

АДАПТАЦІЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

Медведська В.В.

У статті розглянуто основні напрямки адаптації транспортного законодавства України до законодавства Європейського Союзу, проведено порівняльний аналіз чинного законодавства України у галузі транспорту з європейськими стандартами, визначено проблемні питання та запропоновано шляхи їх вирішення.

The author of the article reviews the main ways of adaptation of the transport legislation of Ukraine to the legislation of the European Union, draws a comparative analysis of the current legislation of Ukraine in the transport branch with the European standards, outlines the problems and gives their possible solutions.

Постановка проблеми. На сьогоднішній день інтеграція України до Європейського Союзу (ЄС) є одним з її основних зовнішньополітичних пріоритетів. Більше того, стратегічною метою нашої держави проголошено повноправне членство в ЄС. Одним із ключовим елементом успішного вступу України до ЄС є досягнення певного рівня узгодженості законодавства нашої країни з правовими нормами Євросоюзу. Зближення українського законодавства із сучасною європейською системою права забезпечить розвиток політичної, підприємницької, соціальної, культурної активності громадян України, економічний розвиток держави в рамках ЄС і сприятиме поступовому зростанню добробуту громадян, приведенню його до рівня, що склався у державах-членах ЄС. Економічні відносини між державами, юридичними й фізичними особами без застосування транспорту неможливі, тому виникає необхідність адаптації транспортного законодавства України до європейського та зміцнення позицій вітчизняного перевізника на транспортних ринках, що можливо за умови позитивних змін у законодавстві.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питаннями транспортного законодавства займалися такі вчені, як Г. О. Анцелевич, В. М. Гурнак, Л. І. Ковалевська, А. О. Покрещук, Г. С. Федіняк, Н. Л. Шелухін та інші. Проте, питанням гармонізації транспортного законодавства України до законодавства ЄС приділялося недостатньо уваги.

Постановка завдання. Огляд стану та шляхів адаптації чинного законодавства в сфері транспорту України до законодавства ЄС у цій же сфері, порівняння вітчизняного транспортного законодавства та транспортного законодавства ЄС, визначення перспективних напрямків вдосконалення законодавства України з урахуванням взятих на себе міжнародних зобов'язань.

Виклад основного матеріалу. Фундаментальні основи проєвропейської політики України, механізми і тактику реалізації стратегічного курсу визначають наступні документи: ст. 18 Конституції України, якою визначено, що «зовнішньополітична діяльність України спрямована на забезпечення її національних інтересів і безпеки шляхом підтримання мирного і взаємовигідного співробітництва з членами міжнародного співтовариства за загально визнаними принципами і нормами міжнародного права» [1]; Угода про партнерство та співробітництво між Україною та ЄС, яка набула чинності у березні 1998 року (далі – УПС); Стратегія інтеграції України до ЄС, затверджена Указом Президента України від 11 червня 1998 року та інші.

Згідно п. 1 ст. 51 УПС, сторони визнали, «що важливою умовою для зміцнення економічних зв'язків між Україною та Співтовариством є зближення існуючого і майбутнього законодавства України з законодавством Співтовариства. Україна вживе заходів для забезпечення того, щоб її законодавство поступово було приведенне у відповідність до законодавства Співтовариства»[2].

Виходячи із зазначеного вище, керівництвом держави розпочато роботу з впровадження заходів щодо інтеграції України в європейський правовий простір та виконання взятих в рамках УПС зобов'язань. Так, законодавчі засади адаптації визначені Законом України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» (далі — Програма) [3]. У Програмі передбачені загальні ознаки механізму адаптації законодавства, зокрема визначені етапи її проведення, завдання, які необхідно виконати на першому етапі, послідовність, інституціональний механізм, роль Верховної Ради України та Кабінету Міністрів України. До повноважень Верховної Ради України відне-

сено, зокрема забезпечення проведення експертизи внесених всіма суб'єктами права законодавчої ініціативи законопроектів на їх відповідність *acquis communautaire* (тобто правовій системі Європейського Союзу, яка включає акти законодавства Європейського Союзу (але не обмежується ними), прийняті в рамках Європейського співтовариства, Спільної зовнішньої політики та політики безпеки і Співпраці у сфері юстиції та внутрішніх справ) на всіх етапах розгляду законопроектів, а також визначення цілей та завдань наступних етапів виконання Програми, встановлення їх часових меж. Забезпечення виконання Програми покладено на Кабінет Міністрів України, який щороку має затверджувати план заходів з виконання Програми та передбачати в проектах державного бюджету кошти на їх фінансування.

З метою забезпечення виконання Програми Кабінет Міністрів України прийняв постанову від 15 жовтня 2004 р. № 1365 «Деякі питання адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» [4]. Зазначеною постановою утворено Координаційну раду з адаптації законодавства України до законодавства ЄС (далі – Координаційна рада) та затверджено Положення про неї. Координаційну раду очолює Прем'єр-міністр України. Голова Координаційної ради має двох заступників, якими є Віце-прем'єр-міністр України — Міністр економічного розвитку і торгівлі та Міністр юстиції. До складу Координаційної ради входять за посадами керівники центральних органів виконавчої влади. Основною функцією Координаційної ради є забезпечення взаємодії органів державної влади та недержавних інституцій в процесі виконання Програми.

В процесі гармонізації законодавства України із законодавством ЄС здійснюється уніфікація європейської та національної юридичної термінології, а також часткове оновлення, доповнення чи перегляд відповідних кодексів чи законів, а в разі повної відсутності в Україні нормативних актів, необхідних для правового врегулювання певних проблем, якщо таке регулювання передбачене директивами ЄС, — розробка та запровадження нових законодавчих актів.

Основні напрямки адаптації транспортного законодавства України до законодавства ЄС полягають у наступному:

- розробка нормативних актів, що регулюють діяльність транспорту в Україні та відповідають директивам ЄС щодо транспорту, положенням Генеральної Угоди про тарифи і торгівлю (ГАТТ) і Світової організації торгівлі (СОТ), УПС чи вдосконалення існуючої нормативно-правової бази України;
- участь України у міжнародних та європейських транспортних організаціях, виконання резолюцій, рекомендацій, що приймаються в рамках цих організацій; вступ України до міжнародних/європейських транспортних організацій;
- приєднання до Конвенцій, протоколів та договорів, укладених під егідою міжнародних та європейських організацій;
- підготовка та укладення двосторонніх міждержавних угод у галузі транспорту між Україною та європейськими державами [5].

Кінцевою метою діяльності у цьому напрямку є розбудова в Україні ринково орієнтованого господарства, що дозволить їй забезпечити собі членство в Європейському Союзі, яке в свою чергу сприятиме повномасштабній інтеграції економіки України у єдиний економічний простір розвинутої Європи.

Однією з форм реалізації завдань по адаптації законодавства є співпраця України з міжнародними організаціями, ефективно двостороннє співробітництво тощо. Показовим в цьому плані є членство України в Раді Європи. Конвенції цієї організації встановлюють спільні стандарти Ради Європи та ЄС. Україною ратифіковано близько 30 конвенцій цієї організації.

Транспорт є дуже важливим складовим елементом економіки Європейської спільноти. В ЄС транспортна галузь в регулюється спеціальними нормами, які встановлюють Європейський парламент і Рада. Основу правового регулювання транспортної політики складають норми розділу IV частини другої Договору «Про заснування Європейського економічного співтовариства», чимале значення має Положення розділу XV «Транс'європейські мережі» частини третьої Договору про ЄС [6]. В Договорі про ЄС викладена компетенція держав в процесі регулювання особистих транспортних політик. Мова йде про заборону будь-якої дискримінації в перевезеннях усередині ЄС, тобто транспортні агентства не можуть застосовувати різні тарифи та умови перевезень, а також їм заборонено використовувати транспортні тарифи, які містять пільги для тих чи інших сфер економіки. Окрім цього, нещодавно Європейська комісія опублікувала повідомлення про те, як розвиватиметься транспорт в найближчі 10 років. Вирішальний вплив на галузь зроблять такі чинники, як старіння суспільства, міграція і внутрішня мобільність, доступність

джерел енергії, урбанізація і глобалізація, а також проблеми з довкіллям. Зокрема, Єврокомісія відзначає, що до 2060 року 30% населення Європи складатимуть люди у віці понад 65 років (зараз – 17%) [7]. Тому важливість безпечного транспорту, призначеного у тому числі і для обслуговування пасажирів з обмеженою рухливістю, істотно зростає. Очікується збільшення мобільності робочої сили, у тому числі і за рахунок міграції населення. Відносно автомобільного транспорту, це означає можливість вільного надання транспортних послуг в пасажирському і вантажному сполученнях національними або міжнародними перевізниками (операторами) і можливість доступу споживачів до ринку цих послуг на території всього ЄС. Втілення ідеї спільного транспортного ринку з правової точки зору проводиться шляхом видання нормативних актів по уніфікації правових стосунків у всіх державах-членах ЄС, а також шляхом дотримання загальноєвропейських угод і конвенцій, до яких приєдналися ці країни.

З метою розвитку транспортної системи Кабінетом Міністрів України схвалено Транспортну стратегію України на період до 2020 року (далі Стратегія) [8]. В Стратегії викладено основні її цілі, задачі, проблеми галузі та шляхи їх вирішення. Згідно зі Стратегією незадовільний стан вітчизняної інноваційної та високотехнологічної складової транспортної галузі пояснюється недостатнім рівнем інвестування, низьким рівнем тарифів на соціально значимі пасажирські перевезення, що підлягають державному регулюванню; обмеженим фінансуванням з державного та місцевих бюджетів; відсутністю коштів на просте відтворення основних фондів внаслідок заниження їх вартості та недостатнього рівня амортизаційних відрахувань; відсутністю інвестицій на умовах концесій, державно-приватного партнерства; недосконалістю механізмів лізингу; низьким рівнем сервісного обслуговування клієнтів. Стратегією визначена необхідність створення програми комплексного оновлення та модернізації транспорту, яка б передбачала комплекс заходів з нормативно-правового забезпечення та створення сприятливого інвестиційного клімату з урахуванням бюджетних та позабюджетних джерел інвестування.

Враховуючи той факт, що у транспортній галузі міжнародне співробітництво відіграє важливу роль, то саме тут проявляються найбільш яскраво ринкові механізми та відданість усім тим принципам, на яких ґрунтується робота цієї галузі в ЄС. Це найбільш проявляється у роботі морського та повітряного транспорту, де існують міжнародні вимоги до засобів перевезення вантажів та пасажирів. Внутрішні річкові перевезення, які виконуються теплоходами змішаного плавання також відповідають цим вимогам. Залізничний та автомобільний транспорт більше зорієнтовані на внутрішні перевезення і тому саме ці сфери вимагають значної уваги до впровадження вимог, які викладені у нормативних документах ЄС.

Позитивним фактором в процесі адаптації законодавства у сфері транспорту до законодавства ЄС є прийняття Верховною Радою України нового Повітряного кодексу України у травні 2011 року.

Стосовно діяльності у сфері автомобільного транспорту, то неадаптованими залишаються деякі питання регулювання робочого часу водіїв та перевірки транспортних засобів [9].

На процес адаптації законодавства у сфері залізничного транспорту істотно впливає той факт, що регулятором у ній та одночасно єдиним оператором є Укрзалізниця. Однак правове регулювання залізничного транспорту в ЄС базується на розмежуванні надання послуг і функціонування інфраструктури. До того ж, визнаючи транспортну інфраструктуру природною монополією, положення *acquis communautaire* передбачають ряд вимог щодо управління транспортною інфраструктурою. В свою чергу ринок послуг на залізничному транспорті відповідно до положень *acquis communautaire* є відкритим [9].

Слід зазначити, що країни Європи вже провели реформи залізничного транспорту, відділивши господарські функції від регуляторних. Відповідно до законодавства ЄС, у кожній державі-члені має бути утворений регуляторний орган в сфері залізничного транспорту. Головним завданням регуляторного органу є гарантування справедливих і недискримінаційних умов доступу до залізничної мережі та послуг всіх перевізників. Регуляторний орган є незалежним та відокремленим від будь-якої уповноваженої особи управління інфраструктурою, органу розподілу інфраструктури або потужностей, або заявника. Регуляторний орган має бути апеляційним органом при врегулюванні спорів щодо дотримання умов недискримінаційного доступу до ринку. Окрім того, досвід країн ЄС доводить, що поєднання державного фінансування розвитку інфраструктури з приватними інвестиціями є значно кращим підходом, аніж підтримка залізничної інфраструктури лише за державні кошти, як це відбувається в Україні [10].

Природна монополія залізниці повинна пройти етапи реформування і запровадження принципу конкуренції та вільного доступу на ринок іноземних перевізників. Звичайно це може відбутися тільки за умови змін законодавства та бажання керівництва поліпшити роботу цієї галузі з метою підняття її до рівня європейських стандартів. Цей шлях непростий і вимагає значних фінансових витрат.

Висновок. Діяльність органів влади у сфері адаптації законодавства України до законодавства ЄС поступово стає системною та планомірною складовою політики інтеграції України до ЄС. На даний час створено інституційний механізм та здійснено заходи щодо підвищення спроможності органів влади у сфері адаптації. Зауважимо, що адаптація українського законодавства до законодавства ЄС відбувається на фоні правової реформи в Україні. Держава повинна створювати нове законодавство, у відповідності до міжнародних принципів і стандартів, оскільки до цього часу в її правовій базі згадані принципи і стандарти просто були відсутні.

Література

1. Конституція України від 28 червня 1996 року // Голос України, 1996, 07, 13.07.1996, №128.
2. Угода про партнерство і співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами // Офіційний вісник України від 29.06.2006 — 2006 р., № 24, стаття 1794.
3. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського: Закон України від 18 березня 2004 року // Відомості Верховної Ради України від 16.07.2004 — 2004 р. — № 29, ст. 367.
4. Деякі питання адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Постанова Кабінету Міністрів України від 15 жовтня 2004 року // Офіційний вісник України від 05.11.2004. — 2004. — №42, ст. 2763.
5. Засади адаптації транспортного законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 18.02.2006 р. №153 // Транспорт України — нормативне регулювання, 2006, 04, №7.
6. Договір «Про заснування Європейського економічного співтовариства», Рим 25 березня 1957 р.). [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.yur_info.org.ua/doc/447.jsp — Назва з екрану.
7. Макаренко А.С., Стасюк О.В. Порівняльна характеристика транспортного законодавства зарубіжних країн та України // МИТНА СПРАВА №3(75)'2011, частина 2. — С.285.
8. Транспортна стратегія України на період до 2020 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 року. — Офіційний вісник України, 2010, N 92 (10.12.2010)(частина 2), ст. 3280
9. Доповідь про стан виконання Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.minjust.gov.ua/0/9103>. — Назва з екрану.
10. Гармонізація транспортної системи України з вимогами ЄС сприятиме економічному зростанню — рекомендації звіту Європейського Союзу та Програми розвитку ООН. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://brc.undp.org.ua/ua/press/news/140?page_news_list=3. — Назва з екрану.

УДК 541.13

СИНТЕЗ МАТЕРІАЛІВ СИСТЕМИ $Na_2S_2 - S$ І ФІЗИКО-ХІМІЧНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ ЇЇ ЗРАЗКІВ

Кандидат хімічних наук Мустяца О.Н.,
кандидат хімічних наук Янкович В.М.

Методами електропровідності, іонного переносу і електродної поляризації вивчено фізико-хімічні та електрохімічні властивості матеріалів системи $Na_2S_2 - S$ та зразків системи на основі Na_2S_2 з домішками $CuCl$ у широкому температурному діапазоні. Розроблено метод синтезу катодних матеріалів на основі полісульфідів натрію.

It was studied the physical-chemical and electrochemical properties of $Na_2S_2 - S$ system 'materials with admixture of $CuCl$ in wide temperature range by the methods of electroconductivity, ionic transfer and electrode polarization. It was developed the method of the synthesis of cathodic materials on the basis of sodium polysulfide

Постановка завдання. Хімічні джерела струму (ХДС) для автономного живлення технічних засобів знайшли широке застосування і важко назвати технічні галузі де б вони не використовувались. Однак виробництво відомих у наш час ХДС потребує використання кольорових металів, запаси яких обмежені. Крім того розвиток принципово нових напрямків медицини, мікроелектроніки, радіотехніки і, особливо, автомобілебудування потребує розробки ХДС з більш високими питомими енергетичними характеристиками. В зв'язку з цим у цей час інтенсивно ведеться розробка середньотемпературних ХДС (робоча температура 250 — 500°C) з використанням натрій-сульфур електрохімічної системи з твердим електро-