

6. Федоров М. М. Трансформація земельних відносин до ринкових умов (довідь) / М. М. Федоров // Економіка АПК. – 2009. – № 3. – С. 4–18.
7. Національна доповідь про стан навколишнього природного середовища в Україні у 2014 році // Міністерство екології та природних ресурсів України. – К., 2016. – 350 с.
8. Яценко Л. Д. Щодо оцінки викликів національній безпеці в екологічній сфері [Електронний ресурс] / Л. Д. Яценко // Аналітична записка НІСД. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1150/>
9. Паленичак О. В. Раціональне землекористування в умовах збалансованого розвитку агропромислового виробництва / О. В. Паленичак // Економіка АПК. – 2012. – № 2. – С. 32.
10. Деградація ґрунтів, її суть, причини виникнення та заходи щодо попередження // Основи ведення сільського господарства та охорона земель [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://lib.chdu.edu.ua/pdf/posibnuku/246/6.pdf>
11. Національна доповідь про стан навколишнього природного середовища в Україні у 2013 році // Міністерство екології та природних ресурсів України. – К., 2015. – С. 289.
12. Клочко В. М. Шляхи підвищення ефективності АПК України / В. М. Клочко // Економіка АПК. – 2013. – № 1. – С. 45–48.
13. Національна доповідь про стан родючості ґрунтів України // Міністерство аграрної політики України. – К., 2010. – С. 27.
14. Россоха В. В. Економічний потенціал землі та проблеми його визначення в ринкових умовах господарювання / В. В. Россоха // Трансформація земельних відносин до ринкових умов : Збірник матеріалів Одинадцятих річних зборів Всеукраїнського конгр. вчен. економістів-аграрників, Київ, 26-27 лют. 2009 р. / Редкол. : П. Т. Саблук та ін.. – К. : ННЦ ІАЕ, 2009. – С. 135.
15. Спалювання соломи та стерні – злочин проти ґрунтів України! [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.iogu.gov.ua/lvivska/2015/08/13/spalyuvannya-solomy-ta-sterni-zlochyn-proty-zemel-ukrajiny/>
16. Gryshova I. Yu. Competitiveness of agriculture enterprises as the main factor of sustainable development of agricultural sphere [Текст] / I. Yu. Gryshova, O. V. Mityay, T. M. Gnatyeva // Український журнал прикладної економіки. – 2016. – Том 1. – № 2. – С. 25–35.
17. Гришова І. Ю. Обґрунтованість та ефективність виконання бюджетних програм / І. Ю. Гришова, В. А. Замлинський // Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. – 2013. – № 3. – Ч. 2. – С. 227–231.
18. Wadim Strielkowski. Climate Policy of the European Union: What to Expect from the Paris Agreement? / Wadim Strielkowski, Evgeny Lisin, Inna Gryshova // ROMANIAN JOURNAL OF EUROPEAN AFFAIRS. – Vol. 16. – No. 4. – December 2016.

** Русан Віталій Миколайович – кандидат економічних наук, старший науковий співробітник, завідувач сектору продовольчої безпеки відділу безпеки реального сектору економіки Національного інституту стратегічних досліджень.*

Стаття надійшла до редакції 27.01.2017 р.

УДК 338:47, 656

Ольга Сопецько *

ПІДВИЩЕННЯ ВИМОГ ДО ПЕРЕВІЗНИКІВ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ ВІДПОВІДНО ДО УГОДИ ПРО АСОЦІАЦІЮ УКРАЇНА – ЄС

У статті розглянуто запропоновані норми стосовно підвищення вимог до перевізників, транспортних засобів та водіїв на автомобільному транспорті відповідно до Угоди про асоціацію Україна – ЄС. Автором досліджено запропоновані вимоги стосовно ліцензійних умов провадження господарської діяльності, такі як добра репутація, задовільний фінансовий стан, професійна компетентність, наявність службового приміщення на території України.

Ключові слова: перевізник, транспортний засіб, водій, робочий час водія, ліцензійні умови, Угода про асоціацію Україна – ЄС.

Сопоцко О. Ю. Повышение требований к перевозчикам на автомобильном транспорте в соответствии с Соглашением об ассоциации Украина – ЕС.

В статье рассмотрены предложенные нормы о повышении требований к перевозчикам, транспортным средствам и водителям на автомобильном транспорте в соответствии с Соглашениями об ассоциации Украина – ЕС. Автором исследованы предложенные требования относительно лицензионных условий осуществления хозяйственной деятельности, такие как хорошая репутация, удовлетворительное финансовое состояние, профессиональная компетентность, наличие служебного помещения на территории Украины.

Ключевые слова: перевозчик, транспортное средство, водитель, рабочее время водителя, лицензионные условия, Соглашение об ассоциации Украина – ЕС.

Sopotsko O. Yu. Enhancement of the requirements to the road transport carriers according to the EU-Ukraine Association Agreement.

The article describes proposed rules of increasing requirements to carriers, vehicles and drivers in road transport in accordance with Agreement of association Ukraine – EU. Good reputation, tolerable financial conditions, professional competence, presence office on the territory of Ukraine to licensing terms were analyzed like proposed requirements.

Keywords: carrier, vehicle, driver, driver's working hours, licensing terms, Agreement of association of Ukraine – EU.

Постановка проблеми. При управлінні ланцюгами постачань вантажів значну роль слід відвести питанням правового регулювання даного процесу. Це має велике значення для ефективного вирішення та запобігання низки несприятливих ситуацій, які виникають та/або можуть виникати при проходженні вантажу ланцюгом постачання.

Враховуючи прагнення України інтегруватися до Європейського Союзу, постає необхідність удосконалення системи управління ланцюгами постачань взагалі, та закріплення відповідних правових норм на законодавчому рівні. Для цього Україна має намір імплементувати відповідні норми Європейського Союзу до власного законодавства для того, щоб виступати на рівних із державами Європи. Для досягнення цього було підписано Угоду про асоціацію Україна – ЄС [1], відповідно до якої наша країна зобов'язалася імплементувати 10 актів законодавства Європейського Союзу згідно Додатку XXXII до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво». Так, було розроблено проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері автомобільного транспорту з метою приведення їх у відповідність з актами Європейського Союзу» (реєстр. № 4683 від 17.05.2016 р.) [2].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Методологічні основи та практичні аспекти функціонування транспорту відображені у працях вітчизняних і зарубіжних вчених, таких як Бідняк М. Н., Зайончик Л. Г., Малєєва А. В., Мова В. В., Сич Є. М., Шинкаренко В. Г., Яценко Л. А. Економіко-технологічні проблеми розвитку автомобільного транспорту України вивчали Стасишен М. С. та Стасишен Д. В., Кудрицька Н. В. – проблеми модернізації автомобільного транспорту України, Чернявська Т. А. – проблеми підвищення конкурентоспроможності транспорту. Актуальним є дослідження подальших можливостей розвитку галузі автомобільного транспорту в Україні, модернізації, і, таким чином, підвищення його конкурентоспроможності в напрямі розвитку співробітництва України з ЄС.

Метою даною статті є розгляд окремих положень законопроекту, запропонованих нововведень у сфері організації перевезень вантажів, а саме – запропонованих вимог до перевізника, транспорту та водіїв, оцінка переваг / недоліків законопроекту, характеристика можливих наслідків для учасників ланцюга постачань.

Виклад основного матеріалу. Отже, згідно Додатку XXXII до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію Україна – ЄС [1],

Україна зобов'язалася поступово наблизити своє законодавство до законодавства ЄС у встановлені терміни.

Відповідно до статті 93 Конституції України Кабінетом Міністрів подано в порядку законодавчої ініціативи для розгляду Верховною Радою проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері автомобільного транспорту з метою приведення їх у відповідність з актами Європейського Союзу» (реєстр. № 4683 від 17.05.2016 р.) [2]. Проект закону враховує положення: 14 правових актів ЄС, 7 регламентів, 7 директив (4 з яких не містяться у додатку 32 до Угоди про асоціацію).

Таким чином, зміни пропонується внести до Кодексу України про адміністративні правопорушення, законів України «Про автомобільний транспорт», «Про дорожній рух», «Про транспорт», «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів», «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», «Про ліцензування видів господарської діяльності». Для даних положень передбачені певні строки впровадження.

Наприклад, Директива Ради № 92/6/ЄЕС щодо встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості для певних категорій транспортних засобів (далі – ТЗ) має бути впроваджена до грудня 2015 р. для усіх ТЗ у міжнародних вантажних перевезеннях; до грудня 2017 р. для усіх ТЗ у міжнародних пасажирських перевезеннях; до грудня 2019 р. для інших транспортних засобів [3]. Директива Ради 96/53/ЄС від 25 липня 1996 р. про встановлення для певних ТЗ, максимально дозволених розмірів при національних та міжнародних перевезеннях і максимально дозволеної ваги при міжнародних перевезеннях має бути впроваджена до грудня 2016 р. для транспортних засобів, що рухаються в межах Співтовариства (по території ЄС) [4]. Регламент № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 року про гармонізацію відповідного соціального законодавства, що регулює відносини в галузі автомобільного транспорту, має бути впроваджений до грудня 2019 р. в національному транспортному секторі [5]. Також, до грудня 2017 р. мають бути впроваджені Європейські вимоги до ліцензування міжнародних перевезень вантажів, передбачених Регламентом ЄС № 1071/2009 від 21.10.2009 р., а до грудня 2021 р. має бути запроваджено ліцензування внутрішніх перевезень вантажів [6].

Законопроектом пропонується суттєве нововведення стосовно ліцензійних умов провадження господарської діяльності щодо надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів автомобільним транспортом, які включають наступні вимоги до:

- доброї репутації;
- задовільного фінансового стану;
- професійної компетентності;
- наявності службового приміщення на території України, у якому дійсно зберігається звітність про фінансово-господарську діяльність автомобільного перевізника, документи стосовно режиму праці та відпочинку водіїв [2].

Розглянемо детальніше вимоги до доброї репутації перевізника.

Умови щодо доброї репутації передбачають, що керівник автомобільного перевізника, менеджер (управитель) з перевезень, фізична особа-підприємець під час провадження діяльності з перевезення не були притягнуті до кримінальної відповідальності за: злочини у сфері економічної діяльності, грубе порушення законодавства про працю, злочини у сфері службової діяльності та професійної відповідальності, пов'язаної з наданням публічних послуг, злочини у сфері обігу наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів або прекурсорів, злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту, незаконне переправлення осіб через державний кордон України.

Умови щодо доброї репутації передбачають, що сума адміністративно-господарських та адміністративних штрафів не перевищує протягом календарного року суми, встановленої Кабінетом Міністрів України щодо:

- перевищення водієм граничного часу керування більш як на 14 годин для шестиденного періоду або більш як 22,5 години для двотижневого періоду праці та відпочинку (порушення більш як 25 відсотків);

– перевищення водієм добового часу керування більш як на 4,5 години (порушення більш як 50 відсотків) без здійснення перерви або без неперервного добового часу відпочинку;

– відсутності тахографа та/або обмежувача швидкості або використання пристрою, здатного змінювати дані тахографа та/або налаштування обмежувача швидкості, чи подробиці протоколів щодо налаштувань тахографів та/або обмежувачів швидкості, або даних, завантажених із тахографа та/або картки водія;

– водіння без картки водія та/або з підробленою карткою водія, або з карткою, власником якої не є водій цього транспортного засобу, або яку отримано на основі недостовірної інформації та/або підроблених документів;

– водіння без свідоцтва професійної компетенції водія;

– водіння без сертифіката придатності транспортного засобу до експлуатації або документа щодо підтвердження придатності транспортного засобу до експлуатації відповідно до міжнародних договорів, за наявності істотних та небезпечних недоліків транспортного засобу, що потребує тимчасового припинення використання транспортного засобу до усунення недоліків;

– дорожнє перевезення небезпечних вантажів, заборонених для перевезення, або транспортування таких вантажів в упаковці, що не відповідає встановленим вимогам, або без ідентифікації небезпечних вантажів на транспортному засобі та потребує тимчасового припинення використання транспортного засобу;

– надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів без ліцензії, договору на здійснення пасажирських перевезень на автобусних маршрутах загального користування. Підтвердженням наявності відповідних документів може бути інформація про реєстрацію в Державному реєстрі автомобільних перевізників;

– перевезення пасажирів, що стоять в автобусах, конструкція яких не передбачає місць для таких пасажирів, а на міжміських і міжнародних маршрутах – пасажирів, кількість яких перевищує кількість місць для сидіння, порушення водієм правил проїзду через залізничні переїзди, порушення правил надання послуг з перевезення організованих груп дітей, не видачі водієм автобуса квитків (талонів) пасажирам, що підтверджують оплату проїзду, чи випуск перевізником для роботи на маршруті екіпажу автобуса без забезпечення його квитками (талонами) для оплати пасажирами вартості проїзду;

– перевезення вантажів, у процесі яких перевищено максимально допустиму масу транспортного засобу на 20 відсотків чи більше для транспортних засобів категорії N_3 , а також на 25 відсотків чи більше для транспортних засобів категорії N_2 ;

– жорстокого поводження з тваринами під час транспортування, що призвело до їх мучення, каліцтва чи загибелі.

У разі втрати доброї репутації менеджера (управителя) з перевезень орган ліцензування визнає таку особу непридатною до управління транспортною діяльністю автомобільного перевізника як менеджера (управителя) з перевезень та вносить відповідну інформацію до Державного реєстру автомобільних перевізників.

Але добру репутації можна відновити за умов, коли судимість керівника, менеджера (управителя) з перевезень, фізичної особи-підприємця погашена чи знята, в разі, коли оплачені всі накладені штрафи та вжиті заходи до приведення діяльності автомобільного перевізника у відповідність з вимогами законодавства [2, ст. 34¹].

Автомобільний перевізник повинен мати щонайменше одного менеджера (управителя) з перевезень, який має добру репутацію та необхідну професійну компетентність, а також:

– фактично керує діяльністю підприємства з перевезень;

– є найманим працівником або керівником, акціонером підприємства. У разі, коли діяльність з перевезення провадиться фізичною особою-підприємцем, менеджером (управителем) з перевезень повинна бути така фізична особа-підприємець.

Якщо автомобільний перевізник не відповідає вимозі щодо професійної компетентності або не має в штаті хоча б одного менеджера (управителя) з перевезень, орган ліцензування приймає рішення про видачу ліцензії за умови, що:

– автомобільний перевізник призначив за договором фізичну особу, що має право на виконання обов'язків менеджера (управителя) з перевезень від імені автомобільного перевізника;

– договір, який пов'язує автомобільного перевізника з менеджером (управителем) з перевезень, зобов'язує його безпосередньо та постійно виконувати щонайменше такі обов'язки, як забезпечення придатності транспортних засобів до експлуатації, перевірка договорів та документів на перевезення, дотримання правил перевезень, режимів праці та відпочинку водіїв, умов ліцензування, основ бухгалтерського обліку, розподіл транспортних засобів, вантажів або послуг, забезпечення виконання вимог щодо безпеки дорожнього руху та перевезень;

– менеджер (управитель) з перевезень діє виключно в інтересах автомобільного перевізника та виконує свої обов'язки незалежно від впливу з боку осіб або підприємств, що замовляють послуги з перевезення;

– менеджер (управитель) з перевезень може управляти діяльністю до чотирьох автомобільних перевізників включно, які використовують не більш як **50** транспортних засобів для надання послуг з перевезення [2, ст. 34²].

На підтвердження задовільного фінансового стану щодо здатності виконувати свої господарські зобов'язання протягом фінансового року юридична особа надає за останній звітний рік фінансову звітність, а фізична особа-підприємець – податкову звітність або документи, що підтверджують наявність основних засобів, суму отриманого доходу, оборотних та фінансових активів на загальну суму не менш як **1500** неоподаткованих мінімумів у разі використання одного транспортного засобу, та **800** неоподаткованих мінімумів за використання кожного наступного транспортного засобу.

Вимоги щодо підтвердження задовільного фінансового стану автомобільного перевізника визначаються ліцензійними умовами на провадження господарської діяльності на автомобільному транспорті [2, ст. 34³].

Однак, на думку Комітету Верховної Ради України з питань транспорту, вимога щодо «задовільного фінансового стану автомобільного перевізника», яка в проекті закону визначається як «стійка ліквідність, платоспроможність та фінансова стійкість підприємства, його забезпеченість власними оборотними засобами, ефективне використання ресурсів підприємства», не в повній мірі відповідає пункту **10** преамбули Регламенту (ЄС) **1071/2009**, яким встановлено необхідність мати мінімальне фінансове положення для забезпечення їх належного запуску та управління автотранспортним підприємством, у тому числі в проекті не передбачені такі механізми підтвердження задовільного фінансового стану як банківська гарантія або договір страхування професійної відповідальності перевізника, що може стати простим та економічним методом демонстрації відповідного фінансового положення підприємств [7].

Відповідно до Висновку Головного науково-експертного управління Апарату Верховної Ради України, «ефективне використання ресурсів підприємства» є не стільки показником задовільного фінансового стану, скільки інструментом його забезпечення [8].

Спеціальні вимоги до професійної компетентності керівників, менеджерів (управителів) з перевезень та водіїв запропоновані статтею **34⁴** законопроекту, також передбачено спеціальне навчання.

Керівник, менеджер (управитель) з перевезень повинен володіти знаннями у сферах цивільного, комерційного, соціального, податкового права, з питань ділового та фінансового управління підприємством, допуску до ринку перевезень, технічних приписів, вимог, умов та технології перевезень, експлуатації транспортних засобів, безпеки транспортного процесу.

Автомобільні перевізники зобов'язані забезпечувати спеціальне навчання один раз на десять років, а тих, що останні п'ять років не працювали керівниками, менеджерами (управителями) з перевезень, – один раз на п'ять років, водіїв – один раз на п'ять років. У результаті навчання складається письмовий іспит.

Але є випадки, коли Свідоцтво професійної компетентності керівника, менеджера (управителя) з перевезень видається керівнику, фізичній особі-підприємцю без складення іспиту:

– у разі наявності вищої освіти та досвіду роботи протягом останніх десяти років керівником автомобільного перевізника, що мало добру репутацію;

– з предметів, які охоплюються наявною в особи кваліфікацією вищої освіти.

Свідоцтво професійної компетентності водія для надання послуг із перевезення вантажів вантажними автомобілями можуть одержати водії, які мають посвідчення водія на право керування транспортним засобом категорії С1, С1Е, С, СЕ згідно з класифікацією, визначеною Конвенцією про дорожній рух [2, ст. 34¹].

Що стосується вимог до професійної компетентності, змістом якої є визначені в проекті закону вимоги до менеджера (управителя) з перевезень (ч. 1 ст. 34² Закону України «Про автомобільний транспорт»), вони містять деякі розбіжності з ч. 1 ст. 4 Регламенту (ЄС) 1071/2009.

На погляд Комітету, більш коректним було б таке формулювання цих вимог: безпосередньо та на постійній основі керує діяльністю підприємства з перевезень; має стійкий зв'язок з підприємством, зокрема, є його найманим працівником, керівником, власником чи співвласником, чи здійснює керівництво таким підприємством. У випадку, якщо перевізником є фізична особа, то менеджером з перевезень повинна бути така фізична особа [7].

Вимоги до водія. Законопроектом передбачена гармонізація соціального законодавства в галузі автомобільного транспорту, а саме ст. 17 встановлені вимоги до персоналу автомобільного транспорту.

Це сприятиме покращенню якості обслуговування споживачів, дозволить підвищити рівень якості та безпечності надання послуг на автомобільному транспорті, що вплине позитивно не тільки на перевезення швидкопсувних вантажів, але й інших вантажів. Дозволить почати вирішувати проблеми скарг на неохайність та невічливість водіїв, що є причиною відмови постачальників від співпраці.

Отже, персонал автомобільного транспорту повинен відповідати наступним вимогам:

- мати необхідний рівень професійної компетентності відповідно до законодавства;
- забезпечувати якісне та безпечне надання послуг автомобільного транспорту;
- ввічливо та уважно реагувати на звернення і скарги споживачів послуг автомобільного транспорту.

Законопроектом встановлюється мінімальний вік для водія – 18 років, щоденний час роботи не більше 9 годин, щотижневий час роботи не більше 56 годин. Після керування ТЗ протягом чотирьох год. відпочинок водія має складати не менше 45 хв. безперервно. Стосовно тривалості постійного щоденного відпочинку водія протягом 24-годинного періоду, то він має становити 11 годин, а тривалість постійного щотижневого періоду відпочинку – 45 год. [2].

Вимоги до транспорту. Відповідно до запропонованих змін до ст. 29 Закону України «Про дорожній рух» 1993 р., передбачається допуск транспортних засобів до участі у дорожньому русі. До участі в дорожньому русі допускаються транспортні засоби, що відповідають Класифікації колісних транспортних засобів [9], а їх технічний стан також відповідає вимогам технічних приписів, правил, норм і нормативів, чинних на дату першої реєстрації в Україні, що мають сертифікат відповідності, підлягають обов'язковій перевірці придатності до експлуатації, обов'язковому технічному контролю – пройшов таку перевірку (контроль).

Під технічними приписами, правилами, нормами і нормативами у законопроекті розуміють Правила Європейської Економічної Комісії Організації Об'єднаних Націй (Правила ЄЕК ООН) – міжнародні технічні регламенти, які є додатками до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, підписаної 20 березня 1958 року в м. Женеві, з поправками 1995 року (Женевська угода 1958 року) [10]; Приписи Європейської Економічної Комісії Організації Об'єднаних Націй (Приписи ЄЕК ООН) – міжнародні технічні регламенти стосовно вимог до транспортного засобу, які є додатками до Угоди про прийняття єдиних технічних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів і про взаємне визнання таких оглядів, підписаної 13 листопада 1997 року в м. Відні (Віденська угода 1997 року) [11]; нормативно-правові акти,

зокрема технічні регламенти, а також технічні вимоги, що стосувалися певних категорій транспортних засобів до їх першої державної реєстрації.

Відповідно, нововведеннями ЗУ «Про дорожній рух» виступають ст. 35¹, 35², 35³, 35⁴, 35⁵, 35⁶, 35⁷, 36, які регулюють нову систему проведення технічного огляду, що містять положення про систему обов'язкової перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації, визначають об'єкти проведення перевірки придатності до експлуатації, періодичність її проведення, класифікацію невідповідностей придатності транспортного засобу до експлуатації, суб'єктів проведення перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації, поширення інформації про проведення обов'язкової перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації, державний нагляд у сфері обов'язкової перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації, уповноважені суб'єкти проведення перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації, основні організаційні вимоги до технічного обслуговування, ремонту транспортних засобів [2].

Відповідно проведення ТО буде здійснюватися незалежними ліцензованими провайдерами – юридичними особами незалежними ані від виробника, ані від продавця ТЗ, ані від сервісу. Ліцензований провайдер повинен мати своє обладнання, приміщення та персонал. Технічний огляд будуть проводити сертифіковані спеціалісти та за результатами огляду видавати документи за власним підписом та печаткою і нести персональну відповідальність. Таким чином, виникає подвійний контроль.

Стосовно ТЗ, то при першому продажу від виробника, чи при імпорті на митну територію України дані про такий ТЗ будуть заноситися в єдиний електронний реєстр ТЗ (виробник/імпортер). При продажу або імпорті нові авто та при ТО всі інші авто будуть заноситися в електронний реєстр, там буде міститися вичерпна інформація про ТЗ (тип ТЗ, рік випуску потужність, тип двигуна, маса ТЗ, дата ТО).

Тобто, запропоновано створити державний реєстр автомобільних перевізників шляхом внесення змін до ЗУ «Про транспорт», доповнивши ст. 8 вимогам стосовно ліцензування, яка передбачає, що транспортні засоби, які мають право використовувати автомобільні перевізники для перевезення пасажирів та/або вантажів, вносяться до державного реєстру автомобільних перевізників.

Стосовно митного оформлення транспортних засобів, їх частин, а також першої державної реєстрації транспортних засобів, введення в обіг їх частин здійснюються за наявності сертифіката відповідності, виданого за вимогами та процедурами оцінки відповідності, передбаченими Угодою про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, укладеною у 1958 році, з поправками 1995 року Женевською угодою 1958 року (Женевська Угода 1958 року) та адаптованими до законодавства Європейського Союзу [10].

Порядок видачі таких сертифікатів відповідності визначає Кабінет Міністрів України.

Пропуск на митну територію України з метою вільного обігу та першу державну реєстрацію в Україні транспортних засобів за кодами товарних позицій 8701 20, 8702, 8703, 8704, 8705 згідно з УКТЗЕД як вироблених в Україні, так і ввезених на митну територію України, нових і таких, що були в користуванні, здійснюється за умови їх відповідності екологічним нормам:

– не нижче рівня «ЄВРО-5» – з 1 січня 2016 року, за винятком транспортних засобів, вироблених в Україні або ввезених на митну територію України до 31 грудня 2015 року включно, а також за винятком транспортних засобів, вироблених в Україні або ввезених на митну територію України з 1 січня 2016 року по 31 грудня 2017 року, які мають чинний сертифікат або інший документ про підтвердження відповідності, виданий до 31 грудня 2015 року згідно із законодавством України, який підтверджує, що конструкція даного транспортного засобу відповідає екологічним нормам не нижче рівня «ЄВРО-4»;

– не нижче рівня «ЄВРО-6» – з 1 січня 2018 року, за винятком транспортних засобів, вироблених в Україні або ввезених на митну територію України до 31 грудня 2017 року

включно, а також за винятком транспортних засобів, вироблених в Україні або ввезених на митну територію України з 1 січня 2018 року по 31 грудня 2019 року, які мають чинний сертифікат або інший документ про підтвердження відповідності, виданий до 31 грудня 2017 року згідно із законодавством України, який підтверджує, що конструкція даного транспортного засобу відповідає екологічним нормам не нижче рівня «ЄВРО-5».

Отже, у випадку невідповідності рівня газових викидів максимально допустимим значенням транспортні засоби не допускатимуться до експлуатації. Імпорт ТЗ не менше Євро 5.

Висновки і подальші напрями досліджень. У статті проаналізовано зміни, запропоновані законопроектом «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері автомобільного транспорту з метою приведення їх у відповідність з актами Європейського Союзу» – реєстр. № 4683 від 17.05.2016 р., а саме вимоги до перевізників, транспортних засобів та водіїв. Розроблений законопроект спрямований на покращення ситуації в галузі автомобільних перевезень, підвищення відповідальності керівників автотранспортних підприємств, стимулювання професійного росту, можливості контролю знань і навичок, передбачає наявність задовільного фінансового стану – для забезпечення платоспроможності учасників ринку перевезень. Впровадження нововведення стосовно персоналу дасть можливість регулювати та контролювати робочий час водія, виключити ситуації перевтоми водія, що може спричинити ДТП, виключити ситуації «економії» підприємств на робочому часі водіїв. Результатом може стати покращення «обличчя водія».

Вимоги, спрямовані на оновлення парку ТЗ, дадуть можливість покращити якість обслуговування, виключити ряд проблем, що виникають при перевезеннях застарілими ТЗ, зменшити шкідливі викиди у навколишнє середовище, але при цьому це призведе до «здорожчання» вартості перевезень. Запровадження нової системи проведення ТО забезпечить чіткий контроль за справжнім станом ТЗ.

Виникає питання, яким чином на практиці впровадити ці норми з мінімальними грошовими витратами для перевізників. Адже нові вимоги – це, по-перше, можливість навести лад в галузі перевезень, а по-друге – це грошові витрати для учасників ринку. Але ці зміни є необхідними, тому ми маємо бути до них готові.

Список використаних джерел:

1. Угода про асоціацію Україна – ЄС, між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: Угоду ратифіковано із заявою Законом № 1678-VII від 16.09.2014 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/984_011

2. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері автомобільного транспорту з метою приведення їх у відповідність з актами Європейського Союзу: проект закону від 17 травня 2016 р. № 4683 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=59136

3. Директива Ради 92/6/ЄЕС від 10 лютого 1992 р. щодо встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості для певних категорій механічних засобів у Співтоваристві (Офіційний вісник ЄС, L 57, 2 березня 1992 р., с. 27).

4. Директива Ради 96/53/ЄС від 25 липня 1996 р. про встановлення для певних наземних транспортних засобів, що рухаються в межах Співтовариства, максимально дозволених розмірів під час національних і міжнародних перевезень і максимально дозволеної ваги під час міжнародних перевезень (Офіційний вісник ЄС, L 235, 17 вересня 1996 р., с. 59–75).

5. Регламент (ЄЕС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 р. щодо гармонізації відповідного соціального законодавства, що регулює відносини в галузі автомобільного транспорту та вносить зміни до Регламенту Ради (ЄЕС) № 3821/85 і (ЄС) № 2135/98 та скасовує Регламент Ради (ЄЕС) № 3820/85 (Офіційний вісник ЄС, L 102, 11 квітня 2006 р., с. 1–14).

6. Регламент (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 р. про встановлення спільних правил стосовно умов, яких потрібно дотримуватись для провадження діяльності оператора автомобільних перевезень і про припинення дії Директиви Ради 96/26/ЄС (Офіційний вісник ЄС, L 300, 14 листопада 2009 р., с. 51–71).

7. Висновок Комітету Верховної Ради України з питань транспорту від 02 листопада 2016 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=59136

8. Висновок Головного науково-експертного управління Апарату ВРУ від 07 липня 2016 р. на проект Закону України «Пронесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері автомобільного транспорту з метою приведення їх у відповідність з актами Європейського Союзу» № 4683 від 17 травня 2016 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=59136

9. Про єдині вимоги до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються: Постанова Кабінету Міністрів України від 22 грудня 2010 р. № 1166 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1166-2010-%D0%BF>

10. Правила Європейської Економічної Комісії Організації Об'єднаних Націй (Правила ЄЕК ООН) – міжнародні технічні регламенти, які є додатками до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, підписаної 20 березня 1958 року в м. Женеві, з поправками 1995 року (Женевська угода 1958 року) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_343

11. Приписи Європейської Економічної Комісії Організації Об'єднаних Націй (Приписи ЄЕК ООН) – міжнародні технічні регламенти стосовно вимог до транспортного засобу, які є додатками до Угоди про прийняття єдиних технічних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів і про взаємне визнання таких оглядів, підписаної 13 листопада 1997 року в м. Відні (Віденська угода 1997 року) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_343

12. Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів: Закон України від 06 липня 2005 р. № 2739-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2739-15>

** Сопоцько Ольга Юріївна – аспірантка, асистент кафедри транспортного права та логістики Національного транспортного університету.*

Стаття надійшла до редакції 19.01.2017 р.