

УДК 656.2(043.2)

Башканець А. Ю., магістрант,
Київський університет права НАН України, м. Київ, Україна

ПРАВОВЕ СТАНОВИЩЕ ОРГАНІЗАЦІЙ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ ТА ЄС

Залізничний транспорт є провідною сферою транспортного комплексу в Україні. За даними Міністерства інфраструктури України він забезпечує близько 82% вантажних і 36% пасажирських перевезень від загального обсягу перевезень, здійснюваних всіма видами транспорту [1]. З огляду на таке значення та поширеність актуальним є дослідження ефективних форм діяльності організацій залізничного транспорту в Україні з урахування досвіду держав-членів Європейського Союзу (ЄС).

Початок роздержавлення залізниць ЄС було покладено ще Директивою Ради 91/440/ЄЕС від 29 липня 1991 року про розвиток залізниць Співтовариства [2]. В основі регулювання лежить переконання, що поліпшення якості та обсягу послуг може забезпечуватися лише здоровою конкуренцією між операторами (перевізниками). З метою гарантування недискримінаційного ставлення до всіх залізничних підприємств була прийнята Директива 2001/14 [3], в якій сформульовані загальні правила і основні умови доступу до інфраструктури. Центральною умовою для забезпечення недискримінаційного доступу є те, що всі найбільш важливі функції, наприклад, розподіл інфраструктурних потужностей і визначення плати за доступ до рейкового шляху, повинні виконуватися керуючим залізничною інфраструктурою або будь-яким іншим органом, які не займаються транспортними залізничними перевезеннями (ст. 4, 14 Директиви 2001/14).

Серед намірів ЄС – створити єдиний залізничний простір. Так званий «четвертий пакет директив» передбачає повну приватизацію залізничної інфраструктури в державах ЄС та ліквідацію холдингової моделі управління галуззю. Його метою є відкриття внутрішніх ринків залізничних перевезень; розділення управління інфраструктурою та операторського бізнесу, а також приватизація залізничних мереж. Впровадження цих положень заплановано до 2019 року (коли повністю відкриються відповідні ринки у всіх членах ЄС). На сьогодні відкрито ринки лише Швеції та Великобританії; Німеччини, Австрії, Італії, Чехії та Нідерландів – частково [4, с. 17]. Лише Великобританія, реалізуючи директиву, вдалася до повної приватизації залізниці.

Яскравим прикладом виконання положень зазначених директив є

Болгарія, де таке реформування було проведене нещодавно. Тепер там функціонує Товариство з обмеженою відповідальністю – БДЖ ЄАД, яке є вантажним і пасажирським перевізником, та Національна компанія «Залізнична інфраструктура» – оператор інфраструктури (розвиток, утримання, ремонт та експлуатація інфраструктури), який надає рівні послуги з доступу до магістральної мережі, розробляє графік руху поїздів і управляє рухом поїздів. Держава забезпечує фінансування залізничної інфраструктури.

Однак, національні підходи не є такими однозначними. Деякі держави ЄС не виконують положення директив. Прикладом є Німеччина із холдинговою моделлю управління залізничним транспортом. У зв'язку з цим Комісією ЄС було розпочато судові процеси: зокрема, у 2012 мав місце судовий процес проти німецької залізничної компанії Deutsche Bahn, що виступає проти лібералізації. У її результаті було визнано, що холдингова організація структури Deutsche Bahn не становить порушення чинних законів ЄС [5, с. 8-11].

Загалом виділяють такі типи конкурентних моделей залізничного транспорту в державах ЄС: 1) повне розмежування (шведська модель): існує у Великобританії, Фінляндії, Данії, Нідерландах, Норвегії, Литві і інших; 2) відмежування прав володіння інфраструктурою (французька модель): існує у Франції, Чехії, Естонії, Угорщині і інших; 3) холдингові компанії (німецька модель): існує в Австрії, Бельгії, Німеччині, Італії, Латвії, Польщі, Греції; 4) вертикально-інтегрована компанія: існує в Ірландії та Північній Ірландії [5, с. 11].

На сьогодні до Верховної Ради подано Проект Закону про залізничний транспорт України № 7316 від 17.11.2017 р. (станом на 21.11.2017 р. він опрацьовується комітетом) [6]. Попри деякі недоліки більшість фахівців наголошують на нагальній необхідності його прийняття. Слід погодитися із такою позицією, оскільки серед іншого у цьому акті містяться положення, спрямовані на створення умов для розвитку конкуренції на ринку залізничних перевезень, у тому числі шляхом гарантування рівноправного доступу до послуг залізничної інфраструктури, яка залишається в державній власності та є монопольним сектором. Зокрема, у розділі III цього проекту визначені правові основи діяльності оператора інфраструктури та надання послуг з доступу до інфраструктури; а в розділі IV – основи організації перевезень залізничним транспортом та діяльності перевізників.

Таким чином, практика окремих країн-членів ЄС свідчить про можливість та ефективність функціонування центральної залізничної організації у межах холдингової моделі. На сьогодні у сфері залізничного транспорту України актуальним є досягнення організаційної та фінансової незалежності оператора інфраструктури від перевізника, розмежування державних і господарських функцій. Це може бути здійснене шляхом

подальшого реформування Укрзалізниці шляхом перетворення її на холдингову компанію.

Література

1. Інформація про Українські залізниці / Офіційний веб-сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zaliznici.html>

2. Директива Ради 91/440/ЄЕС від 29 липня 1991 року про розвиток залізниць [Електронний ресурс]. – Режим доступу: old.minjust.gov.ua/file/32873

3. Директива Європейського парламенту та Ради 2001/14/ЄС від 26 лютого 2001 року про розподілення пропускнуї можливості залізничної інфраструктури, стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою та сертифікації на відповідність вимогам безпеки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://old.minjust.gov.ua/file/33455>

4. Никифрук О. Імплементация директив ЄС щодо залізничного транспорту в законодавство України: позитивні та негативні наслідки / О. Никифрук // Економіст. – 2013. – № 10. – С. 15-20.

5. Реформирование железнодорожного транспорта в странах СНГ, Балтии и Восточной Европы, 24-26 апреля 2012 г. [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

http://www.osjd.org/dbmm/download?vp=51&load=y&col_id=2066&id=2279

6. Проект Закону про залізничний транспорт України № 7316 від 17.11.2017 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=62929

УДК 341.824:338.47 (043.2)

Beregovich L., student,
Educational and Scientific Law Institute,
National Aviation University, Kiev, Ukraine
Scientific supervisor: Yeryashov E., senior lecturer

LEGAL ISSUES IN THE IMPLEMENTATION OF INTERNATIONAL AIR FLIGHTS IN UKRAINE

International air law regulate mainly the international activity of national civil aviation, which consists of international flights, airlines in the sovereign airspace of foreign states and beyond the state territory, as well as international passenger and van luggage transportation by air from one country to another one.

International flights and international transportation are carried out simultaneously, but are regulated separately from each other. It should also be taken into consideration the fact that international flights are not exclusively governed by international law. Often, due to the coincidence of the object of regulation, the subject of an international treaty and national law becomes the