

УДК 656.338.12

DOI: 10.30977/ЕТК.2225-2304.2021.37.0.161

ЛІБЕРАЛІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ – НОВИЙ ІМПУЛЬС РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ

ВОЛИНЕЦЬ Л.М., кандидат економічних наук, доцент, кафедра транспортного права та логістики, вул. Омеляновича-Павленка, 1, Національний транспортний університет, м. Київ, Україна.

E-mail: Volinec_3@ukr.net, ORCID: 0000-0002-5064-2349

***Анотація.** У статті досліджено вплив державних регуляторів на організацію процесу міжнародних вантажних автомобільних перевезень для автомобільних перевізників.*

Обґрунтовано, що у галузі міжнародних автомобільних перевезень між країнами існує дозвільна система. Тобто основним документом, який дозволяє виконання комерційних перевезень вантажів або пасажирів по території будь-якої держави іноземним транспортним засобом, є дозвіл на виконання міжнародних автомобільних перевезень вантажів/ пасажирів по території іноземної держави. На кожне перевезення вантажів повинен бути виданий окремий дозвіл, який дає право на здійснення одного рейсу в прямому і зворотному напрямках, якщо інше не обумовлено в самому дозволі. Компетентні органи Договірних Сторін щорічно передаватимуть один одному взаємно погоджену кількість бланків дозволів на перевезення вантажів. У більшості випадків дозволи на здійснення перевезень вантажів видаються в межах квот на основі паритету.

Доведено, що адміністративний бар'єр у вигляді дозволів на здійснення міжнародних вантажних автомобільних перевезень є стримуючим фактором для вільного ринку.

З одного боку, це своєрідний важіль для захисту національних перевізників, але з іншого – це обмеження для галузі і не тільки транспортної. Адже зміни в законодавстві Європейського Союзу будуть мати ефект для українських перевізників. Введення більш жорстких вимог Європейського Союзу до своїх перевізників набагато ускладнює процес ведення переговорів у напрямку лібералізації вантажних автомобільних перевезень для українських перевізників. Тому досягнуті домовленості з країнами, які погодилися на такий крок, має надзвичайно важливе значення.

Охарактеризовано правові акти, що входять у так званий Пакет мобільності і призначені для регулювання міжнародних автомобільних перевезень на території країн Європейського Союзу. Незважаючи на те, що дія норм Пакета мобільності зараз поширюється тільки на перевізників з держав-членів ЄС і не поширюється на перевізників з «третіх» країн, у т. ч. українських, очікується, що компетентними органами ЄС будуть ініційовані пропозиції щодо поширення ряду положень Пакета мобільності на перевізників країн, що не входять до Євросоюзу.

Запропонована лібералізація умов виконання міжнародних вантажних автомобільних перевезень – це новий імпульс для розвитку транспортної галузі, адже відсутність будь-яких бар'єрів у вигляді дозволів є конкурентною перевагою вітчизняних перевізників на ринку автомобільних перевезень.

Ключові слова: лібералізація, дозволи, міжнародні вантажні автомобільні перевезення, угода, квота, транспорт.

Постановка проблеми. Практично всі галузі постраждали від пандемії, і транспортна не була винятком. Інфраструктура зіткнулася з недозавантаженістю, мобільністю населення, кардинально знизилася обсяги автомобільних, морських, залізничних та комерційних авіаперевезень.

Транспорт займає важливе місце у загальних ринкових відносинах, і його діяльність пов'язана з певними принципами, серед яких можна назвати конкуренцію, прозорість, доступ до ринку, відкритість, відсутність дискримінації, лібералізацію, вільне переміщення товарів і людей та взаємовигідне співробітництво.

Транзитний потенціал нашої країни поступається розвинутих країнам за ефективністю та якістю транспортних послуг, швидкістю перевезень та логістичним обслуговуванням вантажовласників і пасажирів, наприклад у місцях перетину кордону. Тому для України, де гостро стоїть питання як економічного зростання та розвитку, так і взаємовідносин із сусідніми країнами, проблеми дозвільної системи у сфері міжнародних перевезень є вкрай актуальними. Оскільки процес ведення переговорів у напрямку лібералізації вантажних автомобільних перевезень для українських перевізників стає більш складним.

Адже відсутність бар'єру у вигляді дозволів надає нові можливості не тільки для автомобільних перевезень, а й для розвитку товарообігу між країнами. Перевізники не залежатимуть від кількості дозволів, не втрачатимуть час на їх оформлення. Це також зменшить фінансове навантаження для перевізників та збільшить міцність деяких ланцюгів постачань.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання дозвільної системи у сфері міжнародних вантажних перевезень були предметом уваги багатьох вітчизняних та зарубіжних науковців, таких як: М.Ф. Дмитриченко, А.В. Базилюк, А.П. Гречан, Т.А. Воркут, В.М. Гурнак, Д.О. Ігнатенко, Г.Д. Ейтутіс, К.В. Онищенко, Н.М. Колеснікова, П.Р. Левковець, О.І. Никифорок, І.О. Хоменко, В.Г. Шинкаренко, С.М. Шкарлет, В.В. Чорний, В.П. Яновська та ін. Однак, на нашу думку, ці питання потребують детального розгляду та вивчення.

Формулювання цілей статті. Метою статті є дослідження особливостей сучасного стану дозвільної системи у галузі міжнародних автомобільних перевезень, зміни в нормативному

регулюванні автомобільних перевезень в Європейському Союзі та напрямки його вдосконалення.

Виклад основного матеріалу дослідження. У галузі міжнародних вантажних автомобільних перевезень укладено 46 двосторонніх Угод, відповідно до яких міжнародні автомобільні перевезення здійснюються на підставі дозволів. Відповідно до міжнародних Угод перевезення вантажів між двома країнами або транзитом через їх території здійснюються вантажними автомобілями з причепами або без них, або тягачами з напівпричепами на основі дозволів, які видаються компетентними органами Договірних Сторін. На кожне перевезення вантажів повинен бути виданий окремий дозвіл, який дає право на здійснення одного рейсу в прямому і зворотному напрямках, якщо інше не обумовлено в самому дозволі. Компетентні органи Договірних Сторін щорічно передаватимуть один одному взаємно погоджену кількість бланків дозволів на перевезення вантажів. У більшості випадків дозволи на здійснення перевезень вантажів видаються в межах квот на основі паритету [4].

Адміністративний бар'єр у вигляді дозволів на здійснення міжнародних вантажних автомобільних перевезення є стримуючим фактором для вільного ринку.

З одного боку, це своєрідний важіль для захисту національних перевізників, але з іншого - це обмеження для галузі і не тільки транспортної.

Починаючи з 2020 року, країни Європейського Союзу з більшою ретельністю підходять до питання надання українським перевізникам дозволів, адже, незважаючи на лібералізовані внутрішньоєвропейські перевезення, застосовуються інші важелі регулювання.

Так, 31 липня 2020 року в Офіційному журналі Європейського Союзу (L 249) опубліковані документи (правові акти), що входять в так званий Пакет мобільності і призначені для регулювання міжнародних автомобільних перевезень на території країн Європейського Союзу (ЄС).

Пакет мобільності включає:

- 1) положення про час водіння і відпочинку водіїв, про позиціонування за допомогою тахографів;
- 2) правила відрядження водіїв при здійсненні міжнародних перевезень;

3) умови доступу до професії перевізника і ринку міжнародних автомобільних перевезень.

Незважаючи на те, що дія норм Пакета мобільності зараз поширюється тільки на перевізників з держав-членів ЄС і не поширюється на перевізників з «третьох» країн, у т. ч. українських, очікується, що компетентними органами ЄС будуть ініційовані пропозиції про поширення ряду положень Пакета мобільності на перевізників країн, що не входять до Євросоюзу, в рамках двосторонніх угод про міжнародні автомобільні перевезення, в рамках квоти Європейської конференції міністрів транспорту (ЄКМТ), а також при їх включенні в Європейську угоду, що стосується роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР) [7].

Основні положення нових правил, пов'язані з часом водіння, перервами, періодами відпочинку, а також визначенням місця розташування за допомогою тахографа.

Застосування правил до перевізників з держав, які не є членами ЄС. Відповідно до Регламенту (ЄС) 2020/1054 важливо, щоб транспортні підприємства, створені в третіх країнах, підпорядковувалися правилам, еквівалентним правилам Союзу, при виконанні дорожніх транспортних операцій на території Союзу. Комісія повинна оцінити застосування цього принципу на рівні Союзу і запропонувати адекватні рішення для обговорення в контексті Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, що беруть участь в міжнародних автомобільних перевезеннях («Угода ЄУТР»).

Щоденні та щотижневі години відпочинку. Пакет мобільності змінює правило щотижневого відпочинку: за будь-які два тижні поспіль водій повинен використовувати два регулярних щотижневих періоди відпочинку або один регулярний щотижневий період відпочинок та один скорочений щотижневий період відпочинку тривалістю не менше 24 годин. Щотижневий період відпочинку повинен починатися не пізніше, ніж через шість 24-годинних періодів з кінця попереднього щотижневого періоду відпочинку. Також вводиться спеціальний відступ для міжнародних автомобільних перевезень вантажів у частині організації щотижневого відпочинку водія - водії, які займаються

міжнародними вантажними перевезеннями, можуть використовувати два послідовних скорочених щотижневих періодів відпочинку, за умови, що водій у будь-які чотири послідовні тижні використовує не менше чотирьох щотижневих періодів відпочинку, з яких як мінімум два повинні бути регулярними щотижневими вихідними періодами.

Скорочені щотижневі години відпочинку. Будь-яке скорочення щотижневого періоду відпочинку повинно бути компенсоване еквівалентним періодом відпочинку, прийнятою цілком до кінця третього тижня, наступного після згаданого тижня. Після використання водієм двох скорочених щотижневих періодів відпочинку поспіль, наступний регулярний щотижневий відпочинок повинен бути з компенсацією. Транспортне підприємство повинно організувати роботу водія таким чином, щоб такий період відпочинку було проведено в країні, де заснована транспортна компанія або за місцем проживання водія. Підприємство має задокументувати, як воно виконує це зобов'язання, і зберігати документацію, щоб надавати її на вимогу контролюючих органів.

Відпочинок 45 годин. Відпочинок тривалістю 45 годин і більше повинен проводитися поза кабіною, в місці з належними спальними і санітарними умовами, відповідною інфраструктурою для кожної статі. Всі витрати щодо розміщення поза транспортним засобом оплачує роботодавець. Водії не повинні представляти докази контролюючим органам (наприклад, у вигляді рахунків за готель). Оштрафований водій може бути в разі, якщо його застали на місці в момент порушення. Заборона на відпочинок понад 45 годин у кабіні в результаті прийняття Пакета мобільності поширюється на території всіх держав-членів ЄС і застосовується до іноземних водіяв (не з країн ЄС), оскільки з урахуванням норм статті 8 ЄУТР немає застережень про можливість проведення даного періоду відпочинку на транспортному засобі. Відповідно до статті 8 Європейської угоди, що стосується роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР), на розсуд водія щоденні періоди відпочинку та скорочені щотижневі періоди відпочинку за межами місця приписки можуть використовуватися на транспортному засобі, якщо на ньому є спеціально встановлені пристосування для сну кожного водія,

передбачені конструкцією транспортного засобу, і якщо цей транспортний засіб знаходиться на стоянці.

Перерва на відпочинок 45 хвилин в кабіні. У разі роботи екіпажу, що складається з кількох людей, водій може зробити перерву на 45 хвилин в транспортному засобі, керованому іншим водієм, за умови, що водій, який використовує перерву, не бере участі в наданні допомоги водієві, який керує транспортним засобом.

Обов'язкове повернення водія «додому». Транспортне підприємство зобов'язане організувати роботу водіїв таким чином, щоб вони могли повернутися в операційний центр роботодавця, де зазвичай знаходиться водій і де починається щотижневий період відпочинку водія, в державі-члені установи підприємства роботодавця, або повернутися до місця проживання водіїв протягом кожного періоду в чотири тижні поспіль, щоб вони використовували як мінімум один регулярний щотижневий період відпочинку або щотижневий період відпочинку тривалістю понад 45 годин, який використовується в якості компенсації за скорочений період щотижневого відпочинку. Підприємство має задокументувати, як воно виконує це зобов'язання, і зберігати документацію, щоб надавати її на вимогу контролюючих органів.

Переривання відпочинку на поромі або в поїзді. Якщо водій супроводжує транспортні засіб, який перевозиться на поромі або залізницею, і використовує регулярний щоденний або скорочений щотижневий період відпочинку, цей період може бути перерваний не більше двох разів іншими діями, тривалістю, що не перевищують однієї години. Під час такого відпочинку водій повинен мати доступ до спальної кабіни, ліжка або кушетки, а така поїздка повинна бути запланована мінімум на 8 годин.

Продовження часу водіння. За умови, що безпека дорожнього руху не ставиться під загрозу, у виняткових випадках водій може перевищити денний або щотижневий час водіння максимум на одну годину, щоб дістатися до операційного центру роботодавця або за місцем проживання водія, щоб використовувати щотижневий період відпочинку. За цих же умов водій може перевищити денний і щотижневий час водіння максимум на дві години за умови, що безперервну 30-хвилинну перерву було зроблено безпосередньо

перед додатковим водінням, щоб дістатися до оперативного центру роботодавця або до місця проживання водія для регулярного щотижневого відпочинку. Причини продовження робочого часу водій повинен вказати вручну на диску тахографа, роздруківці або плані роботи не пізніше, ніж після досягнення кінцевого пункту призначення або після прибуття в підходяще місце зупинки.

Згідно з Пакетом мобільності в найближчі роки повинна бути проведена заміна аналогових і цифрових тахографів на смарт-тахографи.

До вересня 2021 року очікується прийняття виконавчого акту щодо смарт-тахографів 2-го покоління. Смарт-тахограф 2-го покоління буде обов'язковий для всіх нових автомобілів до 21 серпня 2023 року. Модернізація аналогових і цифрових тахографів для міжнародних перевезень смарт-тахографами 2-го покоління повинна бути виконана не пізніше 31 грудня 2024 року, модернізація транспортних засобів, що працюють в різних країнах і оснащених першою версією смарт-тахографа, – не пізніше 20 серпня 2025 року. Держави-члени ЄС до 21 серпня 2024 року мають оснастити свої контролюючі органи обладнанням дистанційного раннього виявлення для перевірок на узбіччі дороги.

Нові тахографи автоматично відзначають місце розташування транспортного засобу в наступних точках або в точці, найближчій до тих місць, де доступний супутниковий сигнал:

- координати початку / закінчення щоденного періоду роботи;
- кожен перетин кордону;
- три години сукупного часу водіння.

У свій цифровий або аналоговий тахограф водій 2 лютого 2022 року повинен ввести символ країни, в яку в'їжджає після перетину кордону держави-члена, на початку першої зупинки водія в цій державі-члені. Ця перша зупинка повинна бути зроблена в найближчому можливому місці зупинки на кордоні або після нього. Якщо перетин кордону держави-члена відбувається на поромі або залізницею, водій повинен ввести символ країни в порту або на станції прибуття.

Основні положення, пов'язані з правилами відрядження водіїв при здійсненні міжнародних автомобільних перевезень. Застосування правил до перевізників з держав, які не є членами ЄС.

Відповідно до Директиви (ЄС) 2020/1057: Оператори Союзу стикаються зі зростаючою конкуренцією з боку операторів з третіх країн. Тому вкрай важливо гарантувати, що оператори Союзу не піддаються дискримінації. Згідно зі Статтею 1 (4) Директиви 96/71 / ЄС, підприємствам, заснованим у державі, яка не є членом, не повинно надаватися більш сприятливе ставлення, ніж підприємствам, заснованим у державі-члені. Цей принцип повинен також застосовуватися щодо конкретних правил розміщення повідомлень, передбачених цією Директивою. Він повинен, зокрема, застосовуватися, коли оператори третіх країн виконують транспортні операції відповідно до двосторонніх або багатосторонніх угод, які надають доступ на ринок Союзу.

Багатостороння система квот Європейської конференції міністрів транспорту («ЄКМТ») є одним з основних інструментів, що регулюють доступ операторів третіх країн на ринок Союзу і доступ операторів Союзу до ринків третіх країн. Кількість дозволів, які видаються кожній країні-члену ЄКМТ, визначається щорічно. Держави-члени повинні дотримуватися їх зобов'язання не дискримінувати зобов'язання Союзу, в тому числі при узгодженні умов доступу на ринок Союзу в рамках ЄКМТ.

Право вести переговори і укласти Європейську угоду щодо роботи екіпажів транспортних засобів, що беруть участь в міжнародних автомобільних перевезеннях («ЄУТР»), належить Союзу в рамках його виключної зовнішньої компетенції. Союз повинен, відповідно до статті 2 (3) Регламенту (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради (8), узгодити механізми контролю, які можуть бути використані для контролю поваги національних і соціальних прав Союзу підприємствами третіх країн з механізмами контролю, які застосовуються до підприємств Союзу.

Переговори з третіми країнами: після набуття чинності цієї Директиви почати переговори з відповідними третіми країнами, в тому числі з Україною, з метою застосування правил, еквівалентних тим, які викладені у цій Директиві.

В очікуванні завершення цих переговорів держави-члени повинні включати дані про перевірки, проведені на транспортних засобах з третіх країн, у свої звіти до Комісії, як зазначено в статті 17 Регламенту (ЄС) № 561/2006.

Особливі правила відрядження водіїв. Відповідно до пункту 2 статті 1 Директиви (ЄС) 2020/1057 «особливі правила застосовуються до водіїв, найнятих підприємствами, заснованими в державі-члені, які приймають транснаціональні заходи, зазначені в пункті (а) статті 1 (3) Директиви 96/71 / ЄС».

Ці особливі правила відрядження водіїв, згідно з Paketом мобільності, включають в себе такі зобов'язання:

- виплата водієві винагороди у розмірі, визначеному законодавством країни, в яку він відряджений;
- попереднє повідомлення про відрядження водія;
- наявність на борту транспортного засобу певного пакета документів;
- зберігання підтверджуючої документації.

Не підлягають новим правилам про відрядження водіїв:

- транзитні перевезення;
- двосторонні перевезення (перевезення на підставі договору з однієї держави ЄС, в якому заснована компанія перевізника, до іншої держави ЄС або «третьої» країни, або з іншої держави ЄС або «третьої» країни в державу ЄС, в якій заснована компанія перевізника).

Підлягають новими правилами про відрядження водіїв:

- каботажні перевезення;
- перевезення, що містять комбінований транспорт;
- перевезення типу cross trade.

Чи не будуть підлягати новим правилам про відрядження водіїв перевезення типу cross trade, коли:

- крім виконання двостороннього перевезення, водій виконує одну дію з навантаження і / або розвантаження в державах-членах або «третьох» країнах, які водій перетинає;

- після двостороннього перевезення, яке почалася в державі-члені, в якому заснована компанія перевізника, і в ході якого не було виконано ніяких додаткових дій, здійснюється двостороннє перевезення в державу-член, в якому заснована компанія перевізника, в країнах, через які слідує водій, можна виконати не більше двох додаткових операцій із навантаження і / або розвантаження.

Перевізник зобов'язаний направляти повідомлення про відрядження (декларації про розміщення) в національні компетентні органи держави-члена, в яку відправляється водій, не пізніше початку відрядження, з використанням багатомовної стандартної загальнодоступної форми інтерфейсу, зв'язаної з Інформаційною системою внутрішнього ринку (ІМІ). Щоб зменшити адміністративне навантаження на перевізників, процес подачі та поновлення повідомлень про відрядження повинен бути спрощений. З цією метою буде розроблено багатомовний загальнодоступний інтерфейс, через який транспортні оператори зможуть подавати і оновлювати інформацію про відрядження.

Повідомлення про відрядження повинно містити таку інформацію:

- ідентифікаційні дані перевізника – у вигляді номера ліцензії;
- контактні дані транспортного менеджера або іншої контактної особи в державі-члені, в якій заснована компанія перевізника, для зв'язку з компетентними органами приймаючої держави-члена, а також для відправлення та отримання документів або повідомлень;
- дані про водія, адреса проживання і номер посвідчення водія;
- дату початку дії трудового договору з водієм і до нього застосовується законодавство;
- передбачувані дати початку і закінчення відрядження;
- реєстраційні номери автомобілів;
- інформація про транспортні послуги (перевезення вантажів, перевезення пасажирів, міжнародні перевезення або каботажні перевезення).

Документи, які повинні надаватися водієм при проведенні перевірки на дорозі:

- копія повідомлення про відрядження (декларації про розміщення), представлена через ІМІ, в паперовому або електронному вигляді;
- підтвердження транспортних операцій, що відбуваються в країні-члені, що приймає (наприклад, електронна накладна (e-CMR));

– записи тахографа (з символами країн держав-членів, в яких водій був присутній при виконанні міжнародних автомобільних перевезень або каботажних операцій).

Перевіряючий орган приймаючої сторони перевіряє дійсність повідомлення про відрядження за допомогою ІМІ-перевірки в режимі реального часу і в разі недійсності документа (наприклад, декларація застаріла), водій буде оштрафований. Також компетентний орган приймаючої сторони може згодом прийняти рішення відправити запит документів через ІМІ в компанію, щоб перевірити, чи отримав водій відповідну винагороду за період відрядження.

Документи, що можуть бути запитані у перевізника компетентними органами держав-членів, в яких здійснювалося відрядження, і які перевізник повинен відправити через відкритий інтерфейс ІМІ (не пізніше 8 тижнів з дати запиту):

- записи тахографів;
- накладні (CMR);
- документацію, що стосується винагороди водія за період відрядження;
- трудовий договір водія;
- таблиці обліку робочого часу водія;
- доказ платежів.

Директива (ЄС) 2020/1057, що передбачає особливі правила відрядження водіїв, набула чинності наступного дня після її публікації в Офіційному журналі Європейського Союзу (стаття 10), але застосовуватися нові правила будуть з 2 лютого 2022 року (стаття 9).

Висновки. Вищевказані зміни у законодавстві Європейського Союзу будуть мати вплив і на українських перевізників.

Ці зміни ускладнять процес ведення переговорів у напрямку лібералізації вантажних автомобільних перевезень для українських перевізників. Тому досягнуті домовленості з країнами, які погодилися на такий крок, мають надзвичайно важливе значення.

У 2016 році підписано та ратифіковано в 2017 році Протокол між Кабінетом Міністрів України та Швейцарською Федеральною Радою про внесення змін та доповнень до Угоди між Кабінетом Міністрів України та Швейцарською Федеральною Радою про

міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів від 30.10.2000 року, що передбачає повну лібералізацію вантажних перевезень між країнами [5].

Вже декілька років українські перевізники без будь-яких обмежень і квот можуть здійснювати перевезення до Швейцарії.

У 2018 році підписано Протокол між Урядом України та Урядом Республіки Молдова про внесення змін до Угоди між Урядом України і Урядом Республіки Молдова про міжнародне автомобільне сполучення, яким передбачається лібералізація вантажних перевезень транспортними засобами Євро-3 та вище. Наразі проходять внутрішньодержавні процедури щодо набуття чинності [7].

У 2019 році підписано та ратифіковано в 2020 році Протокол між Урядом України і Урядом Сполученого Королівства Великої Британії та Північної Ірландії про внесення змін до Угоди між Урядом України і Урядом Сполученого Королівства Великобританії та Північної Ірландії про міжнародні автотранспортні перевезення, яким передбачається лібералізація вантажних перевезень транспортними засобами Євро-5 та вище [2]. Протоколом передбачається звільнення від дозвільної системи транспортних засобів категорії Євро-5 та вище для здійснення міжнародних вантажних автомобільних перевезень. Реалізація даного проєкту Протоколу надасть вітчизняним перевізникам нові можливості в здійсненні своєї діяльності. Крім того, Україна зможе залучити додаткові вантажопотоки, адже британські перевізники зможуть виконувати перевезення до України також без дозволів. Це також створює додаткові позитивні передумови для збільшення обсягів роботи українських перевізників у напрямку Великої Британії і, як наслідок, у напрямку суміжних з Великою Британією держав, що сприятиме збільшенню обсягів експорту автотранспортних послуг.

Лібералізація умов виконання міжнародних вантажних автомобільних перевезень – це новий імпульс для розвитку транспортної галузі, адже відсутність будь-яких бар'єрів у вигляді дозволів є конкурентною перевагою вітчизняних перевізників на ринку автомобільних перевезень.

Література

1. Про автомобільний транспорт: Закон України від 16.10.2020 р. № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення: 13.03.2021).
2. Міністерство інфраструктури України: веб-сайт. URL: <https://mtu.gov.ua> (дата звернення: 13.03.2021).
3. Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України: веб-сайт. URL: <http://www.asmap.org.ua> (дата звернення: 13.03.2021).
4. Хоменко І.О., Волинець Л.М. Аналіз стану та перспективи вдосконалення дозвільної системи у сфері міжнародних перевезень. *Сучасні питання економіки і права: зб. наук. праць*. 2018. Вип. 1(7). С. 193-208.
5. Пакет мобільності: нові правила вже з 20 серпня. E100 Daily: веб-сайт. URL: <https://e100.eu/ru/blog/biznes/paket-mobilnosti-novye-pravila-uzhe-s-20-avgusta> (дата звернення: 16.03.2021).
6. Положення Пакета мобільності 1 торкнуться далекобійників з третіх країн. Логист.Today: веб-сайт. URL: https://logist.today/dnevnik_logista/2020-09-02/polozhenija-paketa-mobilnosti-1-kosnutsja-dalnobojshnikov-iz-tretyh-stran/ (дата звернення: 16.03.2021).
7. Пакет мобільності на даний момент. Короткий посібник з позиції Ради Міністрів та Європейського Парламенту. ETF-EUROPE: веб-сайт. URL: https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2019/09/ETF_Mobility-Leaflet_2019_RU.pdf (дата звернення: 16.03.2021).

References

1. Zakon Ukrainy «Pro avtomobilnyy transport» [The Law of Ukraine "On Road Transport"] (n.d.). [zakon.rada.gov.ua](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2344-14). Retrieved from: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2344-14> [in Ukrainian].
2. Ministerstvo Infrastrukturi Ukrayini [Ministry of Infrastructure of Ukraine] (n.d.). mtu.gov.ua. Retrieved from: <https://mtu.gov.ua> [in Ukrainian].
3. Asotsiatsiya mizhnarodnykh avtomobil'nykh pereviznykiv Ukrayiny [Association of International Carriers of Ukraine] (n.d.). [asmap.org.ua](http://www.asmap.org.ua). Retrieved from: <http://www.asmap.org.ua> [in Ukrainian].
4. Khomenko, I.O. & Volynets, L.M. (2018). Analiz stanu ta perspektyvy vdoskonalennia dozvilnoi systemy u sferi mizhnarodnykh perevezen [Analysis of the state and prospects of improvement of the permissive system in the field of international transportation]. *Zbirnyk naukovykh prats «Suchasni pytannia ekonomiky i prava» - Collection of scientific papers «Modern Issues of Economics and Law»*, 1(7), 193-208 [in Ukrainian].
5. Paket mobilnosti na danyy moment. Korotkyu posibnyk z pozytsiyi Rady Ministriv ta Yevropeyskoho Parlamentu [Current mobility package. A brief guide to the position of the council of ministers and the european parliament]. *E100.eu*.

Retrieved from: <https://e100.eu/ru/blog/biznes/paket-mobilnosti-novye-pravila-uzhe-s-20-avgusta> [in Ukrainian].

6. Polozhennya Paketa mobilnosti 1 torknutsya dalekobiynykiv z tretikh krayin [The provisions of Mobility Package 1 will affect truckers from third countries]. *Logist.today*. Retrieved from: https://logist.today/dnevnik_logista/2020-09-02/polozheniya-paketa-mobilnosti-1-kosnutsya-dalnobojshhikov-iz-tretih-stran/ [in Ukrainian].

7. Paket mobilnosti na danyy moment. Korotkyu posibnyk z pozytsiyi Rady Ministriv ta Yevropeyskoho Parlamentu [Mobility package at the moment. A short guide from the position of the Council of Ministers and the European Parliament]. *Etf-europe.org*. Retrieved from: https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2019/09/ETF_Mobility-Leaflet_2019_RU.pdf

ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК – НОВЫЙ ИМПУЛЬС РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

ВОЛЫНЕЦ Л.Н., кандидат экономических наук, доцент, кафедра транспортного права и логистики, ул. Омеляновича-Павленко, 1, Национальный транспортный университет, г. Киев, Украина.

E-mail: Volinec_3@ukr.net, [ORCID: 0000-0002-5064-2349](https://orcid.org/0000-0002-5064-2349)

Аннотация. В статье исследовано влияние государственных регуляторов на организацию процесса международных грузовых автомобильных перевозок для украинских перевозчиков.

Обосновано, что в сфере международных автомобильных перевозок между странами существует разрешительная система. То есть основным документом, который разрешает выполнение коммерческих перевозок грузов или пассажиров по территории любого государства иностранным транспортным средством, является разрешение на выполнение международных автомобильных перевозок грузов / пассажиров по территории иностранного государства. На каждую перевозку грузов должно быть выдано отдельное разрешение, которое дает право на совершение одного рейса в прямом и обратном направлениях, если иное не оговорено в самом разрешении. Компетентные органы Договаривающихся Сторон ежегодно будут передавать друг другу взаимно согласованное количество бланков разрешений на перевозки грузов. В большинстве случаев разрешения на осуществление перевозок грузов выдаются в пределах квот на основе паритета.

Доказано, что административный барьер в виде разрешений на осуществление международных грузовых автомобильных перевозках является сдерживающим фактором для свободного рынка.

С одной стороны, это своеобразный рычаг для защиты национальных перевозчиков, но с другой – это ограничение для отрасли и не только транспортной. Ведь изменения в законодательстве Европейского Союза будут иметь влияние и на украинских перевозчиков, так как процесс ведения переговоров в направлении либерализации грузовых автомобильных перевозок для украинских перевозчиков

становится более сложным. Поэтому достигнутые договоренности со странами, которые согласились на такой шаг, имеют чрезвычайно важное значение.

Охарактеризованы правовые акты, входящие в так называемый Пакет мобильности и предназначены для регулирования международных автомобильных перевозок на территории стран Европейского Союза. Несмотря на то, что действие норм Пакета мобильности сейчас распространяется только на перевозчиков из государств-членов ЕС и не распространяется на перевозчиков из «третьих» стран, в т. ч. Украины, ожидается, что компетентными органами ЕС будут инициированы предложения о распространении ряда положений пакета мобильности на перевозчиков стран, не входящих в Евросоюз.

Предложенная либерализация условий выполнения международных грузовых автомобильных перевозок – это новый импульс для развития транспортной отрасли, ведь отсутствие любых барьеров в виде разрешений является конкурентным преимуществом отечественных перевозчиков на рынке автомобильных перевозок.

Ключевые слова: либерализация, разрешения, международные грузовые автомобильные перевозки, соглашение, квота, транспорт.

LIBERALIZATION OF INTERNATIONAL ROAD TRANSPORTATION AS A NEW IMPULSE FOR DEVELOPMENT OF TRANSPORT INDUSTRY

VOLYNETS L., Candidate of Economics Sciences (PhD), Associate Professor, Department of Transport Law and Logistics, Omelyanovich-Pavlenko st., 1, National Transport University, Kyiv, Ukraine.

E-mail: Volynec_3@ukr.net, ORCID: 0000-0002-5064-2349

Abstract. *The article examines the influence of state regulators on the organization of the process of international road transportation for Ukrainian carriers.*

It is substantiated that in the field of international road transportation there is a permit system between countries. That is, the main document that allows the performance of commercial transportation of goods or passengers on the territory of any state by a foreign vehicle is a permit to perform international road transportation of goods / passengers on the territory of a foreign state. A separate permit must be issued for each carriage of goods, which gives the right to carry out one run in the forward and reverse directions, unless another is stipulated in the permit itself. The competent authorities of the Contracting Parties will annually transmit to each other a mutually agreed number of forms of permits for the carriage of goods. In most cases, freight permits are issued within quotas on a parity basis.

It has been proven that the administrative barrier in the form of permits for international road transportation is a deterrent to the free market.

On the one hand, it is a kind of lever to protect national carriers, but on the other hand it is a restriction for the industry and not just transport.

After all, changes in the legislation of the European Union will have an effect on Ukrainian carriers. Since, the process of negotiations in the direction of liberalization of road freight transportation for Ukrainian carriers is becoming more difficult. Therefore, the agreements reached with the countries that have agreed to such a step are extremely important.

The legal acts included in the so-called Mobility Package and intended for the regulation of international road transportation in the European Union are described. Despite the fact that the norms of the Mobility Package now apply only to carriers from the EU member states and do not apply to carriers from the third countries, including Ukrainian, it is expected that the competent EU bodies will initiate proposals to extend a number of provisions of the Mobility Package to the carriers of non-EU countries.

The proposed liberalization of the conditions for international road transportation is a new impetus for the development of the transport industry, as the absence of any barriers in the form of permits is a competitive advantage of domestic carriers in the road transport market.

Key words: *liberalization, permits, international road freight transportation, agreement, quota, transport.*