

ДЕЯКІ ПИТАННЯ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ ЯКОСТІ РОБОТИ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВІЗНИКІВ З УРАХУВАННЯМ ПРІОРИТЕТНИХ НАПРЯМІВ СПІВРОБІТНИЦТВА УКРАЇНИ ТА ЄС У ГАЛУЗІ ТРАНСПОРТУ

SOME QUESTIONS OF THE IMPROVEMENT OF THE QUALITY OF WORK OF AUTOMOBILE TRANSPORT WITH THE CONSENT OF THE PRIORITY SCOPE OF COOPERATION IN UKRAINE AND THE EU IN THE FIELD OF TRANSPORT

Волік В.В.,

д.ю.н., професор кафедри права та правового адміністрування
економіко-правового факультету

Маріупольський державний університет,

практикуючий адвокат, директор

ТОВ «Група компаній «Правовий Фундамент» (Київ, Україна),

керівник

Першого Міжнародного Європейського Інформаційно-Консультаційного
Наукового Центру (Барселона, Іспанія)

У статті порушені питання, що стосуються вимог щодо підтвердження належного фінансового стану автомобільних перевізників, а також порядку навчання менеджерів (управителів) з перевезень. Розглянуто поточний стан правового регулювання цієї сфери відносин у суспільстві. Окреслено рекомендації щодо юридичного закріплення норм, які б додатково регулювали діяльність автомобільних перевізників задля досягнення європейського рівня якості роботи.

Ключові слова: транспорт, міський транспорт, транспортна послуга, перевезення пасажирів, автомобільний перевізник, фінансовий стан, менеджер (управитель) з перевезень.

В статье затронуты вопросы, касающиеся требований относительно подтверждения надлежащего финансового состояния автомобильных перевозчиков, а также порядка обучения менеджеров (управляющих) по перевозкам. Рассмотрено текущее состояние правового регулирования данной сферы отношений в обществе. Определены рекомендации по юридическому закреплению норм, которые бы дополнительно регулировали деятельность автомобильных перевозчиков для достижения европейского уровня качества работы.

Ключевые слова: транспорт, городской транспорт, транспортная услуга, перевозки пассажиров, автомобильный перевозчик, финансовое состояние, менеджер (управляющий) по перевозкам.

The article raises issues concerning the requirements for confirmation of the proper financial condition of road carriers, as well as the order of training of managers on transportation. The current state of legal regulation of this sphere of relations in society is considered. Recommendations on the legal consolidation of norms that would further regulate the activity of motor carriers in order to achieve the European level of quality of work are outlined.

Thus, it is proposed to introduce amendments and additions to the current Law of Ukraine "On Road Transport", which in the light of the above-mentioned agreements between Ukraine and the European Union requires radical transformation. It is advisable to make some changes to this law.

Firstly, the law requires that the car carrier, which provides services for the transport of passengers, cargo, constantly ensures that the requirements for the proper financial condition.

At the same time, in order to ensure the proper financial condition, the legal entity provides the financial reporting for the last financial year, and the individual – entrepreneur – tax statements or documents confirming the availability of fixed assets, income, negotiable and financial assets for a total amount not less than:

– on internal transportations – one thousand five hundred non-taxable minimum incomes of citizens in case of use of one vehicle and eight hundred tax-free minimum for the use of each next vehicle;

– on international transportation – fifteen thousand tax-free minimum incomes of citizens in case of use of one vehicle and eight thousand five hundred tax-free minimum for the use of each subsequent vehicle.

Alternatively, an automobile carrier can validate its financial position by assuring professional liability insurance for damage to life, health of passengers and third parties.

Secondly, it is proposed to standardize the procedure for the determination of centers for special training for managers of transportation, as well as bodies authorized to verify their knowledge.

Key words: transport, city transport, transport service, passenger transportation, car carrier, financial condition, manager of transportation.

Загальновідомо, що 30 травня 2018 року Кабінет Міністрів України схвалив Національну транспортну стратегію України до 2030 року «Drive Ukraine 2030». Над документом працювала команда Міністерства інфраструктури України спільно із провідними європейськими експертами в галузі транспорту за підтримки представництва ЄС в Україні та Європейської комісії.

21 червня 2018 року відбулась презентація Національної транспортної стратегії України у Києві.

У заході взяв участь віце-прем'єр-міністр України Володимир Кістюн, Голова Представництва ЄС в Україні Хюг Мінгареллі, Голова фракції «Народний Фронт» у парламенті Максим Бурбак, Керівник проекту AASIST Жером Бльошо, народні депутати України, представники дипломатичного корпусу, очільники «Укрпошти», «Укравтодо-

ру», «Укрзалізниця», Адміністрації морських портів України, члени Команди підтримки реформ при Міністерстві інфраструктури, представники громадськості та медіа.

Презентуючи Національну транспортну стратегію, Володимир Омелян наголосив, що тільки амбітні плани і «велика інфраструктурна революція» можуть дати Україні нову якість: «Побудова модерної держави вимагає модерного підходу. Стратегія 2030 – це не тільки про транспорт. Стратегія 2030 – про модерну Україну, про розвинену сильну державу, про людей, для яких ми створили найкраще. Інфраструктурний прорив – це створення нової реальності, а не ремонт старої. Національна стратегія-2030 Drive Ukraine – драйвер економічних та соціальних перетворень в Україні. Створення України майбутнього. Drive Ukraine 2030 – перетворення України на розвинену,

високотехнологічну та інноваційну країну завдяки розвитку сфери транспорту та інфраструктури, застосування новітніх технологій. Drive Ukraine 2030 – цифрова інфраструктура, безпека на транспорті, безпілотні автомобілі, транспортні коридори, єдина транспортна та інфраструктурна мережа з Європейським Союзом».

Володимир Омелян подякував членам Кабінету Міністрів України, парламенту, представникам Європейського Союзу в Україні за спільну командну роботу і висловив сподівання на подальшу успішну співпрацю в рамках реалізації «Drive Ukraine 2030».

Вице-прем'єр-міністр України Володимир Кістюн позитивно відзначив роботу Міністерства і всього Уряду над розробленням і схваленням Стратегії: «Ми впоралися із завданням величезного значення – розробили і схвалили Національну транспортну стратегію до 2030 року. Ми маємо програмний документ, який визначає цілі і завдання перед усіма, хто працює у сфері інфраструктури. Наступний крок – її успішна реалізація. Міністерство інфраструктури має в цьому повну підтримку Уряду».

Голова представництва ЄС в Україні Хюг Мінгареллі запевнив присутніх у підтримці України з боку ЄС у реалізації Стратегії: «Національна транспортна стратегія України – це тисячі годин часу справжньої роботи. Європейський Союз підтримує вас у імплементації цієї дуже амбітної стратегії, тому що ми всі впевнені, мої колеги і я, що це те, що ви справді можете здійснити у цій важливій галузі. Під час написання документа Міністерство інфраструктури було у тісній співпраці із всіма іншими міністерствами, ви консультувались із компаніями, промисловістю, громадськістю. Ви були у тісному зв'язку з міжнародною спільнотою, міжнародними фінансовими інституціями. Ми знаємо, що на базі всіх цих консультацій ви прийняли всі зауваження від усіх зацікавлених сторін, і це є гарантією того, що це правильний документ. І на базі цього документа ми можемо розвивати ефективну кооперацію зі всіма зацікавленими сторонами. Ми також вважаємо, і це дуже важливо, що розвиток транспортно-го сектору – це передумова для поліпшення економічного конкурентного середовища. Без поліпшення транспортно-го сектору неможливий прогрес у багатьох галузях економіки. У стратегії є багато опорних моментів – це те, що ми можемо зробити для вдосконалення регуляторного середовища, що ми можемо зробити для того, щоб модернізувати інфраструктуру. Що стосується регуляторного середовища – ви у повній гармонії із Угодою про асоціацію України з ЄС. Україна підписала Угоду про асоціацію з ЄС і це зобов'язання України адаптувати українське законодавство до європейського. І якщо ви спроможетесь це зробити прозоро і без перешкод, через деякий час ви будете повною мірою інтегровані в транспортну систему ЄС» [1].

З огляду на зазначене вище та, на наш погляд, для досягнення поставлених амбіційних цілей та реалізації поточних задач, намічених у Національній транспортній стратегії України до 2030 року, і нарешті побудови високого рівня комфорту перевезення пасажирів, необхідно пройти, крім іншого, глибокий та вагомий шлях вдосконалення законодавчого урегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні, задоволення потреб суспільства й економіки у перевезенні пасажирів та вантажів, безпеки перевезень, ефективного споживання ресурсів та зменшення техногенного впливу автомобільних транспортних засобів через так званий інструмент адаптації норм законодавства України до норм актів ЄС згідно з Угодою про асоціацію Україна – ЄС.

Актуальність теми дослідження полягає в тому, що натепер виникли вагомні підстави в удосконаленні правового забезпечення діяльності автомобільних перевізників з урахуванням європейських тенденцій, що має привести до підвищення ефективності державного регулювання у сфері перевезень пасажирів автомобільним транспортом,

запровадження ефективного контролю функціонування ринку автомобільних перевезень, запровадження європейських умов допуску до ринку перевезень.

Метою дослідження є пошук та надання пропозицій з удосконаленню чинного законодавства в сфері діяльності автомобільних перевізників в Україні, визначення вимог щодо підтвердження належного фінансового стану автомобільних перевізників, а також порядку навчання менеджерів (управителів) з перевезень, з огляду на направлення нашого вектора розвитку держави в сторону Європи.

Слід згадати роботи М. Шелухіна [2], В. Парахіної [3], Н. Троїцької, А. Чубукова [4], В. Савенко, В. Гайдукевич [5], О. Антоенко [6], І. Гончар [7], Д. Мелентьєва [8], Д. Власенко [9], які розглядали діяльність автомобільних перевізників та послуги, що ним надаються. Їхні праці лежать як в економічній, так і в правовій площині з огляду на те, що діяльність транспорту тісно пов'язана з цими науками. Разом з тим слід зазначити, що поза увагою дослідників залишилися окремі питання надання транспортних послуг з точки зору застосування європейського законодавства.

Загальновідомо, що співробітництво України та ЄС у сфері транспорту має охоплювати такі напрями:

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

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

- розвиток мультимодальної транспортної мережі, пов'язаної з Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T), та удосконалення інфраструктурної політики з метою кращого визначення й оцінки інфраструктурних проєктів щодо різних видів транспорту. Розвиток стратегій фінансування, спрямованих на утримання, усунення перешкод у пропускній здатності та розвиток неповної інфраструктури, а також активізацію і сприяння участі приватного сектору в транспортних проєктах відповідно до Додатка XXXIII до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії та їхніми державами-членами, з іншої сторони;

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

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

- сприяння використанню інтелектуальних транспортних систем та інформаційних технологій під час управління і використання всіх видів транспорту, а також підтримка інтермодальності та співробітництва у використанні космічних систем і впровадженні комерційних рішень, що полегшують транспортні перевезення.

Відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 № 1106 «Про виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії та їхніми державами-членами, з іншої сторони» [10] затверджено план заходів з виконання вказаної Угоди.

Нещодавно також прийнято розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р «Про схва-

лення Національної транспортної стратегії на період до 2030 року» [11], яким передбачається створення інтегрованого до світової транспортної мережі безпечно функціонуючого та ефективного транспортного комплексу України, задоволення потреб населення у перевезеннях та поліпшення умов ведення бізнесу для забезпечення конкурентоспроможності та ефективності національної економіки.

З набранням чинності наведених вище постанови та розпорядження Кабінету Міністрів України заплановано проведення низки заходів задля поліпшення якості роботи транспортної системи України, зокрема передбачено формування ефективного механізму контролю організації надання суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів.

Разом з тим запровадження європейських умов допуску до ринку перевезень, підвищення ефективності державного регулювання у сфері перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, запровадження ефективного контролю функціонування ринку автомобільних перевезень і натеper залишаються важливими завданнями нашої держави, а тому вдосконалення законодавства не минути.

За таких умов особливої актуальності набуває внесення змін та доповнень до чинного Закону України «Про автомобільний транспорт» [12], який в світлі наведених вище домовленостей України з Європейським Союзом потребує кардинального перетворення. Постає розумним внесення деяких коректив у цей закон.

По-перше, у законі потрібно закріпити, що автомобільний перевізник, що надає послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів, постійно забезпечує виконання вимог щодо належного фінансового стану.

При цьому для забезпечення належного фінансового стану юридична особа надає за останній звітний рік фінансову звітність, а фізична особа-підприємець – податкову звітність або документи, що підтверджують наявність основних засобів, доходу, оборотних та фінансових активів на загальну суму не менш як:

на внутрішніх перевезеннях – одна тисяча п'ятсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян у разі використання одного транспортного засобу та вісімсот неоподатковуваних мінімумів за використання кожного наступного транспортного засобу;

на міжнародних перевезеннях – п'ятнадцять тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян у разі використання одного транспортного засобу та вісім тисяч п'ятсот неоподатковуваних мінімумів за використання кожного наступного транспортного засобу.

Як альтернативний варіант автомобільний перевізник може підтвердити свій фінансовий стан за допомогою страхування професійної відповідальності за шкоду, заподіяну життю, здоров'ю пасажирів та третіх осіб.

По-друге, пропонується унормувати порядок визначення центрів спеціального навчання менеджерів (управителів) з перевезень, а також органів, уповноважених проводити перевірку їх знань.

Так, виправданим буде закріплення у законі таких положень:

– центром спеціального навчання та (або) органом, уповноваженим проводити перевірку знань менеджерів (управителів) з перевезень, може бути визначено суб'єкта господарювання незалежно від організаційно-правової форми та форми власності.

– суб'єкт господарювання, який бажає бути визначеним як центр спеціального навчання та (або) орган, уповноважений проводити перевірку знань, мусить мати: матеріально-технічну базу, що використовуваватиметься для забезпечення проведення спеціального навчання та (або) складання іспитів; прийнятий на роботу викладацький склад, що відповідає освітнім вимогам, рівню кваліфікації та має досвід професійної діяльності у галузі автомобільного транспорту.

– центр спеціального навчання та (або) орган, уповноважений проводити перевірку знань, розробляє та затверджує порядок проведення спеціального навчання менеджерів (управителів) з перевезень та складання ними іспитів з перевірки їх знань.

– визначення центрів спеціального навчання менеджерів (управителів) з перевезень, а також органів, уповноважених проводити перевірку їх знань, здійснює центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, на безоплатній основі.

– порядок призначення, відмови у призначенні та анулювання призначення центрів, що здійснюють спеціальне навчання менеджерів (управителів) з перевезень, вимоги до таких центрів, порядок проведення навчання, перевірки знань та форми свідчення професійної компетентності менеджера (управителя) з перевезень затверджує центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту.

Отже, такі важливі кроки мають привести до подальшого удосконалення чинного законодавства та нарешті додатково урегулюють ринок послуг у галузі автомобільного транспорту в Україні, призведуть до наступного етапу задоволення потреб суспільства і економіки у перевезенні пасажирів та вантажів, безпеки перевезень, ефективного споживання ресурсів та зменшення техногенного впливу автомобільних транспортних засобів шляхом адаптації норм законодавства України до норм актів ЄС згідно з Угодою про асоціацію Україна – ЄС.

Підбиваючи підсумки, можна дійти висновку та підкреслити, що подальше розв'язання наявних проблем у транспортній галузі, зокрема через адаптацію норм законодавства України до норм актів ЄС у сфері перевезень автомобільним транспортом, поступово стає пріоритетним завданням країни, з цією метою необхідно на місцевому рівні корегувати чинні законодавчі акти, зокрема вносити зміни та доповнення до Закону України «Про автомобільний транспорт».

З огляду на викладене, вбачається, що надані вище пропозиції нарешті приведуть до додаткового поліпшення якості надання транспортних послуг, наближення рівня їх надання та розвитку інфраструктури до європейських стандартів, підвищення рівня безпеки та поліпшення системи управління і т.ін.

ЛІТЕРАТУРА

1. Володимир Омелян представив Національну транспортну стратегію до 2030 року «Drive Ukraine 2030». URL: <https://mtu.gov.ua/news/29923.html> (дата звернення: 12.07.2018).
2. Транспортне право України: підруч. для студ. юр. спец. вищ. навч. закл. / за ред. М.Л. Шелухіна. К.: Видавничий Дім «Ін Юре», 2008. 896 с.
3. Парахина В.Н. Методологические основы и методы муниципального управления развитием пассажирского транспорта города: автореф. дисс. на соискание ученой степени доктора экономических наук. СПб., 1999. 38 с.
4. Единая транспортная система: учебник для студ. учреждений сред. проф. образования / Н.А. Троицкая, А.Б. Чубуков. М.: Академия, 2003. 240 с.
5. Савенко В.Я. Транспорт і шляхи сполучення: підручник / В.Я. Савенко, В.А. Гайдукевич. К.: Арістей, 2005. 256 с.
6. Антоненко О.А. Деякі проблемні питання в перевезенні міським пасажирським транспортом та шляхи їх вирішення. Південно-український правничий часопис. 2008. № 1. 122 с.

7. Гончар И. Правила для перевозчиков. Кабинет Министров Украины принял новую редакцию Правил предоставления услуг пассажирского автомобильного транспорта. Юридична практика–Фахівець. 2007. № 44. 24 с.
8. Мелентьев Д.Ю. Городской пассажирский транспорт: от совершенного государственного монополизма к полноправию бизнес-структур. Економічний вісник Донбасу. 2011. № 2. С. 12–16.
9. Власенко Д.О. Теоретико-методичні підходи до визначення особливостей маркетингу транспортних послуг. URL: http://archive.nbuv.gov.ua/e-journals/PSPE/2010_4/Vlasenko_410.htm
10. Про виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії та їхніми державами-членами, з іншої сторони: Постанова Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 №1106. / Офіційний вісник України. 2018. № 24. Ст. 852.
11. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р. // БД «Законодавство України». / ВР України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80> (дата звернення: 12.07.2018).
12. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 № 2344-III. / Відомості Верховної Ради України. 2001. № 22. Ст. 105.

УДК 342.072.2(477)

ПРОЦЕСУАЛЬНА РЕГЛАМЕНТАЦІЯ ДІЯЛЬНОСТІ ВИКОНАВЧИХ ОРГАНІВ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ

PROCEDURAL REGULATION OF EXECUTIVE BODIES OF LOCAL SELF-GOVERNMENT

Дмитрик А.Б.,
к.ю.н., доцент кафедри адміністративно-правових дисциплін
Львівський державний університет внутрішніх справ

У статті розглядається процесуальна регламентація діяльності виконавчих органів місцевого самоврядування у контексті адміністративного процесуального права. Проаналізовано процесуальну регламентацію діяльності у сфері управлінської діяльності з огляду на адаптації національного законодавства до вимог Європейського Союзу. Розглянуто окремі аспекти нормативно-правового закріплення адміністративних процедур в управлінській діяльності виконавчих органів місцевого самоврядування.

Ключові слова: процесуальна регламентація, виконавчі органи, місцеве самоврядування, адміністративний процес.

В статье рассматривается процессуальная регламентация деятельности исполнительных органов местного самоуправления в контексте административного процессуального права. Проанализирована процессуальная регламентация деятельности в сфере управленческой деятельности с точки зрения адаптации национального законодательства к требованиям Европейского Союза. Рассмотрены отдельные аспекты нормативно-правового закрепления административных процедур в управленческой деятельности исполнительных органов местного самоуправления.

Ключевые слова: процессуальная регламентация, исполнительные органы, местное самоуправление, административный процесс.

The article deals with the procedural regulation of the activity of executive bodies of local self-government in the context of administrative procedural law. The procedural regulation of activity in the field of administrative activity from the point of view of adaptation of the national legislation to the requirements of the European Union is analyzed. Some aspects of regulatory-legal consolidation of administrative procedures in the administrative activity of executive bodies of local self-government are considered. Adoption of the Concept for the reform of local self-government and territorial organization of power in Ukraine was conditioned by the need for a profound reformation of the entire complex of social relations, which are formed in the implementation of local self-government. One of the most important directions of constitutional and administrative reform of the social system of Ukraine is the decentralization of public authority in accordance with European legal standards. Given Ukraine's strategic course for joining the European Union, the importance of implementing European standards of decentralization of state power and institutional, functional, budgetary, financial and logistical strengthening of the role of local self-government in the constitutional and legal system of the state and society should be taken into account. The experience of previous years of the establishment and development of local self-government has revealed significant shortcomings not only in the developed concept of local self-government, but also in the ways and means of ensuring the effective functioning of local self-government. It took a radical change in the legal regulation of the territorial organization of local self-government. At the same time, the implementation of economic, social and political transformations at the regional and local levels should be considered in the context of European integration, which will contribute to the formation of good governance. Formally, local self-government bodies are not included in the system of state authorities. The division of powers is carried out in a single system of regional authorities and is accompanied by the definition of subjects of various authorities at specific management levels.

Key words: procedural regulation, executive bodies, local self-government, administrative process.

Прийняття Концепції реформування місцевого самоврядування та територіальної організації влади в Україні було зумовлено необхідністю глибокого реформування всього комплексу суспільних відносин, що складаються під час здійснення місцевого самоврядування. Одним із найважливіших напрямів конституційного й адміністративного реформування суспільного ладу України є децентралізація публічної влади відповідно до європейських правових стандартів.

Значний вклад у дослідження процесуальної регламентації діяльності виконавчих органів місцевого самоврядування в Україні внесли вчені: В. Авер'янов, Ю. Битяк, Н. Бортник, В. Гарашук, І. Голосніченко, Є. Додін,

В. Зуй, Л. Коваль, М. Ковалів, І. Коліушко, В. Колпаков, Т. Коломоєць, В. Кузьменко, І. Мартянов, В. Остапенко, І. Пахомов, Г. Стеценко та інші. Водночас адаптація національного законодавства України до вимог ЄС вимагає наукового аналізу процесуальної регламентації діяльності виконавчих органів місцевого самоврядування з метою подальшого удосконалення.

Метою статті є процесуальна регламентація діяльності виконавчих органів місцевого самоврядування.

З огляду на стратегічний курс України на вступ до Європейського Союзу, слід зважати на виняткову важливість імплементації європейських стандартів децентралізації державної влади та інституціонального, функціонального,