

УДК 338.24.021.8:656.2:504.06

*Зоряна Двуліт, к.е.н.
(доц., докторант, проф. кафедри «Менеджмент»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту, м. Київ)*

**ІНТЕГРАЦІЯ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ
УКРАЇНИ В ЗАЛІЗНИЧНУ СИСТЕМУ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ:
ЕКОЛОГІЧНА СКЛАДОВА**

На сьогодні європейська інтеграція є одним з найважливіших і ключових пріоритетів української політики. З метою створення сприятливих умов для інтеграції, транспорт має розвиватися випереджаючими темпами, а транспортна політика України повинна здійснюватись з урахуванням вимог Європейського Союзу. Транспортне співробітництво потребує участі України у міжнародних у тому числі й європейських транспортних організаціях, приєднання до конвенцій та угод у галузі міжнародних перевезень. Сучасні тенденції розвитку системи міжнародних економічних відносин передбачають зміну традиційних поглядів і підходів до розв'язання проблем функціонування, як національних транспортних систем різних країн світу, так і світової транспортної системи в цілому.

Автором здійснено комплексний аналіз з метою систематизації міжнародних організацій в галузі залізничного транспорту, членами яких є Україна, а також досліджено європейське законодавство в галузі залізничного транспорту, яке імплементоване або планується імплементувати в українське транспортне право, зокрема, у сфері управління впливом від діяльності підприємств залізничного транспорту на навколишнє природне середовище. Детально розглянуто Директиви та Регламенти Ради Європи, які відображають етапи розвитку та становлення європейського залізничного права, у т.ч. ті, що стосуються оцінки впливу на навколишнє природне середовище від зазначених підприємств.

Ключові слова: підприємства залізничного транспорту, залізничний транспорт, європейська інтеграція, європейське залізничне законодавство, міжнародні організації, директива, регламент, навколишнє природне середовище.

© Двуліт З.П., 2015

*Зоряна Двулит, к.э.н.,
(доц., докторант, проф. кафедри «Менеджмент», Государственный экономи-
ко-технологический университет транспорта, г. Киев)*

**ИНТЕГРАЦИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
УКРАИНЫ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СИСТЕМУ ЕВРОПЕЙСКОГО
СОЮЗА: ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ**

На сегодня европейская интеграция является одним из важнейших и ключевых приоритетов украинской политики. С целью создания благоприятных условий для интеграции, транспорт должен развиваться опережающими темпами, а транспортная политика Украины должна быть согласована с требованиями Европейского союза. Транспортное сотрудничество требует участия Украины в международных, в том числе и европейских транспортных организациях, присоединение к конвенциям и соглашениям в области международных перевозок. Современные тенденции развития системы международных экономических отношений предусматривают изменение традиционных взглядов и подходов к решению проблем функционирования, как национальных транспортных систем разных стран мира, так и мировой транспортной системы в целом.

Автором осуществлен комплексный анализ с целью систематизации международных организаций в области железнодорожного транспорта, членами которых является Украина, а также исследовано европейское законодательство в области железнодорожного транспорта, которое имплементировано или планируется имплементировать в украинское транспортное право, в частности в сфере управления воздействием от деятельности предприятий железнодорожного транспорта на окружающую среду. Детально рассмотрены Директивы и Регламенты Совета Европы, которые отражают этапы развития и становления европейского железнодорожного права, в т.ч. те, которые касаются оценки влияния на окружающую среду от указанных предприятий.

Ключевые слова: предприятия железнодорожного транспорта, железнодорожный транспорт, европейская интеграция, европейское железнодорожное законодательство, международные организации, директива, регламент, окружающая среда.

*Zoriana Dvulit, PhD Economics, Doctoral Student, Prof. of the Department
«Management» (State Economy and Technology University of Transport, Kyiv)*

**INTEGRATION UKRAINIAN RAILWAY ENTERPRISES INTO RAILWAY
SYSTEM OF EUROPEAN UNION: ENVIRONMENTAL COMPONENT**

Today the European integration is one of the most important and the key priorities of Ukrainian policy. In order to create favorable conditions for integration, transport must develop faster pace, Ukraine transport policy should be made taking into account

the requirements of the European Union. Transport cooperation requires the participation of Ukraine in international including European transport organizations, adherence to conventions and agreements in international traffic. Modern trends of international economic relations involve changing traditional attitudes and approaches to solving problems functioning, as a national transport systems different countries so the world transport system as a whole.

The author conducted a comprehensive analysis with the purpose to systematize the international organizations in the field of railway transport, whose members are Ukraine, and studied European legislation in the field of railway transport, which is implemented to or planned to implement in Ukrainian transport law, particularly in the sphere of influence of railway enterprises' activities on the environment. The Directives and the Regulations of the Council of Europe, which reflect the stages of development and establishment of a European railway law, including those relating to the assessment of the impact on the environment of these enterprises have been considered in detail.

Keywords: *railway enterprises, railway transport, European integration, European railway legislation, international organizations, directive, regulation, environment*

Постановка проблеми. Залізниця є базовою галуззю економіки та найважливішим стрижневим елементом транспортної системи України. В умовах глобалізації світової економіки, що зумовлює активізацію міждержавних господарських зв'язків, роль транспорту стабільно та стрімко зростає. Сучасні тенденції розвитку системи міжнародних економічних відносин передбачають зміну традиційних поглядів та підходів до розв'язання проблем функціонування як національних транспортних систем різних країн світу, так і світової транспортної системи в цілому.

Світова транспортна система є важливим елементом інфраструктури світового господарства, основою виробничих та зовнішньоторговельних зв'язків між окремими державами, чинником, що забезпечує організацію світового економічного простору й реалізацію та поглиблення міжнародного поділу праці. Транспорт є інструментом інтеграції національної економіки у систему світових господарських зв'язків, які ґрунтуються на Європейському законодавстві, і створює додаткові конкурентні переваги для національних економік у межах світового господарства. Потенціал світової транспортної системи зумовлює можливості світового господарства для ефективного розвитку на основі Європейського законодавства.

На сьогодні європейська інтеграція є одним з найважливіших та ключових пріоритетів української політики. З метою утворення сприятливих умов для інтеграції випереджаючими темпами має розвиватися транспорт, а транспортна політика України має бути узгоджена з вимогами ЄС. Транспортне співробітництво потребує участі України у міжнародних в тому числі й європейських транспортних організаціях, приєднання до конвенцій та угод в галузі міжнародних перевезень.

В рамках реалізації Стратегії сталого розвитку, що має на меті впровадження в Україні європейських стандартів життя та вихід України на провідні позиції у світі, основними цілями розвитку транспортного сектору економіки України на період до 2020 р. визначено: розвиток транспортної інфраструктури та модернізація рухомого складу для забезпечення зростаючої мобільності населення та прискорення переміщення товаропотоків; забезпечення конкурентоспроможності та якості транспортних послуг для економіки; забезпечення доступності та якості транспортних послуг населенню; інтеграція до ЄС та розвиток експорту транспортних послуг;

підвищення ефективності державного управління та розвиток конкурентного середовища; підвищення екологічності, енергоефективності транспортних процесів та безпеки перевезень пасажирів і вантажів. Тому необхідно здійснити комплексний аналіз європейського залізничного законодавства, в тому числі й у частині впливу на навколишнє природне середовище для визначення напрямів та виявлення особливостей інтеграції України в транспортну систему ЄС, враховуючи управління діяльності підприємств залізничного транспорту щодо впливу на навколишнє природне середовище.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемами реформування залізничного транспорту, зокрема ефективності функціонування залізничного транспорту в умовах його структурних змін, посилення конкуренції та розвитку різних форм власності, займались як вітчизняні, так і іноземні вчені: Є. Сич, М. Макаренко, Н. Колесникова, В. Пасічник, Ю. Федюшин, Ю. Цветов, Т. Мукмінова, Ф. Хусаїнов, М. Потетюєва, Д. Ейтутіс, С. Крищенко [1], В. Орлова [2] та ін. Питання входження України до міжнародної і загальноєвропейської транспортної мережі, приєднання до міжнародних і європейських транспортних організацій розглянуті в працях багатьох науковців і дослідників, зокрема Т. Сирийчика, Х. Клімкевича, О. Парубця, Ф. Шульженко, О. Гайдуліна, Р. Кундрика, І. Булгакова, О. Клепікова та ін.

Гальмування процесів приєднання України до міжнародних і європейських транспортних організацій, неузгодженість національного законодавства з вимогами міжнародного транспортного права призводять до неефективного використання їх транзитного потенціалу [3]. Незважаючи на значну кількість робіт, присвячених даній тематиці, залишаються недослідженими питання розвитку трансграничного транспортного співробітництва та визначення ролі й участі України в міжнародних транспортних організаціях.

Мета статті. Здійснити аналіз та систематизувати міжнародні організації в галузі залізничного транспорту, членами яких є наша держава, а також дослідити європейське законодавство в галузі залізничного транспорту, яке імплементоване або планується імплементувати в українське транспортне право, зокрема у сфері управління впливом від діяльності підприємств залізничного транспорту на навколишнє природне середовище.

Виклад основного матеріалу дослідження. Залізничний транспорт Європи, який займав домінуючі позиції ринку перевезень, в першій половині ХХ ст. почав занепадати. Залізниці в основному належали державі, хоча й існувала невелика частка так званих малих приватних залізниць; деякі з них збереглись до нашого часу. На той час основна увага приділялась розвитку автомобільних шляхів. Відтак, розвиток європейського законодавства в галузі залізничного транспорту розпочався в середині 60-х років, коли залізниці провідних західноєвропейських країн переживали свої не найкращі часи. Та впродовж другої половини ХХ ст. відбулось поступове відродження європейського залізничного транспорту, а з розвитком Європейського Співтовариства в 1990-х – на початку 2000-х рр. остаточно оформилось європейське залізничне законодавство.

Цілі політики ЄС стосовно залізниць спрямовані на посилення позицій залізничного транспорту у конкуренції з іншими видами транспорту, підвищення ефективності залізниць, а також заснування Транс'європейської залізничної мережі (TEN). На території ЄС мають бути утворені рівні умови для чесної конкуренції на ринку залізничних перевезень шляхом лібералізації державного регулювання, гармонізації техніко-технологічних стандартів і нормативних умов. Відповідно до законодав-

ства ЄС у кожній державі-члені має бути утворений регулятивний орган в сфері залізничного транспорту. Головним завданням такого органу є гарантування справедливих і недискримінаційних умов доступу до залізничної мережі та послуг.

З точки зору технічних та технологічних питань (розвиток інфраструктури, типи рухомого складу, норми з безпеки та екології, швидкісні параметри, експлуатаційна сумісність, перевізні документи тощо) залізничний транспорт як частина єдиної системи є суб'єктом проведення необхідних змін з метою наближення до європейських стандартів та норм. З огляду на наближення до стандартів ЄС системи управління, доступу до ринку перевезень та інфраструктури, тарифної політики, вільної конкуренції, ліцензування та інше ці параметри на даний час є предметом проведення реформи на залізничному транспорті [3, с. 21-22].

Залізничне перевезення, порівняно з перевезеннями за допомогою інших різновидів транспорту, за своєю вартістю та безпекою є більш привабливим як для громадян, так і суб'єктів господарювання. На сьогоднішній час розроблено значну кількість договорів (конвенцій), головною метою яких є уніфікація правил міжнародного залізничного перевезення [4]. Багатосторонні конвенції та угоди в галузі залізничного транспорту розробляються міжнародними транспортними організаціями та укладаються на багатосторонній основі з договірними сторонами – країнами-членами цих організацій. Тому автором здійснено аналіз міжнародних організацій в галузі залізничного транспорту та вперше систематизовано їх у вигляді таблиці (табл. 1).

Імплементация норм європейського транспортного права в Україні повинна бути спрямована на створення перш за все такої структури залізниць, яка б була зорієнтована на отримання фінансового результату та мала максимальну гнучкість в умовах ринкового середовища. При цьому потрібно в повній мірі зберегти ті переваги стосовно експлуатаційної сумісності, які ми маємо на сьогоднішній день.

Якісно новий поглиблений формат відносин між Україною та ЄС покликана забезпечити Угода про асоціацію, яку Верховна Рада України та Європейський парламент синхронно ратифікували 16 вересня 2014 року [5]. Ця угода налічує понад тисячу сторінок, а за своєю структурою складається з преамбули, семи частин, 43 додатків та 3 протоколів [6]. Ратифікувавши Угоду про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода), Україна отримала інструмент та дороговказ для своїх перетворень. Виконання вимог цієї Угоди дає можливість Україні в подальшому стати повноцінним членом в Європейському Союзі. Такими вимогами є відповідність Копенгагенським критеріям – параметрам, яким мають відповідати держави-члени Європейського Союзу.

Стратегія сталого розвитку «Україна – 2020» визначає мету, вектори руху, дорожню карту, першочергові пріоритети та індикатори належних оборонних, соціально-економічних, організаційних, політико-правових умов становлення та розвитку України. Метою Стратегії є впровадження в Україні європейських стандартів життя та вихід України на провідні позиції у світі. Задля цього рух уперед здійснюватиметься за такими векторами:

– вектор розвитку – Україна має стати державою з сильною економікою та з передовими інноваціями. Для цього, передусім, необхідно відновити макроекономічну стабільність, забезпечити стійке зростання економіки екологічно невиснажливим способом, створити сприятливі умови для ведення господарської діяльності та прозору податкову систему;

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Таблиця 1

Міжнародні організації та участь України в них

Назва організації	Головні цілі	Членство	Участь України
1	2	3	4
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF) Міжурядова організація з міжнародних перевезень залізницею (ОТІФ)[7, 8, 9]	Сприяння, покращення міжнародного залізничного сполучення, зокрема шляхом встановлення єдиного правопорядку; врахування особливих державних інтересів; інтегруєбельності та технічної гармонізації в залізничному секторі; встановлення єдиної процедури з технічного допуску залізничного обладнання; дотримання всіх правил і рекомендацій; розвитку режиму єдиного правопорядку	членами є 43 держави	з 01.01. 2004 р.
Organisation for Co-Operation between Railways (OSJD) Організація співробітництва залізниць (ОСЖД) [10]	Розвиток міжнародних вантажних і пасажирських перевезень, створення єдиного залізничного транспортного простору в Євразійському регіоні, підвищення конкурентоспроможності трансконтинентальних залізничних напрямів, а також сприяння технічному прогресу і науково-технічному співробітництву в галузі залізничного транспорту	членами є 28 країн	з 01.09.1957 р.
Association Internationale du Congres des Chemins de Fer (AICCF) Міжнародна Асоціація Залізничних Конгресів (МАЗК)	Сприяння розвитку залізничного транспорту, його технічному прогресу, покращення науково-дослідної роботи в галузі транспорту, посилення обміну досвідом між членами організації за рахунок конгресів, які проводяться періодично, та інших взаємних зустрічей з більш обмеженою кількістю учасників загального або специфічного характеру; забезпечення членів організації широкою інформацією з проблем розвитку транспорту та публікування науково-технічних оглядів	Входить понад 100 учасників – урядів і залізничних адміністрацій країн	з 1992 р.
Union Internationale des Chemins de fer (UIC) Міжнародний Союз Залізниць (МСЗ) [11]	Сприяння співробітництву залізниць і розвитку залізничного виду транспорту для посилення його конкурентоспроможності, особливо в міжнародних перевезеннях	51 дійсний член, 37 асоційованих і 18 приєднаних	з 1992 р.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Comite international des transport ferroviaires (CIT) Міжнародний комітет залізничного транспорту [12]	Сприяння співробітництву залізниць і розвитку залізничного виду транспорту, уніфіковане використання та втілення в життя міжнародного права залізничних перевезень, передусім Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ)	Представники залізниць і підприємств з 38 країн світу	з 1998 року
Forum Train Europe (FTE) Форум залізниць Європи (ФТЄ) [13]	Сприяння прозорій та самостійній співпраці, що уможливило для всіх членів планування продуктивності їх міжнародних перевезень; надання в користування своїм членам нейтральної міжнародної координаційної платформи для міжнародного узгодження розкладів руху та планування продуктивності у пасажирських і вантажних перевезеннях залізницями з перетином кордонів; представлення активно своїх оперативних та стратегічних інтересів тощо		Україна є повноправним членом
Рада по залізничному транспорту держав – учасниць Співдружності (ЦСЖТ) [14]	Координування роботи залізничного транспорту на міжнародному рівні, розробка умов і принципів роботи для забезпечення функціонування й розвитку транспортно-економічних зв'язків між державами СНД, а також із третіми країнами, прийняття нормативних документів у межах своєї діяльності	Глави адміністрацій і органів управління залізничним транспортом держав-учасників Співдружності	Укрзалізниця є членом цієї ради
Conférence Européenne des horaires des trains de voyageurs (СЕН) Європейська конференція із розкладів пасажирських поїздів [13, с. 110]	Спільна розробка та узгодження розкладів руху потягів і вагонів у міжнародних пасажирських сполученнях	Урядові органи європейських країн, європейські залізничні та пароплавні адміністрації, лініями яких курсують потяги або судна, що перетинають один або кілька державних кордонів, які обслуговують міжнародні сполучення	з 1994 р.

Джерело: складено автором

– вектор безпеки – Україна має стати державою, що здатна захистити свої кордони та забезпечити мир не тільки на своїй території, а й у європейському регіоні. Визначальною основою безпеки має також стати забезпечення чесного і неупередженого правосуддя, невідкладне проведення очищення влади на всіх рівнях та забезпечення впровадження ефективних механізмів протидії корупції. Особливу увагу потрібно приділити безпеці життя та здоров'я людини, що неможливо без ефективної медицини, захищеності соціально вразливих верств населення, безпечного стану довкілля і доступу до якісної питної води, безпечних харчових продуктів та промислових товарів;

вектор відповідальності – це забезпечення гарантій, що кожен громадянин, незалежно від раси, кольору шкіри, політичних, релігійних та інших переконань, статі, етнічного та соціального походження, майнового стану, місця проживання, мовних або інших ознак, матиме доступ до високоякісної освіти, системи охорони здоров'я та інших послуг в державному та приватному секторах. Територіальні громади самостійно вирішуватимуть питання місцевого значення, свого добробуту і нести муть відповідальність за розвиток всієї країни;

– вектор гордості – Україна повинна зайняти гідне місце серед провідних держав світу, створити належні умови життя і праці для виховання власних талантів, а також залучення найкращих світових спеціалістів різних галузей [15].

Угода про асоціацію стала унікальним двостороннім документом, який виходить далеко за рамки подібних угод, укладених ЄС свого часу з країнами Центральної та Східної Європи. Угода не лише закладає якісно нову правову основу для подальших взаємин між Україною та ЄС, а й слугуватиме стратегічним орієнтиром для проведення системних соціально-економічних реформ в Україні, широкомасштабної адаптації законодавства України до норм і правил ЄС.

З укладенням Угоди відносини між Україною та ЄС мають бути переведені на новий рівень: від партнерства і співробітництва до політичної асоціації та економічної інтеграції. Важливим елементом Угоди є положення про створення поглибленої та всеохоплюючої зони вільної торгівлі. Україна розглядає Угоду про асоціацію як важливий крок на шляху наближення в перспективі до наступного етапу – підготовки до вступу в ЄС.

Проаналізувавши та систематизувавши європейське залізничне законодавство, автор пропонує розглянути Директиви та Регламенти Ради Європи, які відображають етапи розвитку та становлення європейського залізничного права. Слід відзначити, що ні Регламент, ні Директиви не мають сили закону в тій чи іншій європейській країні. Вони встановлюють принципи, котрим повинно відповідати внутрішнє законодавство країни-члена Європейського Співтовариства, вказують на необхідність внесення змін та доповнень до внутрішнього законодавства країни-члена Євросоюзу і, здебільшого, встановлюють конкретні терміни, в які вказані зміни та доповнення повинні набрати чинності [16].

Головна відмінність Директиви від Регламенту полягає в тому, що в першій, як правило, вказуються цілі і результати, які мають бути досягнуті шляхом застосування цього акту [17]. Розглянемо деякі з цих Директив, зокрема й ті, які стосуються оцінки впливу на навколишнє природне середовище (табл. 2).

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Таблиця 2

Директиви, які відображають етапи розвитку та становлення Європейського залізничного права

Назви Директив	Основні положення
Директива Ради від 29 липня 1991 р. про розвиток залізничних доріг Співтовариства (91/440/ЄЕС)	Мета – полегшення адаптації залізничних доріг Співтовариств до вимог Єдиного ринку і підвищення їхньої ефективності шляхом забезпечення незалежності управління залізничними підприємствами, відокремлення управління експлуатацією залізниць та інфраструктурою від надання залізничних перевезень з обов'язковим відокремленням їхніх рахунків та можливим організаційним чи інституційним відокремленням, вдосконалення фінансової структури підприємств, забезпечення доступу до мереж держав-членів міжнародним об'єднанням залізничних підприємств і залізничним підприємствам, які займаються міжнародними комбінованими перевезеннями вантажів
Директива Ради 92/106/ЄЕС від 7 грудня 1992 р. [18]	Встановлює спільні правила для окремих типів транспортування товарів між державами-членами
Директива Ради 95/18/ЄЕС від 19 червня 1995 р. щодо ліцензування залізничних підприємств	Стосується критеріїв, які застосовуються для видання, поновлення чи внесення змін до ліцензій, що призначаються державами-членами для залізничних підприємств, які були або будуть засновані у Співтоваристві
Директива 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 р. щодо внутрішніх перевезень небезпечних вантажів	Поширюється на перевезення небезпечних вантажів дорогою, залізницею або внутрішніми водними шляхами в межах або між державами-членами, в тому числі діяльність із завантаження та розвантаження, перевантаження на або з іншого виду транспорту та зупинки, що є необхідними за умов перевезення
Директива 2007/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 р. про сертифікацію локомотивів, якими керує машиніст поїзда, та поїздів у залізничній мережі у Співтоваристві	Встановлює умови та процедури сертифікації машиністів поїздів, які працюють на локомотивах або поїздах у системі залізничного сполучення Співтовариства. В ній зазначаються завдання, за які відповідають компетентні органи держав-членів, машиністи поїздів та інші зацікавлені особи цього сектора, зокрема керівники залізничних підприємств, інфраструктури та навчальних центрів
Директива 2008/57/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 17 червня 2008 р. про сумісність системи залізничного транспорту на території Співтовариства	Вона спрямована на створення умов, досягнення яких має сприяти забезпеченню сумісності в системі залізничних шляхів Співтовариства у спосіб, що відповідає положенням Директиви 2004/49/ЄС. Ці умови стосуються проектування, будівництва, введення в експлуатацію, модернізації, оновлення, експлуатації та технічного обслуговування компонентів системи, а також професійної підготовки та безпеки праці співробітників, які залучаються до її експлуатації та технічного обслуговування

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Директива Ради 95/19/ЄС від 19 червня 1995 р. про розподіл пропускної спроможності залізничної інфраструктури та стягнення плати за користування інфраструктурою	Метою є встановлення принципів та процедур, які мають застосовуватись до розподілу пропускної спроможності залізничної інфраструктури та стягнення плати за користування інфраструктурою для залізничних підприємств, які є або будуть засновані на території Співтовариства, та міжнародних об'єднань, до яких вони входять, де такі підприємства та об'єднання надають послуги
Директива Європейського Парламенту та Ради 2001/16/ЄС від 19 березня 2001 р. про експлуатаційну сумісність звичайної залізничної системи	Встановлює умови, які мають бути виконані для забезпечення експлуатаційної сумісності транс'європейської звичайної залізничної системи у межах території Співтовариства. Ці умови стосуються проектування, будівництва, введення в експлуатацію, модернізації, оновлення, експлуатації і технічного обслуговування частин такої системи, уведеної в експлуатацію після дати набуття чинності цією Директивою, а також професійної кваліфікації, техніки безпеки та охорони праці персоналу, який здійснює їх експлуатацію і технічне обслуговування
Директива Ради 96/48/ЄС від 23 липня 1996 р. про експлуатаційну сумісність транс'європейської високошвидкісної залізничної системи	Метою цієї Директиви є встановлення обов'язкових умов для досягнення експлуатаційної сумісності транс'європейської високошвидкісної залізничної системи в межах території Співтовариства
Директива 2004/35/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 21 квітня 2004 р. про екологічну відповідальність за попередження та ліквідацію наслідків завданої навколишньому середовищу шкоди [19]	Метою є, зокрема, запровадження спільних рамок для попередження та ліквідації наслідків екологічної шкоди, з обґрунтованою вартістю для підприємства
Директива 2002/49/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 25 червня 2002 р. з питань оцінки впливу шуму на навколишнє середовище	Стосується оцінки та управління шумом у навколишньому середовищі
Директива 2006/66/ЄС від 6 вересня 2006 р. щодо регулювання процесів зберігання й утилізації використаних батарейок і акумуляторів	Основна мета полягає в мінімізації негативного впливу батарей та акумуляторів і відходів батарей та акумуляторів на навколишнє природне середовище, що сприяє захисту, збереженню та поліпшенню стану якості навколишнього середовища

Джерело: складено автором

Збірник наукових праць ДЕУТ. Серія «Економіка і управління», 2015. Вип. 34

Мета Директиви 2004/35/ЄС, зокрема, запровадження спільних рамок для попередження та ліквідації наслідків екологічної шкоди, з обґрунтованою вартістю для підприємства-забруднювача. Попередження та ліквідацію наслідків екологічної шкоди належить запроваджувати за принципом «забруднювач-платник», а також із дотриманням принципу довготривалого розвитку. Фундаментальний принцип даної Директиви полягає в тому, що підприємець, діяльність якого спричинила екологічну шкоду або неминучу загрозу такої шкоди, вважатиметься фінансово відповідальним. Це спонукатиме підприємців вживати заходи та розробляти власну практику, спрямовану на мінімізацію ризиків екологічної шкоди, таким чином, щоб зменшити незахищеність від пов'язаних з останніми фінансових ризиків.

Директива 2002/49/ЄС стосується оцінки та управління шумом у навколишньому середовищі. Вона не стосується шуму, викликаного самою людиною, побутового шуму, того, що створюється на робочих місцях, всередині транспортних засобів та шуму, пов'язаного з військовою діяльністю у військових зонах.

Основна мета Директиви 2006/66/ЄС полягає в мінімізації негативного впливу батарей та акумуляторів та їх відходів на навколишнє природне середовище, що сприяє захисту, збереженню та поліпшенню стану якості навколишнього середовища. Щоб досягти цієї мети у сфері захисту навколишнього середовища, ця норма забороняє розміщення на ринку збуту певних батарей і акумуляторів, що містять кадмій або ртуть. Зазначений документ підтримує високий рівень процесу збирання та перероблення відпрацьованих батарей і акумуляторів, а також вдосконалену роботу персоналу в сфері охорони навколишнього середовища, задіяного упродовж усього терміну служби батарей та акумуляторів, як-от: виробників, дистриб'юторів, кінцевих споживачів, тих фахівців, які безпосередньо беруть участь в переробленні відпрацьованих елементів живлення. Ці правила є додатковими до чинного законодавства Європейського Союзу, зокрема до Директиви 2006/12/ЄС щодо відходів, Директиви 1999/31/ЄС з питань захоронення відходів та Директиви 2000/76 /ЄС з питань спалювання відходів. Ця Директива встановлює: правила, що стосуються розміщення на ринку батарей та акумуляторів, зокрема, тих, що містять небезпечні речовини; особливі правила щодо процесу збирання, оброблення, перероблення й утилізації відпрацьованих батарей та акумуляторів, доповнюючи відповідне законодавство щодо відходів та сприяючи організації високоефективного процесу збирання та перероблення відпрацьованих вищезазначених елементів живлення [20].

На сьогодні реформа залізничного транспорту України здійснюється відповідно до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр., затвердженої постановою КМУ від 16.12.2009 № 1390 та планів імплементації деяких актів законодавства ЄС у сфері залізничного транспорту, схваленими розпорядженням КМУ від 26.11.2014 № 1148.

Основною метою реформування залізничного транспорту є розвиток конкуренції на ринку залізничних перевезень та підвищення ефективності діяльності галузі, що потребує прийняття принципових рішень на державному рівні з вдосконалення структури, методів та принципів управління на залізницях. Тепер триває перший етап реформування, передбачений Програмою, в процесі якого, зокрема, розроблено проект нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт», який на сьогодні доопрацьовується спільно з нашими європейськими партнерами щодо врахування положень актів законодавства ЄС, імплементація яких визначена Угодою про асоціацію.

Директивою 91/440/ЄС від 29 липня 1991 р. про розвиток залізниць ЄС визначено, що «держави-члени вживають необхідні заходи для забезпечення незалежного статусу залізничних підприємств у сфері управління, адміністрування і внутрішнього контролю за адміністративними, економічними і фінансовими питаннями, відповідно до якого вони, зокрема, матимуть майно, бюджет і рахунки, відокремлені від майна, бюджету і рахунків Держави». 25 червня 2014 р. прийнято постанову Кабінету Міністрів України № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця», при створенні якого функції державного управління будуть передані до відповідного державного органу. Це дозволить забезпечити недискримінаційний підхід до принципів формування державної політики в галузі (правка автора: оскільки Укрзалізниця як суб'єкт господарювання не може встановлювати правила іншим учасникам ринку залізничних перевезень) та підвищить ефективність реалізації Укрзалізницею функцій господарського управління [21].

Висновки та пропозиції. Характерною особливістю правового регулювання у сфері залізничних перевезень є те, що основні питання перевезень вирішуються в міжнародних угодах (транспортних конвенціях), що містять уніфіковані норми, однаково визначають умови міжнародних перевезень вантажів і пасажирів.

Приєднання України до європейських та міжнародних структур і організацій в сфері регулювання транспорту свідчить про те, що існують проблеми у сфері адаптації національного законодавства до вимог міжнародного права з питань транспортного співробітництва. Проте Україна бере активну участь у конвенціях та багатосторонніх угодах, у формуванні міжнародних організацій, є членом багатьох впливових міжнародних організацій, в межах яких вона провадить вагому роботу, яка, віддзеркалює не лише загальні, а й національні інтереси нашої держави.

Відтак, імплементація норм і стандартів європейського законодавства в галузі залізничного транспорту в українське транспортне право, зокрема у сфері управління впливом на навколишнє природне середовище, слугуватиме забезпеченню проведення системних реформ залізничного транспорту в Україні та сприятиме захисту, збереженню і поліпшенню стану якості навколишнього природного середовища.

ЛІТЕРАТУРА

1. Ейтутіс Д., Крищенко С. Передумови реформування залізничного транспорту // Збірник наукових праць ДЕУТ. – Серія «Економіка і управління», 2012. – Вип. 21-22. – Ч. 1. – С. 56-65.
2. Орлова В.М. Європейська транспортна політика: орієнтири для залізничного транспорту України // Вісник економіки транспорту і промисловості, 2010. – №31. – С.52-56.
3. Міжнародні організації, конвенції та багатосторонні угоди в галузі транспорту : навч. посіб. – Т. 3. Залізничний транспорт / Г. М. Легенький, І. Б. Матвіїв, В. П. Мироненко, А. М. Новікова, В. М. Коськовецький, І. П. Юркова; Держ. автотранспорт. – НДІПІ. – К., 2009. – 200 с.
4. Міжнародне приватне право // В. М. Гайворонський. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://radnuk.info/pidrychnuku/privat/441-gaivoronsk/6354--s-4---.html>.
5. Про ратифікацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [Закон України від 16 вересня 2014 року]. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1678-18>.
6. Про імплементацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [Розпорядження Кабінету Міністрів України від 17 вересня 2014 р. № 847-р]. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/847-2014-p#n12>.
7. Сайт Укрзалізниці. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/about/activity/international_activities/intergovmeal.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

8. Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/994_291.
9. ОТІФ – Міжурядова організація міжнародних залізничних перевезень. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.otif.org.
10. Сайт Організації співробітництва залізниць. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.osjd.org>.
11. Устав Международного Союза Железных Дорог. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/998_088.
12. Міжнародний комітет залізничного транспорту. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.cit-rail.org/de/>.
13. Статут ФЗС. Форум залізниць Європи. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ci.uz.gov.ua/org/fze/fze.html>.
14. Совет по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sovetgt.org/index.php?link=1>.
15. Про Стратегію сталого розвитку «Україна – 2020» [Указ Президента України]. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>.
16. Європейське залізничне законодавство. Підбірка законодавчих актів Європейського Союзу, які відображають етапи розвитку та становлення Європейського залізничного права / Управління зовні.
17. Законодавство Європейського Союзу. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.transport-ukraine.eu/docs/27>.
18. Про доступ до ринку транспорту товарів дорожніми шляхами в межах Співтовариства на або з території держави-члена або через територію одного або декількох держав-членів [Регламент Ради (ЄЕС) № 881/92 від 26 березня 1992 року]. – ОВ № L 95, 9. 4. – 1992 року. – С. 1.
19. Про екологічну відповідальність за попередження та ліквідацію наслідків завданої навколишньому середовищу шкоди [Директива 2004/35/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 21 квітня 2004 року]. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/994_965.
20. Бондар О. І., Омельченко О. В., Двудліт З. П. Впровадження Директиви 2006/66/ЄС у країнах Європейського Союзу: досвід, проблеми (за матеріалами семінару в рамках програми TAIEХ у м. Братиславі 22-23 жовтня 2009 р.) // Матеріали III Українського екологічного конгресу: «Структурна перебудова та екологізація економіки в контексті переходу України до збалансованого розвитку», 10-11 грудня 2009 р. – К.: Центр екологічної освіти та інформації, 2009. – С.244-247.
21. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://new.mtu.gov.ua/content/reformi-zaliznichnogo-transportu.html>.

REFERENCES

1. Eitutis D., Kryshchenko S. *Peredumovy reformuvannia zaliznychnoho transportu [Pre-conditions of reformation of railway transport] // Zbirnyk naukovykh prats DETUT. – Seriya «Ekonomika i upravlinnia», 2012. – Vyp. 21-22. – Ch. 1. – S. 56-65.*
2. Orlova V.M. *Yevropeiska transportna polityka: oriientyri dlia zaliznychnoho transportu Ukrainy [European transport policy: orientiri is for the railway transport of Ukraine] // Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti, 2010. – №31. – S.52-56.*
3. *Mizhnarodni orhanizatsii, konventsii ta bahatostoronni uhody v haluzi transportu [International organizations, conventions and multilateral agreements in the industry of transport] : navch. posib. – T. 3. Zaliznychnyi transport / H. M. Lehenkyi, I. B. Matviiv, V. P. Myronenko, A. M. Novikova, V. M. Koskovetskyi, I. P. Yurkova; Derzh. avtotransport. – NDIPI. – K., 2009. – 200 s.*
4. *Mizhnarodne pryvatne pravo [International private law] // V. M. Haivoronskyi. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://radnuk.info/pidrychnuku/privat/441-gaivoronsk/6354--s-4---.html>.*
5. *Pro ratyfikatsiiu Uhody pro asotsiatsiiu mizh Ukrainoiu, z odniiei storony, ta Yevropeiskym Soiuzom, Yevropeiskym spivtovarystvom z atomnoi enerhii i yikhnimy derzhavamy-chlenamy, z inshoi storony [About ratification of Agreement about an association between Ukraine, from one side, and by European Union, European concord from atomic energy and their states-members, from other side] [Zakon Ukrainy vid 16 veresnia 2014 roku]. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1678-18>.*
6. *Pro implementatsiiu Uhody pro asotsiatsiiu mizh Ukrainoiu, z odniiei storony, ta Yevropeiskym Soiuzom, Yevropeiskym spivtovarystvom z atomnoi enerhii i yikhnimy derzhavamy-chlenamy, z inshoi storony [About implementation of Agreement about an association between Ukraine, from one side, and by European Union, European Concord from atomic energy and their states-members, from other side]*

[Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 17 veresnia 2014 r. № 847-r]. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/847-2014-r#n12>.

7. Sait Ukrzaliznytsi [Site of the Ukrainian railway]. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: http://www.uz.gov.ua/about/activity/international_activities/intergovernmental.

8. Konventsiia pro mizhnarodni zaliznychni perevezennia [Convention about international railway transportations] (KOTIF). [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/994_291.

9. OTIF – Mizhuriadova orhanizatsiia mizhnarodnykh zaliznychnykh perevezen [Intergovernmental organization of international railway transportations]. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: www.otif.org

10. Sait Orhanizatsii spivrobotnytstva zaliznyts [Site of Organization of collaboration of railways]. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.osjd.org>.

11. Ustav Mezhdunarodnogo Soiuzu Zheleznykh Doroh [Regulation of International Union of Railways]. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/998_088

12. Mizhnarodnyi komitet zaliznychnoho transport [International committee of railway transport]. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.cit-rail.org/de/>.

13. Statut FZY. Forum zaliznyts Yevropy [Regulation of FRE. Forum of railways of Europe]. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://ci.uz.gov.ua/org/fze/fze.html>.

14. Sovet po zheleznodorozhnomu transportu hosudarstv-uchastnykov Sodruzhestva [Council of railway transport of states-participants of Concord]. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.sovetgt.org/index.php?link=1>.

15. Pro Stratehiiu staloho rozvytku «Ukraina – 2020» [About Strategy of steady development «Ukraine – 2020»] [Ukaz Prezydenta Ukrainy]. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>.

16. Yevropeiske zaliznychne zakonodavstvo [European railway legislation]. Pidbirka zakonodavchykh aktiv Yevropeiskoho Soiuzu, yaki vidobrazhaiut etapy rozvytku ta stanovlennia Yevropeiskoho zaliznychnoho prava / Upravlinnia zovni...

17. Zakonodavstvo Yevropeiskoho Soiuzu [Legislation of European Union]. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.transport-ukraine.eu/docs/27>.

18. Pro dostup do rynku transportu tovariv dorozhnimy shliakhamy v mezhakh Spivtovarystva na abo z terytorii derzhavy-chlena abo cherez terytoriiu odnogo abo dekilkokh derzhav-chleniv [About access to the market of transport of commodities by travelling ways within the limits of Concord on or from territory of state-member or through territory of one or a few states-members] [Rehlament Rady (IeES) № 881/92 vid 26 bereznia 1992 roku]. – OV № L 95, 9. 4. – 1992 roku. – S. 1.

19. Pro ekolohichnu vidpovidalnist za poperedzhennia ta likvidatsiiu naslidkiv zavdanoi navkolyshno-mu seredovyshchu shkody [About ecological responsibility for warning and liquidation of consequences of the harm inflicted an environment] [Dyrektyva 2004/35/IeS Yevropeiskoho Parlamentu ta Rady vid 21 kvitnia 2004 roku]. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/994_965.

20. Bondar O. I., Omelchenko O. V., Dvulit Z. P. Vprovadzhennia Dyrektyvy 2006/66/IeS u krainakh Yevropeiskoho Soiuzu: dosvid, problemy [Introduction of Directive of 2006/66/ES in the countries of European Union: experience, problems] (za materialamy seminaru v ramkakh prohramy TAIEX u m. Bratislavi 22-23 zhovtnia 2009 r.) // Materialy III Ukrainskoho ekolohichnogo konhresu: «Strukturna perebudova ta ekolohizatsiia ekonomiky v konteksti perekhodu Ukrainy do zbalansovanoho rozvytku», 10-11 hrudnia 2009 r. – K.: Tsentr ekolohichnoi osvity ta informatsii, 2009. – S.244-247.

21. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://new.mtu.gov.ua/content/reformi-zaliznichnogo-transportu.html>.