави—члена або перетинання території однієї чи більше держав—членів (ОJ L 095 09.04.1992 р. 1).

203. Директива Ради 95/50/ЄС від 6 жовтня 1995 року про єдині процедури перевірки при перевезенні небезпечних вантажів дорожнім транспортом (ОB L 249, 17.10.1995, р. 35).

204. Закон України «Про ліцензування окремих видів господарської діяльності» від 01 червня 2000 року № 1775-III (Офіційний вісник України, 2000, № 27 (21.07.2000), ст. 1109).

205. Закон України «Про захист економічної конкуренції» від 11 січня 2001 року № 2210-III (Офіційний вісник України, 2001, № 7 (02.03.2001), ст. 260).

206. Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 року № 176 (Офіційний вісник України, 1997, число 8 (книга друга), № с. 142).

207. Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 року № 363 та зареєстровані в Міністерстві юстиції України 20.02.98 за № 128/2568, зі змінами і доповненнями, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту України від 05.11.2001 р. № 763 і зареєстрованими Міністерством юстиції України від 22.11.2001 за № 968/6177 (Офіційний вісник України, 1998, № 8 (12.03.98), ст. 312; Офіційний вісник України, 2001, № 48 (14.12.2001), ст. 2163).

208. Правила дорожнього перевезення небезпечних вантажів, затверджені Наказом Міністерства внутрішніх справ України від 26 липня 2004 року № 822 та зареєстровані в Міністерстві юстиції України 20.08.2004 р. за № 1040/9639 (Офіційний вісник України, 2004, № 35 (17.09.2004), ст. 2377).

209. Порядок проведення конкурсу на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 29 січня 2003 року № 139 (Офіційний вісник України, 2003, № 6 (21.02.2003), ст. 235).

210. Порядок організації регулярних, нерегулярних і маятникових перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, затверджений наказом Мінтрансу України від 9 лютого 2004 року № 75 (Офіційний вісник України, 2004, № 27 (23.07.2004) (частина 2), ст. 1806).

211. Положення про робочий час і час відпочинку водіїв автотранспортних засобів, затверджене наказом Мінтрансу України від 17 січня 2002 року № 18 (Офіційний вісник України, 2002, № 6 (22.02.2002), ст. 254).

212. Постанова Кабінету Міністрів України «Про проїзд великогабаритних та великогазових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами» від 1 січня 2001 року № 30 (Офіційний вісник України, 2001, № 3 (02.02.2001), ст. 75).

213. Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування (крім надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі), затверджені Наказом Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва і Міністерства транспорту України від 18 грудня 2003 року № 136/985 та зареєстровані в Міністерстві юстиції України 30.12.2003 за № 1259/8580 (із змінами, внесеними згідно з Наказом Державного комітету з питань регуляторної політики та підприємництва від 15.09.2005 № 81/552, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 30.09.2005 за № 1123/11403).

214. Європейська угода, що стосується роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення, (ЄУТР/АЕТР) від 1 липня 1970 року (Женева), з поправками, що діють з 24.04.92 р., та протоколом про підпис.

215. Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ/ADR) від 30 вересня 1957 року.

216. Правила ядерної та радіаційної безпеки при перевезенні радіоактивних матеріалів, затверджені наказом Державного комітету ядерного регулювання України від 23 травня 2001 року № 18 і зареєстровані у Міністерстві юстиції України 13.07.2001 р. за № 591/5782.

217. Кодекс законів про працю України від 10 грудня 1971 року.

218. Конвенція 153 Міжнародної організації праці «Конвенція про тривалість робочого часу та періоди відпочинку на дорожньому транспорті» від 27 червня 1979 року, набула чинності 10 лютого 1983 року.

219. Митна конвенція про тимчасове ввезення приватних дорожніх перевізних транспортних засобів від 4 червня 1954 року.

220. Угода про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, які призначені для цих перевезень, (УПШ/АТР) від 1 вересня 1970 року Україна приєдналася до Угоди відповідно до Указу Президента України від 02.04.2007 № 262/2007 «Про приєднання України до Угоди про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів та про спеціальні транспортні засоби, які призначені для цих перевезень (УПШ)». (Офіційний вісник України, 2007, № 24 (13.04.2007), ст. 980).

221. Директива 2005/29/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 11 травня 2005 року щодо нечесної бізнесової практики щодо споживачів на внутрішньому ринку і така, що вносить зміни до Директиви Ради 84/450/ЄЕС, Директив 97/7/ЄС, 98/27/ЄС та 2002/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради та Регламенту (ЄС) № 2006/2004 Європейського Парламенту та Ради (ОJ L 149, 11.06.2005, р. 22—39).

222. Регламент (ЄС) 2006/2004 Європейського Парламенту та Ради від 27 жовтня 2004 року щодо співробітництва між національними органами, відповідальними за дотримання законів про захист прав споживачів (ОJ L 364, 09.12.2004, р. 1—11).

223. Директива Ради 95/21/ЄС від 19 червня 1995 року щодо підсилення нагляду за міжнародними стандартами безпеки суден, запобіганню забрудненню та умов проживання та роботи на борту судна щодо суден, які використовують порти Співтовариства і плавають у водах під юрисдикцією держав—членів (ОJ L 157, 07.07.1995, р. 1—19).

224. Директива Європейського Парламенту та Ради 2001/25/ЄС від 4 квітня 2001 року про мінімальний рівень кваліфікації моряків (ОJ L 136, 18.05.2001, р. 1).

225. Регламент Ради № 718/99 від 29 березня 1999 року про політику у сфері торгового флоту Співтовариства, спрямовану на розвиток внутрішнього водного транспорту (ОJ L 090, 02.04.1999, р. 1).

226. Регламент Комісії (ЄС) № 805/1999 від 16 квітня 1999 року, яким встановлюються відповідні заходи для впровадження Регламенту Ради № 718/99 про політику Співтовариства у сфері торгового флоту, спрямовану на розвиток внутрішнього водного транспорту (ОJ L 102, 17.04.1999, р. 64).

227. Директива Ради 80/1119/ЄЕС від 17 листопада 1980 року про статистичну звітність у сфері перевезень вантажів внутрішнім водним транспортом (ОJ L 339, 15.12.1980, р. 30).

228. Регламент Ради (ЄЕС) № 3577/92 від 7 грудня 1992 року, що застосовує принцип вільного надання послуг морському транспорту в межах держав—членів (морський каботаж) (ОJ L 364, 12.12.1992, р. 7).

229. Директива Європейського Парламенту та Ради 2002/6/ЄС від 18 лютого 2002 року щодо формальностей для суден, що прибувають та/або відбувають з портів держав—членів Співтовариства (ОJ L 067, 09.03.2002, р. 31).

230. Директива Ради 95/64/ЄС від 8 грудня 1995 року про статистичну звітність щодо перевезень вантажів та пасажирів морським транспортом (ОJ L 320, 30.12.1995 Р. 25).

231. Закон України «Про природні монополії» від 20 квітня 2000 року № 1682-III (Відомості Верховної Ради України, 2000, № 30 (28.07.2000), ст. 238).

232. Спільний Наказ Держпідприємництва України та Мінтрансу України від 15 грудня 2003 року № 131/975 «Про затвердження Порядку контролю за додержанням Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів річковим, морським транспортом». Зареєстровано: Міністерство Юстиції України від 26 грудня 2003 року № 1235/8556.

233. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження переліку органів ліцензування» від 14 листопада 2000 року № 1698 (Офіційний вісник України, 2000, № 46 (01.12.2000), ст. 2001).

234. Положення про Державний комітет України з питань регуляторної політики та підприємництва, затверджене Указом Президента України від 25 травня 2000 року № 721/2000 (Офіційний вісник України, 2000, № 22 (16.06.2000), ст. 888).

235. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про порядок надання морським і річковим судноплавним компаніям статусу національного перевізника» від 21 червня 2001 року № 668 (Офіційний вісник України, 2001, № 25 (06.07.2001), ст. 1115).

236. Постанова Верховної Ради України «Про порядок тимчасової дії на території України окремих актів законодавства Союзу РСР» від 12 вересня 1991 року № 1545-XII (Відомості Верховної Ради України, 1991, № 46 (12.11.91), ст. 621).

237. Регламент (ЄС) 849/2004 Європейського Парламенту та Ради від 29 квітня 2004, що вносить зміни до Регламенту (ЄС) № 2320/2002, що встановлює спільні правила в галузі безпеки цивільної авіації (OJ L 158, 30.04.2004, p. 1—6).

238. Регламент Комісії (ЄС) 1138/2004 від 21 червня 2004 року, що встановлює спільне визначення критичних частин зон безпеки в аеропортах (OJ L 221, 22.06.2004 P. 6—7).

239. Регламент Ради (ЄЕС) 2409/92 від 23 липня 1992 року щодо тарифів та розцінок на повітряні послуги (OJ L 240, 24.08.1992, p. 15—17).

240. Регламент (ЄС) 437/2003 Європейського парламенту та Ради від 27 лютого 2003 року стосовно статистики перевезення пасажирів, вантажів та пошти повітряним транспортом (OJ L 66, 11.03.2003, p. 1—8).

241. Закон України «Про підтвердження відповідності» від 17 травня 2001 року № 2406-III (Відомості Верховної Ради України, 2001, № 32 (10.08.2001), ст. 169).

242. Указ Президента України від 19 листопада 2001 року № 1097 «Про Основні напрями конкурентної політики на 2002—2004 роки» (Офіційний вісник України, 2001, № 47 (07.12.2001), ст. 2056).

243. Постанова Кабінету Міністрів України «Про заходи щодо виконання Закону України «Про пожежну безпеку» від 26 липня 1994 року № 508 (Зібрання постанов Уряду України, 1994, № 11, ст. 270).

244. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності суб'єктів господарювання за шкоду, яка може бути заподіяна пожежами та аваріями на об'єктах підвищеної небезпеки, включаючи пожежовибухонебезпечні об'єкти та об'єкти, господарська діяльність на яких може призвести до аварій екологічного і санітарно-епідеміологічного характеру» від 16 листопада 2002 року № 1788.

245. Наказ Державної авіаційної служби України «Про затвердження Правил сертифікації навчально-тренувальних центрів з підготовки персоналу з авіаційної безпеки» від 09 грудня 2005 року № 936.

246. Правила видачі сертифікатів льотної придатності цивільних повітряних суден України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 07 вересня 1999 року № 435.

247. Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Правил сертифікації організацій з технічного обслуговування авіаційної техніки» Зареєстровано: Міністерство Юстиції України від 02 вересня 1998 року № 547/2987 із змінами та доповненнями від 29 травня 1998 року № 205.

248. Наказ Державної авіаційної служби «Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу» від 14 березня 2006 року № 187. Зареєстровано: Міністерство Юстиції України від 13 червня 2006 року № 706/12580.

249. «Глосарій зі статистики транспорту», третє видання. Європейська Економічна Комісія ООН, Євростат, Європейська конференція міністрів транспорту, 2003 року.

250. Конвенція ООН «Про міжнародні змішані перевезення вантажів» від 24 травня 1980 року (Женевська конвенція).

251. Європейська угода про важливі лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти (УЛКП/AGTC) від 1 лютого 1991 року.

252. Регламент Ради 2196/98/ЄС від 14 жовтня 1998 року щодо надання фінансової допомоги Співтовариства діям інноваційного характеру, що сприяють розвитку комбінованих перевезень (OJ L 277, 14.10.1998, p. 1—6).

253. Директива Ради 92/106/ЄЕС від 7 грудня 1992 року про встановлення спільних правил для деяких видів змішаних перевезень вантажів між державами—членами (OJ L 368, 17.12.1992 P. 38—42).



254. Варшавська конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписана у Варшаві 12 жовтня 1929 року.

255. Міжнародні правила, що стосуються документа на змішане перевезення вантажів (Правила МТП № 298), опубліковані Міжнародною торговою палатою у 1973 році.

256. Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) від 9 травня 1980 року.

257. Конвенція про уніфікацію деяких правил в коносаменті, що підписана в Брюсселі 25 серпня 1924 року.

258. Указ Президента України «Про приєднання до Європейської угоди про важливі лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти (УЛКП) від 1 лютого 1991 року» від 11 липня 2005 року № 1077/2005 (Офіційний вісник України, 2005, № 28 (29.07.2005), ст. 1615).

259. Рішення Європейської Комісії 93/45/ЄС від 22 грудня 1992 року щодо надання фінансової допомоги експериментальним схемам змішаних перевезень (O J L 016, 25.01.1993, р. 55—56).

260. Спільна позиція № 24/98 від 17 березня 1998 року Ради Європейського Союзу щодо прийняття Регламенту стосовно надання фінансової допомоги Співтовариства діям інноваційного характеру, що сприяють розвитку змішаних перевезень — [www.europe.eu](http://www.europe.eu).

261. Рішення Ради ЄС 93/628/ЄС щодо створення транс'європейської мережі змішаних перевезень (O J L 305, 10.12.1993 р. 1—10).

262. Регламент № 847/2004/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 29 квітня 2004 року щодо переговорів та застосування угод про повітряне сполучення між країнами—членами та третіми країнами (O J L 157, 30.4.2004, р. 7—17).

263. Правила перевезення вантажів у пряму змішану залізнично-водному сполученні, затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 28 травня 2002 року № 334 та зареєстровані в Міністерстві юстиції України 08 липня 2002 року за № 566/6854.

264. Рішення Ради 98/434/ЄС від 18 червня 1998 року про договір між Європейським Союзом, Європейським космічним агентством та Європейською організацією безпеки авіонавігації щодо створення глобальної навігаційної супутникової системи ГАЛІЛЕО (O J L 194, 10.07.1998, р. 15).

265. Повідомлення Комісії від 10 лютого 1999 року «ГАЛІЛЕО — включення Європи в нову генерацію супутникового навігаційного сервісу» (COM (1999) 54-final) (Не опубліковано в OJ).

266. Резолюція Комісії від 3 серпня 1999 року щодо включення ГАЛІЛЕО в навігаційну супутникову систему (O J C 221 03.08.99 р. 5).

267. Регламент Комісії (ЄС) 876/2002 від 24 травня 2002 р. про спільне створення радіонавігаційної супутникової системи ГАЛІЛЕО у декілька фаз (O J L 138, 28.05.2002, р. 1—6).

268. Рекомендації Комісії від 21 грудня 1999 року № 4786 щодо збереження та ефективності інформаційних та комунікаційних систем всередині автомобіля (O J L 19 25.01.2000).

269. Директива Ради 2002/21/ЄС від 7 березня 2002 року про спільну регуляторну основу мережі електронного зв'язку та послуг (O J L 108, 24.04.2002).

270. Директива Ради 2002/22/ЄС від 7 березня 2002 року про універсальні послуги та права користувачів мережі електронних комунікацій та сервісу (O J L 108, 24.04.2002).

271. Директива Ради 2002/58/ЄС від 12 липня 2002 року щодо таємності індивідуальних даних та захисту власності в електронному інформаційному сервісі (O J L 201, 31.07.2002).

272. Директива Європейського Парламенту та Ради 2004/52/ЄС від 29 квітня 2004 року про можливість взаємодії мереж платних електронних автомобільних доріг у Співтоваристві (O J L 166 30.04.2004 р. 124).

273. Директива 95/46/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24 жовтня 1995 року щодо захисту осіб стосовно обробки особистих даних та вільного доступу до таких даних (O J L 281, 25.11.1995, р. 31—50).

274. Рішення Комісії 2004/545/ЄС від 8 липня 2004 року про погодження радіоспектру частотою 70 ГГц для використання в автомобільному радіолокаційному обладнанні малого радіусу дії у межах Співтовариства (O J L 241 13.07.2004 р. 66).

275. Рішення № 1346/2001/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 22 травня 2001 року, що стосується морських портів, внутрішніх водних портів та інтермодальних терміналів, а також проекту № 8 у додатку III (O J L 1856 06.07.2001 P. 1).

276. Директива Ради № 93/65/ЄЕС від 19 липня 1993 року щодо визначень і використання технічних специфікацій для закупівлі обладнання для управління повітряним трафіком (OJ L 187, 29.07.1993, p. 52—56).

277. Директива 1999/5/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 9 березня 1999 року щодо радіобуднання та телекомунікаційних терміналів та взаємного визнання їх відповідності (OJ L 91, 07.04.1999, p. 10—28).

278. План дій Україна-ЄС, затверджений розпорядженням Кабінету Міністрів України «Про затвердження заходів щодо виконання у 2006 році Плану дій Україна — ЄС» від 27 квітня 2006 року № 243-р.

279. Закон України «Про телекомунікації» від 18 листопада 2003 року № 1280-IV (Відомості Верховної Ради України, 2004, № 12 (19.03.2004), ст. 155).

280. Концепція розвитку телекомунікацій в Україні до 2010 року, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 07 червня 2006 року № 316-р (Офіційний вісник України, 2006, № 23 (21.06.2006), ст. 1729).

281. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Плану використання радіочастотного ресурсу України» від 09 червня 2006 року № 815 (Офіційний вісник України, 2006, № 24 (29.06.2006), ст. 1771).

282. Указ Президента України «Про першочергові завдання щодо впровадження новітніх інформаційних технологій» від 20 жовтня 2005 року № 1497/2005 (Урядовий кур'єр, 2005, 11, 01.11.2005 № 207).

283. Постанова Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху» від 10 жовтня 2001 року № 1306 (Офіційний вісник України, 2001, № 41 (26.10.2001), ст. 1852).

284. Угода про співробітництво щодо цивільної глобальної навігаційної системи (ГНСС) між Європейським співтовариством, його державами—членами та Україною, підписана 1 грудня 2005 року.

285. Міжнародна конвенція про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах від 21 жовтня 1982 року, набрала чинності 15 жовтня 1985 року.

286. Указ Президента України «Про приєднання України до Міжнародної конвенції про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах від 21 жовтня 1982 року» від 4 липня 2002 року № 616/2002 (Офіційний вісник України, 2002, № 28 (26.07.2002), ст. 1312).

287. Базельська конвенція про контроль за транскордонним перевезенням небезпечних відходів та їх видаленням від 22 березня 1989 року. Набрала чинності 5 травня 1992 року.

288. Рішення Ради № 93/98/ЄЕС від 1 лютого 1993 року про укладення від імені Європейських Співтовариств Конвенції про контроль за транскордонним перевезенням небезпечних відходів та їх видаленням (Базельська) від 22 березня 1989 року (OJ L 39, 16.02.1993, p. 1—2).

289. Закон України «Про приєднання України до Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР), 1970 р.» від 07 вересня 2005 року № 2819-IV (Відомості Верховної Ради України, 2005, № 50 (16.12.2005), ст. 536).

290. Регламент Ради № 3237/76/ЄЕС від 21 грудня 1976 року щодо приєднання до Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) від 14 листопада 1975 року (OJ L 368, 31.12.1976, p. 1—50).

291. Закон України «Про приєднання до Європейської угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ)» від 02 березня 2000 року № 1511-III (Відомості Верховної Ради України, 2000, № 13 (31.03.2000), ст. 116).

292. Регламент Ради № 2007/2004/ЄС від 26 жовтня 2004 року, яким створюється Європейське агентство по управлінню оперативним співробітництвом на зовнішніх кордонах держав—членів Європейського Союзу (OJ L 349, 25.11.2004, p. 1—11).

293. Директива 2004/38/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 29 квітня 2004 року щодо права громадян Союзу та членів їх сімей вільно переміщатися та проживати на території держав—членів, що вносить зміни до Регламенту № 1612/68/ЄЕС та що визнає не чинними Директиви 64/221/ЄЕС, 68/360/ЄЕС, 72/194/ЄЕС, 73/148/ЄЕС, 75/34/ЄЕС, 75/35/ЄЕС, 90/364/ЄЕС, 90/365/ЄЕС та 93/96/ЄЕС (OJ L 158, 30.04.2004, p. 77—123).

294. [http://www.eurocontrol.int/airspace/public/standard\\_page/1488\\_FUA\\_Reference\\_Material.html](http://www.eurocontrol.int/airspace/public/standard_page/1488_FUA_Reference_Material.html).

295. Регламент Комісії № 2096/2005/ЄС від 20 грудня 2005 року, що встановлює спільні вимоги до надання послуг з аеронавігації (OJ L 335, 21.12.2005, p. 13—30).

296. Регламент Комісії № 2150/2005/ЄС від 23 грудня 2005 року, що встановлює спільні правила гнучкого використання повітряного простору (ОJ L 342, 24.12.2005 P. 20—25).
297. Закон України «Про Державну прикордонну службу України» від 03 квітня 2003 року № 661-IV (Відомості Верховної Ради України, 2003, № 27 (04.07.2003), ст. 208).
298. Закон України «Про державний кордон України» від 04 листопада 1991 року № 1777-XII (Відомості Верховної Ради України, 1992, № 2 (14.01.92), ст. 5).
299. Закон України «Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України» від 04 листопада 1999 року № 1212-XIV (Відомості Верховної Ради України, 1999, № 51 (24.12.99), ст. 454).
300. Митний кодекс України, прийнятий Законом України від 11 липня 2002 року № 92-IV (Відомості Верховної Ради України, 2002, № 38—39 (27.09.2002), ст. 288).
301. Порядок здійснення координації діяльності органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування з питань додержання режимів на державному кордоні, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 18 січня 1999 року № 48 (Офіційний вісник України, 1999, № 3 (05.02.99), ст. 94).
302. Положення про пункти пропуску через державний кордон, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 3 серпня 2000 року № 1203 (Офіційний вісник України, 2000, № 32 (25.08.2000), ст. 1350).
303. Програма дій, спрямованих на підтримання режиму державного кордону України і прикордонного режиму, розвиток Прикордонних військ України та митних органів України, на період до 2005 року, затверджена Указом Президента України від 16 листопада 2000 року № 1241/2000 («(Опублікуванню не підлягає)»).
304. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про поліпшення умов перетинання державного кордону вантажними автотранспортними засобами» від 7 червня 2002 року № 307-р (Офіційний вісник України, 2002, № 24 (27.06.2002)(частина 1), ст. 1175).
305. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження загальних вимог до облаштування пунктів пропуску через державний кордон» від 17 серпня 2002 року № 1142 (Офіційний вісник України, 2002, № 34 (06.09.2002), ст. 1580).
306. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку справляння єдиного збору у пунктах пропуску через державний кордон» від 24 жовтня 2002 року № 1569 (Офіційний вісник України, 2002, № 44 (15.11.2002), ст. 2004).
307. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про відкриття пунктів контролю через державний кордон» від 24 липня 2003 року № 456-р (Офіційний вісник України, 2003, № 31 (15.08.2003), ст. 1631).
308. Постанова Кабінету Міністрів України «Про стан виконання рішень Президента України і Уряду з питань додержання вимог прикордонного і митного законодавства» від 22 лютого 1994 року № 100.
309. «Порядок реалізації положень Митної конвенції про міжнародні перевезення вантажів із застосуванням книжки міжнародного дорожнього перевезення (МДП)», затверджений наказом Державного митного комітету України від 21 листопада 2001 року № 755.
310. Положення про порядок допущення дорожніх транспортних засобів до перевезень вантажів під митними печатками і пломбами із застосуванням книжки МДП, затверджено наказом Державного митного комітету України від 6 березня 1995 року № 82.
311. Постанова Кабінету Міністрів України «Про заходи щодо забезпечення функціонування в країні системи міжнародних автомобільних перевезень вантажів із застосуванням книжки МДП» від 24 липня 1993 року № 572.
312. Послання Президента України до Верховної Ради України «Європейський вибір. Концептуальні засади стратегії економічного та соціального розвитку України на 2002—2011 роки» від 30 квітня 2002 року.
313. Концепція державної промислової політики, затверджена Указом Президента України від 12 лютого 2003 року № 102/2003.
314. Закон України «Про порядок виїзду з України і в'їзду в Україну громадян України» від 21 січня 1994 року № 3857-XII (Відомості Верховної Ради України, 1994, № 18 (03.05.94), ст. 101).
315. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил перетинання державного кордону громадянами України» від 27 січня 1995 року № 57 (Урядовий кур'єр, 1995, 02, 07.02.95 № 20).

316. Постанова Кабінету Міністрів України «Про прикордонний режим» від 27 липня 1998 року № 1147 (Офіційний вісник України, 1998, № 30 (13.08.98), ст. 1127).
317. Наказ Державної митної служби України «Про затвердження Технології прикордонного та митного контролю у пунктах пропуску через державний кордон» від 24 листопада 2003 року № 297/793. Зареєстровано: Міністерство Юстиції України від 9 грудня 2003 року № 1133/8454.
318. Правила надання експлуатантам дозволів на виліт з аеропортів України та приліт до аеропортів України, затверджені Наказом Міністерства оборони України від 28 листопада 2005 року № 897/703, зареєстровано: Мін'юст України від 28 грудня 2005 року № 1572/11852.
319. Закон України «Про державний контроль за міжнародними передачами товарів військового призначення та подвійного використання» від 20 лютого 2003 року № 549-IV (Відомості Верховної Ради України, 2003, № 23 (06.06.2003), ст. 148).
320. Указ Президента України від 15 липня 2004 року № 803 «Про Державну службу України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації» (Офіційний вісник України, 2004, № 28 (30.07.2004)(частина 1), ст. 1869).
321. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку одержання дозволу на виробництво, зберігання, транспортування, використання, захоронення, знищення та утилізацію отруйних речовин, у тому числі продуктів біотехнології та інших біологічних агентів» від 20 червня 1995 року № 440 (Урядовий кур'єр, 1995, 06, 27.06.95 № 94).
322. Постанова Кабінету Міністрів України «Про надання суб'єктам зовнішньоекономічної діяльності повноважень на право здійснення експорту, імпорту товарів військового призначення та товарів, які містять відомості, що становлять державну таємницю» від 12 липня 1999 року № 1228 (Офіційний вісник України, 1999, № 28 (30.07.99), ст. 1412).
323. Правила польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України, затверджені наказом Міністерства транспорту України 16 квітня 2003 року № 293, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 5 травня 2003 року за № 346/7667.
324. «Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения ИКАО. Дос 4444 АТМ/501».
325. «Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху, ИКАО, Дос 9284-AN/905».
326. «Руководство по регулированию международного воздушного транспорта, ИКАО, Дос 9626».
327. Європейська Конвенція про спільну транзитну процедуру (СТП) від 20 травня 1987 року.
328. Директива Ради 88/599 ЄЕС від 23 листопада 1988 року щодо стандартних процедур перевірки для імплементації Регламенту ЄЕС 3820/85 щодо гармонізації певних актів законодавства про соціальний захист, що стосуються автотранспорту.