

УДК 351.81(438)

Державне регулювання ринку автотранспортних послуг у Польщі

В.А. БАЛІН

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

Авторське резюме

Проаналізовано досвід державного регулювання ринку автотранспортних послуг в Польщі, адаптацію національного законодавства у цій сфері до стандартів ЄС. У цьому зв'язку особлива увага приділена аналізу положень Закону Республіки Польща «Про автомобільний транспорт», зокрема щодо умов і порядку ліцензування економічної діяльності в галузі автомобільного транспорту та організації контролю за виконанням перевізниками всіх норм і правил у роботі. Розкрито порядок контролю за дотриманням режиму праці і відпочинку водіїв транспортних засобів. Значне місце відведено висвітленню історії створення та розвитку Головної дорожньо-транспортної інспекції Республіки Польща, нормативно-правовому забезпеченню її роботи. Охарактеризовано структуру Головної дорожньо-транспортної інспекції, особливості функціонування та повноваження територіальних підрозділів, порядок добору кадрів та їх професійного навчання.

Ключові слова: автомобільний транспорт, послуги, транспортний засіб, державне регулювання, європейська інтеграція, контроль, штрафи, адаптація.

State regulation of road transport services in Poland

V.A. BALIN

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

Abstract

The experience of state regulation of motor transport market in Poland, adapting national legislation in this area to the EU standards. In this regard, special attention is paid to the analysis of the provisions of the Law of the Republic of Poland «On Automobile Transport», in particular the conditions and procedure for licensing of economic activities in the field of road transport and the organization of monitoring the implementation of the carriers of all the rules and regulations in the work. Discloses a procedure for monitoring compliance with the work and rest of drivers of vehicles. Considerable space is devoted to elucidating the history of creation and development of the main road traffic inspectorate Republic of Poland, regulatory support its work. Characterized the structure of the main road traffic inspection features of the functioning and powers of territorial divisions, the procedure of recruitment and training.

Keywords: road transport, services, vehicle, government regulation, European integration, control, fines, adaptation.

Постановка проблеми. Пріоритетною метою державної транспортної політики є стимулювання подальшого розвитку ринку транспортних послуг та входження до міжнародного транспортного ринку. Проблема розвитку сфери транспорт-

них послуг сьогодні набуває особливого значення для України, оскільки транспортна галузь є ключовим елементом економічного розвитку і суттєвим джерелом наповнення державного бюджету. Аналіз останніх досліджень свідчить,

що стан транспортної інфраструктури не забезпечує єдності транспортної системи і є однією з головних причин низької якості транспортних послуг, які надаються під час перевезення пасажирів та вантажів.

У той же час завданням та обов'язком кожної сучасної держави є захист життя та здоров'я громадян, а також гарантування їх безпеки під час роботи, відпочинку та подорожей автотранспортом. Питання державного регулювання автотранспортних послуг з метою інтеграції України в економіку ЄС потребує уваги та залишається недостатньо вивченим. Важливе значення має вивчення та адаптація в Україні досвіду Головної дорожньо-транспортної інспекції Республіки Польща, яка протягом короткого проміжку часу стала однією з кращих структур, що здійснює контроль за наданням автотранспортних послуг на дорогах та підприємствах в Європейському Союзі.

Аналіз досліджень і публікацій. Проблематика досліджень державного регулювання автотранспортних послуг в умовах інтеграції України до Європейського Союзу розглядалась у працях багатьох українських та європейських фахівців. Питання правового забезпечення національної економічної політики, структурно-галузевої політики були досліджені такими вченими, як Д.В.Задихайло, І.В. Мілейко, О.І.Відей, О.І. Ющик, В.А. Юсупов [3, 5, 7, 8, 9].

Мета дослідження. Метою статті є аналіз досвіду державного регулювання ринку автотранспортних послуг у Польщі та можливості його застосування в Україні.

Виклад основного матеріалу. Відповідно до міжнародних зобов'язань та стратегічної мети подальшої європейської інтеграції Україна продовжуватиме перетворення на основі зміцнення демократії, верховенства права, поваги до прав людини, принципу розподілу влади та незалежності суду, демократичних виборів згідно із нормами і стандартами ОБСЄ та Ради Європи. Людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність та безпека визнаються в Україні

найвищою соціальною цінністю [1]. ЄС вимагає впровадження окремих заходів та реформ у сфері автомобільного транспорту, що відповідає вимогам Конституції України:

- гарантування регулювання питання стосовно доступу до професійної діяльності міжнародного та національного транспортного сектору;

- введення міжнародних стандартів щодо обов'язкового дотримання часу роботи та відпочинку водіїв, забезпечення їхнього виконання;

- прийняття та реалізація плану дій щодо підвищення безпеки на дорогах.

Одним з нагальних завдань сьогодення є створення ефективної системи державного регулювання ринку автотранспортних послуг в Україні. Державне регулювання та контроль у сфері автомобільного транспорту реалізується шляхом проведення центральними та місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування економічної, тарифної, науково-технічної та соціальної політики, ліцензування, стандартизації та сертифікації на автомобільному транспорті, задоволення потреб автомобільного транспорту в паливно-енергетичних і матеріально-технічних ресурсах і транспортних засобах [2].

Доцільним є вивчення досвіду країн-членів ЄС з питань законодавчого регулювання цього виду діяльності та практичного здійснення контролю за суб'єктами господарювання на цьому ринку. Країни-члени ЄС доклали чимало зусиль задля створення сучасного контрольного органу в Польщі як з точки зору законодавчого забезпечення його роботи, так і матеріально-технічного облаштування. Сьогодні Головна дорожньо-транспортна інспекція Польщі не тільки виконує в повному обсязі свої функції на загальноєвропейському рівні, а й бере активну участь у проведенні навчальних програм для інспекторів інших держав, у тому числі й України.

1 травня 2004 р. Польща стала повноправним членом Євросоюзу. Згідно із стандартами ЄС, одним з основоположних принципів роботи у сфері автомо-

більшого транспорту є дотримання всіх конвенцій, що регламентують роботу перевізників. Для контролю за виконанням всіх норм і правил у роботі автомобільного транспорту в країнах-членах ЄС існують спеціальні служби. Слід зазначити, що законодавча база, яка існувала в державі до набуття членства в Європейському Союзі, була адаптована до вимог шляхом прийняття 20 квітня 2004 р. змін до національного Закону «Про автомобільні перевезення». Цей акт урахував вимоги Директив ЄС щодо мінімального рівня підготовки водіїв на автомобільному транспорті; взаємного визнання дипломів, сертифікатів та інших свідоцтв про кваліфікацію; стягнення плати за користування великими вантажними автомобілями деякими видами інфраструктури; технічного огляду транспортних засобів [4].

Зазначений Закон також встановив принципи діяльності Головної дорожньо-транспортної інспекції держави (Inspekcja Transportu Drogowego), що була створена в жовтні 2003 р. З осені 2002 р. до весни 2003 р. співробітники Головної дорожньо-транспортної інспекції проходили навчання в навчальному центрі в м. Легіново під керівництвом інспекторів відповідних служб з Німеччини і Франції, після чого вийшли на патрулювання доріг. Проте, варто зазначити, що відповідна підготовча робота ретельно проводилась і раніше. Так, вимога щодо обладнання транспортних засобів приладами контролю за режимом праці та відпочинку водіїв запроваджувалась з 1 січня 2003 р. До дати офіційного вступу Республіки Польща в ЄС ця норма не забороняла експлуатацію автомобілів, необладнаних відповідними приладами контролю, що були сертифіковані до 2003 р.

У зону відповідальності польської Головної дорожньо-транспортної інспекції потрапляють всі вантажні автомобілі і автопоїзди повною масою більше 3,5 т, а також рейсові і нерейсові автобуси, легкові таксі. Співробітники Інспекції несуть службу цілодобово. Повноваження в інспекторів найширші: від перевірки технічного стану машини

– аж до примусової відправки на СТО – до перевірки правильності перевезення вантажів і оформлення дорожньої документації, контролю за дотриманням міжнародних правил роботи водіїв [10].

Штрафи за порушення, що допускаються при перевезенні вантажів польськими автошляхами, встановлені Законом «Про автомобільні перевезення» від 6 вересня 2001 р. При цьому рівень штрафів досить високий. Наприклад, на перевантаженні вісі транспортного засобу при неправильно укладеному вантажі можна втратити від 120 до 1 200 євро. Транспортний інспектор може навіть зажадати підтвердження самого факту існування транспортної фірми в державі, де зареєстрований транспортний засіб. При цьому, якщо виникнуть непорозуміння, інспектор має право загнати машину на спеціальний штраф-майданчик, зрозуміло, за рахунок фірми-перевізника. Максимальна сума штрафів може сягати декількох тисяч євро.

В першу чергу Головну дорожньо-транспортну інспекцію цікавить оплата за проїзд по дорогах, що може бути підтверджена наявністю у водія дорожньої карти (Kartadrogowa). Ціни за проїзд залежать від повної маси транспортного засобу і термінів перебування в Польщі. Відсутність у водія такої дорожньої карти, рівно як і незаповнений бланк придбаної карти, карається штрафом до 1 000 євро. Звільняються від збору тільки транспортні засоби вантажопідйомністю (у тому числі і на причепі) менше 1,5 т і загальною масою не більше 3,5 т [10].

Наступним дуже важливим чинником є вимога про дотримання Конвенції про роботу екіпажів транспортних засобів, або, інакше кажучи, контроль за дотриманням режиму праці і відпочинку водіїв. Згідно із положеннями цієї Конвенції, водій не має права знаходитися за кермом довше певного часу. Схема проста: після кожних 4,5 год. за кермом водій зобов'язаний 45 хв. відпочивати. При цьому тривалість часу, проведеного за кермом, не повинна перевищувати 9 год., після чого встановлений 11-годинний відпочинок, а автотранспортний

засіб повинен знаходитися у відповідному місці на відстої. Час і всі параметри руху автопоїзда фіксуються тахографом – спеціальним приладом, встановленим в автомобілі. Транспортні інспектори вимагають для контролю всі диски тахографа за час рейсу, будь-які порушення, пов'язані з режимом роботи і відпочинку, караються істотними штрафами. За відсутність диска реєстрації тахографа (на якому протокуються режими руху автопоїзда), згідно зі статтею 92.1.10.7 Закону Польщі «Про автомобільний транспорт», доведеться викласти 2 000 злотих, за відсутність дисків за поточний тиждень і останній день попереднього тижня – по 500 злотих за кожен відсутній диск. За переробку, скорочення часу відстою та за відсутність перерви на відстої штрафи теж вельми суворі. Повторне використання диска рівнозначне його відсутності і карається також жорстко. Можна постраждати і в тому випадку, коли водій їде з напарником. Якщо інспектор впіймає за кермом не того водія, чия «шайба» стоїть під самописцем тахографа, – штраф 500 злотих [10].

Що дуже важливо, штрафи необхідно вносити або готівкою в касу, або прямим переказом на розрахунковий рахунок. При цьому жодні банківські гарантії та застави не приймаються. Документи на вантаж вилучаються інспектором і доставляються в територіальне відділення Дорожньої транспортної інспекції. Автопоїзд зможе поїхати далі тільки після того, як гроші зарахуються на відповідний рахунок. Звідки будуть перераховані гроші – неважливо, їх може заплатити фірма, експедитор, сам водій. Якщо грошей немає – автопоїзд стоїть під арештом в очікуванні платежу. Оплата штраф-майданчика – приблизно 10 євро за добу.

Також інспектори перевіряють технічний стан тягачів і причепів. Лампочка в ліхтарі габариту, що перегоріла, може обійтися в 100 – 200 злотих. Інспектори можуть обмежитися зовнішнім контрольним оглядом автомобілів. Технічний стан транспортних засобів (параметри вихлопних газів, справність галь-

мівної системи і так далі) перевіряють за наявності необхідного устаткування. Зважування транспортних засобів для визначення допустимого навантаження на осі автопоїзда періодично проводиться інспекторами спільно з митниками на кордонах Польщі. Зрозуміло, інспектори перевіряють документи на вантаж, у тому числі й митні – TIR-carnet (книжку МДП), CMR-накладну, SAD або документ про загальний транзит «Т» [10].

Одним із важелів забезпечення безпеки та ефективного державного регулювання є ліцензування або надання доступу до ринку автотранспортних послуг.

Відповідно до Регламенту (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 р. про встановлення спільних правил стосовно умов, яких потрібно дотримуватися для заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень і про припинення дії Директиви Ради 96/26/ЄС, всіма країнами-членами ЄС використовуються три основні принципи ліцензування: добросовісність претендентів на отримання ліцензії, їх фінансова забезпеченість та професійна відповідність. Плата за отримання та строк, на який видається ліцензія, в цих державах є різною. Суб'єкт, що має намір отримати ліцензію, повинен мати хоча б один власний або орендований транспортний засіб та приміщення, в яких зберігається звітність про його фінансово-господарську діяльність та документи стосовно часу праці та відпочинку водіїв [10].

Законом Польщі «Про автомобільний транспорт», із змінами і доповненнями, визначені умови ліцензування. Зазначається, що ліцензія є адміністративним рішенням, прийнятим міністром, який відповідає за транспорт, або органом місцевого самоврядування, що надає право на здійснення економічної діяльності в галузі автомобільного транспорту. Компетентним органом з питань видачі, відмови, внесення змін або відкликання ліцензії на міжнародних перевезеннях є міністр, на національному транспорті – воєвода, на перевезення в режимі таксі – мер міста проживан-

ня підприємця. Ліцензія видається на певний строк не менш як на 2 роки і не більше ніж на 5 років, в залежності від побажання підприємця.

Для отримання ліцензії оператор подає письмову заяву, до якої додається:

- виписка з реєстру підприємців або інші реєстраційні документи;

- ксерокопії сертифікатів надання статистичного ідентифікаційного номеру та ідентифікаційного номера платника податків;

- ксерокопія свідоцтва про професійну придатність підприємця або фізичної особи – менеджера для організації автомобільних перевезень на підприємстві;

- кримінальний сертифікат;

- заява про намір використовувати водіїв, що відповідають вимогам;

- перелік транспортних засобів, що є власністю перевізника або використовуються ним на законних підставах.

При цьому претендент повинен довести можливість фінансового забезпечення положення про господарську діяльність у галузі автомобільного транспорту. При отриманні ліцензії мінімальна необхідна сума забезпечення за перший транспортний засіб становить 9 000 євро, на всі інші – по 5 000. Ліцензія не видається, якщо члени керівного органу управління юридичної особи або підприємця – претендент на її отримання був засуджений кримінальним судом: за умисне порушення податкового та екологічного законодавства; за злочини проти безпеки комунікацій, майна, в сфері зовнішньоекономічних відносин; за підробку документів, порушення умов праці та заробітної плати або інших положень, що стосуються професії.

Окремо слід зазначити, що для отримання ліцензії у сфері перевезень пасажирів на таксі до оператора встановлюються наступні вимоги щодо добропорядності: відсутність у підприємця, який самостійно здійснює перевезення, та у водіїв, які у нього працюють та безпосередньо здійснюють ці перевезення, фактів засудження за злочини проти життя та здоров'я, сексуальної свободи та порядності, а також цим особам не видавались рішення щодо

заборони займатись діяльністю водія. Крім того, на них поширюються вимоги, що встановлені законом для осіб, яких мають право приймати на роботу водія в частині досягнення відповідного віку, наявність права керувати транспортним засобом відповідного класу та відсутність медичних і психологічних протипоказань для виконання цієї роботи.

Також територіальна громада, з населенням понад 100 тис. мешканців, своїм рішенням має право ввести вимогу стосовно проходження навчання, метою якого є підтвердження підприємцем, який самостійно здійснює перевезення на таксі, або водіями, які у нього працюють та безпосередньо здійснюють перевезення, знань з топографії місцевості та норм законодавства, що діє на цій території.

Територіальна громада, у випадку введення навчання, визначає умови проведення навчання в частині проведення іспитів не рідше одного разу на рік, затвердження програми навчання, яка налічує не більше 20 годин та забезпечення організаційних питань, пов'язаних з проведенням навчання перевізників або водіїв, які здійснюють перевезення на таксі.

Навчання є платним, однак встановлюється умова, що сума оплати за його проведення не може перевищувати 20 % від середньомісячної заробітної плати за попередній рік, оприлюдненої головним статистичним управлінням.

Додатковим обмеженням є те, що ліцензія у сфері перевезень пасажирів на таксі видається на конкретний транспортний засіб та діє на визначеній у ній території.

Дозволено здійснювати перевезення на таксі з початковим пунктом на території, встановленим в ліцензії, за межі цієї території, проте без права надавати послуги з перевезень на іншій території, за виключенням перевезень, які здійснюються у зворотному напрямку або у випадку виконання замовлення від клієнта з іншої території [10].

Автомобільний перевізник зобов'язаний у письмовій формі повідомити орган ліцензування про будь-які зміни

в даних, які він надавав при отриманні ліцензії не пізніше 14 днів з моменту їх настання. Законом визначений перелік порушень, за які може бути відкликана ліцензія. Якщо таке рішення приймається відповідним органом, то повторне отримання ліцензії неможливе протягом трьох років. За видачу ліцензії справляється плата, а доходи від ліцензійних зборів у повному обсязі призначені для покриття витрат на виробництво та видачу ліцензій.

Облік транспортних засобів, які використовуються автомобільними перевізниками для здійснення діяльності з перевезень відповідно до отриманої ліцензії, реалізується наступним способом: на транспортні засоби, перелік яких автомобільний перевізник надає до органу ліцензування після отримання ліцензії, видаються виписки з цієї ліцензії.

Слід зауважити, що орган ліцензування під час видачі вказаних виписок дотримується обмеження в частині оформлення їх у кількості, яка не перевищує кількості транспортних засобів, вказаних у заяві на отримання ліцензії та для яких була зафіксована вимога платоспроможності. Автомобільний перевізник зобов'язаний дотримуватись заборони щодо володіння виписками, кількість яких перевищує кількість транспортних засобів, для яких була зафіксована вимога платоспроможності. Виписки з ліцензії, які не відповідають зазначеній кількості, в обов'язковому порядку повертаються до органу ліцензування, що їх видав.

Ліцензію на право здійснювати діяльність з перевезень, а також права, які виникають внаслідок користування вказаною ліцензією, заборонено передавати третім особам. Органу, що видав ліцензію, дозволяється передавати права, які виникають внаслідок користування ліцензією, третім особам у наступних випадках: смерті фізичної особи, яка мала ліцензію, та пред'явлення спадкоємця прав на зазначену ліцензію; злиття, розділу або перетворення відповідно до вимог Кодексу торговельних товариств підприємства, що отримало

ліцензію, у разі відповідності правонаступника вимогам, передбачених для отримання цієї ліцензії. Будь-яка передача органом ліцензування прав третім особам виникає лише на підставі надходження до нього заяви від правонаступника підприємства, яке мало ліцензію на право провадження діяльності з перевезення.

Законодавчо передбачено право автомобільного перевізника призупинити виконання діяльності на право здійснення якої отримана відповідна ліцензія, повністю або частково терміном до 12 місяців. При цьому до органу ліцензування, який видав ліцензію, повертаються ліцензія та всі виписки з неї, у випадку призупинення діяльності повністю або виписки з ліцензії, видані на транспортні засоби, перевезення за допомогою яких автомобільний перевізник планує призупинити на визначений термін.

Автомобільний перевізник, який призупинив провадження діяльності з перевезень частково або повністю, протягом 14 днів від дати призупинення інформує орган ліцензування про строк призупинення своєї діяльності або про кількість транспортних засобів, на які призупиняється діяльність. Відповідна ліцензія та виписки з неї, зазначені у повідомленні про призупинення, підлягають обов'язковому поверненню в орган ліцензування.

Видача органом ліцензування повернутих автомобільному перевізнику ліцензії та виписок з неї здійснюється протягом 7 днів до закінчення строку призупинення, зазначеного в повідомленні автомобільного перевізника.

Слід зазначити, що у випадку, якщо строк призупинення перевищує 3 місяці, діє механізм повернення органом ліцензування автомобільному перевізнику часткової оплати за видачу ліцензії та виписок з неї. Орган ліцензування здійснює зазначену виплату протягом 14 днів з дати, коли автомобільним перевізником здійснена процедура призупинення в повному обсязі. Розмір повернення оплати, внесеної автомобільним перевізником за видачу ліцензії та виписок до неї, розраховується пропорційно тер-

міну призупинення діяльності з перевезень та кількості призупинених виписок з ліцензії. Для виконання регулярних перевезень пасажирів окрім ліцензії перевізник отримує дозвіл відповідного органу місцевого самоврядування, в міжнародному сполученні – компетентним міністром. Цей документ дає право на обслуговування відповідного маршруту терміном до 5 років та визначає умови експлуатації, розклад та схему руху. До заяви на отримання дозволу на роботу на внутрішньому регулярному автобусному маршруті додається:

- запропонований графік руху, з урахуванням зупинок, відстаней між ними, кількості транспортних засобів;
- копії угод з власниками приміщень автобусних станцій;
- зобов'язання про розміщення інформації про розклад руху на автобусних зупинках;
- ціни на перевезення;
- перелік транспортних засобів, їх пасажиромістність.

При міжнародних регулярних перевезеннях графік погоджується з іноземним перевізником, надається копія договору з ним та графік робочого часу та відпочинку водіїв.

Слід зазначити, що станом на 2012 р., польська інспекція налічувала 750 осіб інспекторського складу. До складу її входить 16 інспекцій в воєводствах та 10 дорожніх підрозділів – департаментів, що підпорядковуються безпосередньо головному інспектору. Інспекції в воєводствах мають подвійне підпорядкування. Вони виконують основні завдання інспекції під наглядом з боку головного інспектора дорожнього транспорту. Фінансування здійснює воєвода, при цьому всі надходження від сплати штрафних санкцій йдуть до бюджету відповідного воєводства. Обсяг коштів, що виділяються на матеріально-технічне оснащення територіального органу, залежить від ефективності роботи підрозділу. До основних функцій цих підрозділів відносяться контроль за:

- технічним станом;
- наявністю документів у перевізників;

- часом праці та відпочинку водіїв;
- перевезенням небезпечних та швидкопсувних вантажів, тварин та відходів;
- вагою та габаритами автопоїздів.

Співробітники мають повноваження фіксувати стан алкогольного або наркотичного сп'яніння водіїв, затримання транспортного засобу до усунення виявлених недоліків та сплати накладених фінансових санкцій. Інспекція здійснює нагляд за видачею ліцензії на право здійснення перевезень суб'єктам господарювання (крім міжнародного сполучення) органами місцевого самоврядування. Створення дорожніх підрозділів, які також відповідають за певні території, зумовлено набуттям нових функцій: контролю швидкісних режимів; оплати за проїзд дорогами. Ці операції здійснюються за допомогою автоматичних електронних систем. Надходження від фінансових санкцій зараховуються до загальнодержавного бюджету. Перспективою розвитку територіального устрою інспекції Польщі є ліквідація підрозділів у воєводствах з передачею їх функцій до існуючих дорожніх департаментів [6].

На теперішній час в Польщі створений і успішно готує кадри спеціальний навчальний центр. Прийняття на роботу інспекторів здійснюється за процедурою, яка передбачає наступні етапи:

- публікацію оголошення державного органу про наявність вакансій у пресі або поширення його через інші засоби масової інформації;
- прийом документів від осіб, які бажають взяти участь у конкурсі, та їх попередній розгляд на відповідність до встановлених кваліфікаційних вимог відповідного рівня посади;
- відбір кандидатів для направлення на навчання за результатами співбесіди з керівництвом воєводського управління;
- навчання в навчальному центрі інспекції;
- складання іспитів;
- прийняття на роботу.

Слід зазначити, що навчання триває 6 місяців. Крім теоретичних програм у навчальному центрі, що розташований



під Варшавою, 50 % зазначеного терміну проходить стажування в воєводських управліннях інспекції. Велика увага приділяється питанням підвищення кваліфікації інспекторського складу. Зокрема, навчальний центр щорічно навчає більш як 500 осіб, у тому числі працівників поліції.

Створення потужних контролюючих органів у країнах ЄС показало високу ефективність у здійсненні контролю в частині дотримання вимог та норм транспортного законодавства та активної співпраці з дорожніми поліціями цих країн. Міністерство інфраструктури України разом із Укртран-

сінспекцією продовжує співпрацю з компетентними органами інших держав та їх контролюючими установами, що забезпечують регулювання ринку автотранспортних послуг, з метою створення рівних умов для автомобільних перевізників наших держав.

Висновки. Вивчення досвіду створення та роботи контрольного органу в Польщі дозволить створити сучасну нормативну базу в нашій державі для підвищення ефективності державного регулювання ринку автотранспортних послуг та безумовного виконання Україною міжнародних угод в частині контролю автомобільних перевізників.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ:

1. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 черв. 1996 р.: зі змінами згідно із Законом України від 8 груд. 2004 р. № 2222. – К.: Парламентське вид-во, 2005. – 98 с.
2. Про автомобільний транспорт: Закон України від 5 квітня 2001 р. №2344. – Режим доступу: <http://www.zakon.rada.gov.ua/go/2344-14>.
3. Бідей О. Основні форми реалізації правової політики / О. Бідей // Право України. – 2006. – № 7. – С. 42–45.
4. Ванін В. Що таке транспортна інспекція Польщі / В. Ванін // Бізнес. – 2003. – № 42. – С. 20.
5. Задохайло Д. В. Держава та економічне ринкове середовище: господарсько-правовий контекст / Д. В. Задохайло // Вісн. Акад. прав. наук України. – 2005. – № 3 (42). – С. 149–161.
6. Кривошеєва Т. Дорожньо-транспортна інспекція Республіки Польща / Т. Кривошеєва // Перевізник. Уа – 2012. – № 18. – С. 10–11.
7. Міщенко А. В. Історичне місце і функції перевезень в структурі економіки України / А. В. Міщенко // Проблеми законності: респ. міжвідом. наук. зб. – Х., 2006. – Вип. 84. – С. 19–25.
8. Ющик О. І. Правова політика як фактор удосконалення законодавчого процесу / О. І. Ющик // Бюл. Мін'юсту. – 2005. – № 5 (43). – С. 18–25.
9. Милейко І. Структурно-отраслевая политика государства: правовые аспекты реализации / И. Милейко // Підпр-во, госп-во і право. – 2005. – № 3. – С. 21–24.
10. Dziennik Ustaw 2001 Nr 125, Poz. 1371; Opracowano na podstawie: tj. Dz. U. z 2012 r. poz. 1265, z 2013 r. poz. 21, 567, 628, 829, 914. – Режим доступу: <http://www.isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20011251371>.

REFERENCES:

1. Konstytucja Ukrainy: przyiniata na piatii sesii Verkhovnoi Rady Ukrainy 28 cherv. 1996 r.: zi zminyami zghidno zakonu Ukrainy vid 8 hrud. 2004 r. № 2222 (Constitution of Ukraine adopted at the Fifth Session of the Verkhovna Rada of Ukraine Jun 28. 1996: as amended by the Law of Ukraine on Dec 8. 2004 number 2222). K.: *Parlamentske vyd-vo*, 2005. 98 p.
2. Pro avtomobilnyi transport: Zakon Ukrainy vid 5 kvitnia 2001 r. №2344 (On Automobile Transport: The Law of Ukraine on April 5, 2001 № 2344). Mode of access: <http://www.zakon.rada.gov.ua/go/2344-14>.
3. *Bidei O. Osnovni formy realizatsii pravovoi polityky* (Basic forms of implementation of legal policy). *Pravo Ukrainy*. 2006. № 7. P. 42–45.
4. *Vanin V. Shcho take transportna inspektsiia Polshchi* (What is Transport Inspection Poland). *Biznes*. 2003. № 42. P. 20.
5. *Zadykhailo D. V. Derzhava ta ekonomichne rynkove seredovyshche: hospodarsko-pravovyi kontekst* (Economic state and the market environment: economic and legal context). *Visn. Akad. prav. nauk Ukrainy*. 2005. № 3 (42). P. 149–161.

6. *Kryvosheieva T.* Dorozhno-transportna inspektsiia Respubliki Polshcha (Traffic Inspectorate of the Republic of Poland). *Pereviznyk. Ua* – 2012. № 18. P. 10–11.
7. *Mishchenko A. V.* Istorychne mistse i funktsii perevezen v strukturi ekonomiky Ukrainy (Historical sites and transport functions in the economic structure of Ukraine). *Problemy zakonnosti : resp. mizhvidom. nauk. zb. Kh.*, 2006. Vyp. 84. P. 19–25.
8. *Yushchuk O. I.* Pravova polityka yak faktor udoskonalennia zakonodavchoho protsesu (Legal policy as a factor in improving the legislative process). *Biul. Miniustu.* 2005. № 5 (43). P. 18–25.
9. *Mileyko I.* Strukturno-otraslevaya politika gosudarstva: pravovyye aspekty realizatsii (Structural and sectoral policies of the state: the legal aspects of implementation). *Pidpr-vo, hosp-vo i pravo.* 2005. № 3. P. 21–24.
10. Dziennik Ustaw 2001 Nr 125, Poz. 1371; Opracowano na podstawie: tj. Dz. U. z 2012 r. poz. 1265, z 2013 r. poz. 21, 567, 628, 829, 914. - Mode of access: <http://www.isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20011251371>.

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

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