

**ЩОДО ВІДПОВІДНОСТІ ПРОЕКТУ ЗАКОНУ УКРАЇНИ
«ПРО ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ УКРАЇНИ»
(РЕЄСТР. №1196 ВІД 29.08.2019 РОКУ) ВИМОГАМ СЬОГОДЕННЯ**

Володимир Миколайович ПАВЛІЧЕНКО,

*доктор юридичних наук, доцент, професор
кафедри правового забезпечення та
адміністрування транспортної діяльності
Українського державного університету
залізничного транспорту
<https://orcid.org/0000-0002-6740-3387>*

Хоча законодавчі та підзаконні акти регулюють залізничні перевезення в Україні, правове впорядкування суспільних відносин у цій сфері, особливо щодо задоволення потреб населення та суспільства у важливих транспортних послугах, залишається проблемним. Особливої актуальності та специфічності це питання набуло в умовах збройної агресії проти України. У зв'язку з цим необхідним є переосмислення пропозицій вдосконалення законодавства, що були висловлені в проекті Закону України №1196 від 29.08.2019 року «Про залізничний транспорт України» [1]. Цим проектом було запропоновано нову модель ринку залізничних перевезень, подібну до європейських систем. Зокрема, визначено основні вимоги та права оператора інфраструктури, перевізника, а також основні вимоги до рухомого складу та діяльності операторів залізничного транспорту. Цей проект також передбачає створення конкурентного ринку перевезень пасажирів та вантажів, недискримінаційний доступ до інфраструктури, врегулювання діяльності власників під'їзних колій, створення нових органів для державного управління на конкурентному ринку, впровадження системи безпеки руху, технічного розслідування аварій, встановлення правових основ технічного регулювання для забезпечення безпеки руху, введення в експлуатацію структурних підсистем залізничного транспорту, ведення реєстрів рухомого складу та інфраструктури, підготовку машиністів та видачу їм сертифікатів, а також новий підхід до забезпечення суспільно важливих перевезень.

Однак, проект також має низку недоліків, які можуть уповільнити розвиток галузі та створити перешкоди у реалізації державної транспортної політики на залізничному транспорті. Наприклад, не передбачено процедур щодо встановлення та зміни державних регульованих тарифів, включаючи терміни та порядок їх індексації; запропонована система інвестування в залізничний транспорт не сприяє створенню сприятливого інвестиційного клімату; не розроблено системи збереження рухомого складу; існує проблема розкрадання та пошкодження вагонів на загальних шляхах; відсутні чіткі критерії формування інвестиційної програми ПАТ «Укрзалізниця», що виносяться на рівень постанови Кабінету Міністрів України; застосовуються норми, які потребують спеціального тлумачення, та наведені поняття, які не усувають недоліків у правовому регулюванні і спричиняють юридич-

ні колізії. Також не передбачено можливостей для участі громадськості у розгляді та обговоренні ініціатив ПАТ «Укрзалізниця» щодо встановлення та зміни тарифів, пропозицій до інвестиційної програми та інших важливих документів.

Особливу увагу варто звернути на можливість систематизації основних прав та обов'язків пасажирів у проекті Закону України «Про залізничний транспорт України». Це необхідно для імплементації деяких законодавчих актів ЄС у транспортне законодавство України. Зокрема, йдеться про норми Регламенту (ЄС) № 1371/2007 Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про права та обов'язки пасажирів, які користуються залізничним транспортом [2]. Цей регламент встановлює правила щодо: інформації, яку повинні надавати залізничні підприємства, укладення транспортних договорів, видачі квитків, впровадження комп'ютеризованої системи передачі інформації та бронювання для залізничних перевезень; відповідальності залізничних підприємств та їхніх обов'язків щодо страхування пасажирів і їхнього багажу; зобов'язань перед пасажиром у разі запізнення; захисту осіб з інвалідністю та осіб з обмеженими можливостями, що подорожують залізницею, та допомоги цим пасажиром; визначення і нагляду за дотриманням норм якості послуг, управління ризиками для особистої безпеки подорожуючих, а також обробки скарг; загальних правил щодо впровадження.

Узагальнені недоліки запропонованого законопроекту «Про залізничний транспорт» включають:

- плутанину з розумінням деяких термінів, таких як «інфраструктура залізничного транспорту загального користування», «інфраструктура загального користування», «інфраструктура залізничного транспорту», «інфраструктура», «сертифікат машиніста», «оперативна сумісність»;

- недостатнє визначення основних завдань центрального органу виконавчої влади, що здійснює державне регулювання та нагляд у сфері залізничного транспорту;

- законодавчу невизначеність процедури ліцензування діяльності у сфері залізничних перевезень;

- відсутність визначеного переліку випадків втручання в організацію управління рухом поїздів на залізничному транспорті загального користування;

- невизначеність статусу пошти як об'єкта залізничних перевезень;

- нерегульованість адміністративно-правового статусу та діяльності Державної спеціалізованої експертної установи з технічного регулювання подій на транспорті, яка не може залежати від органу, що видає сертифікати авторизації та сертифікати безпеки.

Прийняття та введення в дію нового Закону України «Про залізничний транспорт» має забезпечити такі перспективи: підвищення ефективності системи державного управління та регулювання, встановлення основ державного регулювання у сфері залізничного транспорту, визначення відносин із місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування. Законопроект визначає конкретні державні органи, відповідальні за державну політику, безпеку, контроль рівноправного доступу до

інфраструктури, тарифи та їхні функції. Головним нововведенням законопроекту є створення системи державного управління у сфері безпеки на залізничному транспорті відповідно до вимог законодавства Європейського Союзу.

Нормативні засади організації залізничних перевезень і функціонування залізничного транспорту складаються з великої кількості нормативно-правових актів, що охоплюють як загальні питання транспортної сфери, так і спеціалізовані аспекти, притаманні лише залізничному транспорту. Ці документи відрізняються за юридичною силою і сферою застосування.

Отже, основними характеристиками системи нормативно-правових актів, що регулюють функціонування залізничного транспорту, є:

- найбільша кодифікованість у порівнянні з іншими підгалузлями транспортного законодавства;

- наявність великої кількості імперативних норм, які не можуть бути замінені іншими умовами;

- значний вплив норм міжнародного транспортного права, що є взаємним: в окремих випадках внутрішнє законодавство відображається в міжнародних актах;

- велика кількість технічних норм і правил, що регулюють відносини, пов'язані з безпекою руху залізничного транспорту через використання технічних пристроїв, споруд і механізмів;

- побудова нормативно-правових актів на основі субординації, визначеної компетенцією органів, які їх видали, та змістом цих актів;

- ієрархічна структура нормативно-правових актів, що регулюють публічно-правові відносини у сфері залізничного транспорту, очолювана Законом України «Про залізничний транспорт» та Статутом залізниць України.

Міжгалузевий характер регулювання суспільних відносин на залізничному транспорті.

Створення належних правових основ для регулювання залізничних перевезень в Україні є актуальною вимогою часу. Запропоновані заходи сприятимуть встановленню національних стандартів діяльності залізничного транспорту, розробці та реалізації комплексних програм інтеграції української залізничної галузі до світової системи якісних залізничних транспортних послуг.

Список використаних джерел:

1. Проект Закону «Про залізничний транспорт України» реєстр. №1196-1 від 06.09.2019. URL: https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=66737

2. Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1370/2007 від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги на https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_008-07#Text сажирських перевезень залізничним і дорожнім транспортом. URL: