

УДК 342.951(477):338.47

**Барегамян Сюзанна Хоренівна –**

кандидат юридичних наук,  
доцент кафедри права та публічного адміністрування  
Маріупольського державного університету

**Siuzanna Kh. Barehamian –**

candidate of juridical sciences, associate professor of the law and public  
administration department,  
Mariupol State University  
(129 a Budivelnkyiv Ave., Mariupol, 87500, Ukraine)

## **Правові засади державного контролю за діяльністю суб'єктів господарювання в сфері транспорту в контексті євроінтеграції України**

*Досліджується ієрархічна побудова нормативно-правових актів, які встановлюють засади здійснення державного контролю за діяльністю суб'єктів господарювання в сфері транспорту. Розглянуто досвід зарубіжних країн щодо здійснення державного контролю за діяльністю суб'єктів господарювання в сфері транспорту. Встановлено, що більшість європейських організацій досягають успіхів щодо екологізації транспорту завдяки взаємодії з підприємствами та організаціями різних рівнів.*

**Ключові слова:** державний контроль, суб'єкти господарювання, транспортна інфраструктура, європейська інтеграція, екологізація транспорту, зелена логістика.

*Исследуется иерархическое построение нормативно-правовых актов, устанавливающих основы осуществления государственного контроля за деятельностью субъектов хозяйствования в сфере транспорта. Рассмотрен опыт зарубежных стран по осуществлению государственного контроля за деятельностью субъектов хозяйствования в сфере транспорта. Установлено, что большинство европейских организаций достигают успехов по экологизации транспорта благодаря взаимодействию с предприятиями и организациями различных уровней.*

**Ключевые слова:** государственный контроль, субъекты хозяйствования, транспортная инфраструктура, европейская интеграция, экологизация транспорта, зеленая логистика.

### ***S.Kh. Barehamian Legal Principles of the State Control over the Economic Entities Activity in the Sphere of Transport in the Context of European Integration of Ukraine***

*The hierarchical construction of normative legal acts that establish the principles of state control over the activity of economic entities in the sphere of transport is investigated. The main regulation of the exercise of state control over the activity of economic entities in the sphere of transport is carried out by subordinate legal acts, in particular, resolutions of the Government of Ukraine. The large number of legal acts leads to the necessity of their systematization in order to eliminate contradictions, duplication of similar norms in separate sources, as well as to provide a clear form.*

*The experience of the controlling bodies in respect of compliance with the requirements and norms of the transport legislation of the EU and CIS countries is considered. The period of formation and economic development of the transport business implies the existence of a developed and effective system of multilateral state regulation and control of transport activity. The main activity of EU and CIS supervisory authorities is to carry out transport controls. It has been established that investment programs are being actively implemented in the EU Member States to modernize transport and infrastructure through their “greening” in order to eliminate the negative impact on the environment; the preservation of road surface and roadside objects. The EU’s achievements in the field of improving transport systems are opening up new requirements for the environmentally-friendly transformation and privatization of Ukraine’s transport complex. On the path of integration of the transport complex with the European one, Ukraine should strive to achieve high economic and environmental efficiency of the functioning of transport systems. It is noted that the majority of European*

*organizations have been successful in greening transport through interaction with businesses and organizations at different levels. The experience of greening Sweden's logistics companies is one of the most useful ones, where one of the most common environmental practices is green logistics and eco-driving. Effective solution of the problem of greening transport in Ukraine depends to a large extent on a clear state strategy and interaction of local authorities with enterprises and organizations.*

**Keywords:** state control, economic entities, transport infrastructure, European integration, greening of transport, green logistics.

**Постановка проблеми.** Транспортна інфраструктура нашої країни знаходиться на етапі формування, потребує узгодження з нормами, стандартами, директивами та вимогами Європейського Союзу. Необхідність реформування транспортної інфраструктури в умовах євроінтеграційних процесів, обумовлює необхідність удосконалення та пошуку дієвих правових механізмів здійснення державного контролю за діяльністю суб'єктів господарювання у сфері транспорту. Неузгодженість та велика кількість нормативно-правових актів призводить до виникнення непорозумінь між контролюючими органами та суб'єктами господарювання, що підриває інвестиційну привабливість держави. Державний контроль за діяльністю суб'єктів господарювання у сфері транспорту в умовах нового суспільного ладу є складним динамічним явищем, якому необхідно приділяти належну увагу з метою приведення його у відповідність світовим вимірам.

Вищенаведені проблеми є вагомою підставою обрання теми, підтверджують її актуальність і обумовлюють необхідність проведення дослідження правових засад державного контролю за діяльністю суб'єктів господарювання в сфері транспорту.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Теоретико-методологічні засади та практичні підходи здійснення державного контролю за діяльністю суб'єктів господарювання у сфері транспорту комплексно або фрагментарно досліджували такі вітчизняні вчені та дослідники як: В.Б. Авер'янов, В.М. Гурнак, О.Л. Дзюбенко, О.В. Довгальова, О.Ю. Дубинський, О.С. Ігнатенко, О.М. Ложачевська, І.М. Мумладзе, О.Ю. Оболенський, О.М. Роїна, О.П. Рябченко, Н.О. Саніахметова, І.Р. Юхновський та інші.

**Невирішені раніше проблеми.** Обмеженість досліджень щодо проблем правового регулювання здійснення державного

контролю за діяльністю суб'єктів господарювання в сфері транспорту говорить про необхідність подальшого концептуального розвитку.

**Мета дослідження** полягає в обґрунтуванні теоретико-методологічних підходів та розробці науково-практичних рекомендації щодо вдосконалення правових засад здійснення державного контролю за діяльністю суб'єктів господарювання у сфері транспорту в умовах євроінтеграційного руху України.

**Виклад основного матеріалу.** Здійснення державного контролю, безперечно, повинно опосередковуватися правовими нормами, мати чітке правове регулювання, і лише за таких умов здатне забезпечити досягнення цілей контрольної діяльності. Правова регламентація державного контролю має здійснюватися переважно шляхом регулювання у нормативно-правових актах відповідних органів державної влади [1, с. 268].

В цілому, ієрархічну вертикальну структуру нормативних джерел, що встановлюють засади здійснення державного контролю за діяльністю суб'єктів господарювання в сфері транспорту в Україні, можна відобразити наступним чином.

Керівним джерелом є Конституція України, в якій закріплено права та обов'язки всіх суб'єктів права власності і господарювання. У Господарському кодексі України та Цивільному кодексі України закріплено загальні засади щодо перевезень для всіх видів транспорту.

До комплексних нормативно-правових актів належать: Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР, Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI, Статут залізниць України. Окремі норми транспортного права містяться у Водному кодексі України (статті 52, 53 і 67) та Земельному кодексі України (статті 67-

74). Крім того, досі є чинними в частині, що не суперечить законодавству України, Статут внутрішнього водного транспорту СРСР та Статут автомобільного транспорту УРСР. Такий підхід, коли основне навантаження щодо правового регулювання перевезення покладається на транспортні статuti та кодекси, дозволяє враховувати технологічні та правові особливості умов перевезень вантажів різними видами транспорту [2, с. 31].

Разом з тим видається ціла низка законів України, що регулюють відносини у конкретних транспортних підгалузях: «Про дорожній рух» від 30.06.1993 р. № 3353-ХІІ, «Про трубопровідний транспорт» від 15.05.1996 р. № 192/96-ВР, «Про залізничний транспорт» від 04.07.1996 р. № 273/96-ВР, «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» від 20.10.1998 р. № 194-ХІV, «Про транзит вантажів» від 20.10.1999 р. № 1172-ХІV, «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06.04.2000 р. № 1644-ІІІ, «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 р. № 2344-ІІІ, «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01.07.2004 р. № 1955-ІV.

Крім того, важливе значення у сфері господарської діяльності має Закон України «Про ліцензування видів господарської діяльності» від 02.03.2015 № 222-VІІІ, який регулює суспільні відносини у сфері ліцензування видів господарської діяльності, визначає виключний перелік видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню, встановлює уніфікований порядок їх ліцензування, нагляд і контроль у сфері ліцензування, відповідальність за порушення законодавства у сфері ліцензування видів господарської діяльності [3].

Законом України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» від 05.04.2007 р. визначено організаційно-правові засади, порядок здійснення державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності, повноваження суб'єктів державного нагляду (контролю), права, обов'язки та відповідальність суб'єктів господарювання під час здійснення державного нагляду (контролю) [4].

Слід зазначити, що в період з 01.01.2017 р. до 31.12.2018 р. діяв Закон України «Про

тимчасові особливості здійснення заходів державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», яким було встановлено мораторій на проведення органами державного нагляду (контролю) планових заходів із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності, крім органів на які не поширювалась дія мораторію.. З 01.01.2019 р. було поновлено проведення планових перевірок. У свою чергу, проведення позапланових заходів з інших підстав, крім передбачених Законом України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» забороняється. План здійснення комплексних заходів державного нагляду (контролю) на 2019 рік затверджено Державною регуляторною службою (наказ від 15.11.2018 р. № 152).

Важливе місце в здійсненні державного контролю за діяльністю суб'єктів господарювання у сфері транспорту займають підзаконні нормативно-правові акти, зокрема: постанови Кабінету Міністрів України: «Про забезпечення охорони вантажів, що перевозяться залізничним транспортом» від 22.02.1994 р. № 106, «Про затвердження Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України» від 29.02.1996 р. № 262, «Про посилення контролю за ввезенням і транзитом підакцизних товарів залізничним транспортом» від 04.03.1997 р. № 206, «Про Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом» від 19.03.1997 р. № 252, «Про затвердження переліку робіт і послуг, що належать до основної діяльності залізничного транспорту, та Порядку перерозподілу надходжень доходу від основної діяльності залізничного транспорту» від 30.03.2011 р. № 316, «Про заходи державної підтримки залізничного транспорту» від 02.06.1998 р. та від 23.04.1999 р., «Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами» від 18.01.2001 р. № 30, «Про встановлення пільгового тарифу на перевезення дітей залізничним транспортом» від 28.07.2004 р. № 976, «Про затвердження критеріїв, за якими оцінюється ступінь ризику від провадження господарської діяльності у сфері перевезення пасажирів, небезпечних

вантажів та небезпечних відходів залізничним транспортом та визначається періодичність здійснення планових заходів державного нагляду (контролю) Державною службою з безпеки на транспорті» від 12.06.2019 р. № 502, «Про затвердження критеріїв, за якими оцінюється ступінь ризику від провадження господарської діяльності у сферах перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, небезпечних відходів морським і річковим транспортом та безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості) та визначається періодичність проведення планових заходів державного нагляду (контролю) Державною службою морського та річкового транспорту» від 10.07.2019 р. № 602.

Також варто зазначити такі документи міністерств: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.11.2004 р. № 1048 «Про затвердження Інструкції про порядок здійснення контролю за виконанням судноплавними компаніями України нормативних актів з питань безпеки судноплавства» (zareestrovano v Ministerstvi yustitsii Ukrainy 14.12.2004 r. za №1584 /10183), Наказ Міністерства інфраструктури від 25.01.2017 р. № 16 «Про затвердження уніфікованої форми акта, складеного за результатом проведення планової (позапланової) перевірки, та форм припису, розпорядження для здійснення заходів державного нагляду (контролю) за дотриманням суб'єктами господарювання у сфері залізничного транспорту вимог законодавства, норм і стандартів» (zareestrovano v Ministerstvi yustitsii Ukrainy 01.03.2017 r. za № 279/30147), Наказ Міністерства інфраструктури від 27.12.2016 р. № 470 «Про затвердження уніфікованої форми акта, складеного за результатами проведення планової (позапланової) перевірки додержання ліцензіатом вимог ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом» (zareestrovano v Ministerstvi yustitsii Ukrainy 20.01.2017 r. za № 87/29955), Наказ Міністерства інфраструктури від 26.12.2016 р. № 467 «Про затвердження уніфікованої форми акта,

складеного за результатами проведення планового (позапланового) заходу державного нагляду (контролю) щодо додержання суб'єктом господарювання вимог законодавства у сфері автомобільного транспорту» (zareestrovano v Ministerstvi yustitsii Ukrainy 20.01.2017 r. za № 88/29956).

Інфраструктура та просторова політика, контроль швидкості та транспортних потоків в Україні регулюються такими актами: Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р.; Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14.06.2017 р. № 481.

Окрім внутрішньодержавних нормативно-правових актів, які регулюють діяльність у сфері транспортної діяльності, основними актами законодавства є міжнародні акти, згода на обов'язковість яких надана Україною. Так, указом Президента України від 04.07.2002 р. № 616/2002, було прийнято зобов'язання Міжнародної Конвенції про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах від 21.10.1982. Україна приєдналась до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) згідно з текстом Протоколу змін від 3 червня 1999 року.

Крім того, Верховною Радою України (Закон України від 16.09.2014 р. № 1678-VII ратифіковано Угоду про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони.

Варто погодитись з Є.Д. Федорчуком, який зазначає, що, у документах, що регламентують діяльність транспортної системи, назріла необхідність доопрацювання щодо організаційних, адміністративних і правових аспектів механізму державного контролю у сфері транспорту. Установчі документи основної ланки транспортної галузі часто мають формальний характер і не сприяють розв'язанню суперечностей та покращанню результатів діяльності [5, с. 5].

**Європейський досвід державного контролю за діяльністю суб'єктів**



**господарювання у сфері транспорту.** Аналіз світового досвіду з державного контролю за діяльністю суб'єктів господарювання у сфері транспорту дає підстави стверджувати, що державний контроль та його розвиток у різних формах існує в кожній країні. Він сприяє уникненню значної частини проблем соціально-економічного характеру, пов'язаних з пристосуванням транспорту як галузі до роботи в умовах глобальної інтеграції.

В Європі на сьогодні створена та функціонує організація Euro Contrôle Route (ECR), яка об'єднує організації у сфері дорожньо-транспортного контролю, гармонізації процедури контролю, обмін досвідом та практичними навичками, справедливої конкуренції та умов праці. Діяльність ECR об'єднує чотири напрямки: координація транскордонних перевірок; освіта та навчання; гармонізація; консолідовані точки зору / спільні інтереси та вплив на процес прийняття рішень. До складу цієї організації вже входить 14 країн, в тому числі Республіка Польща, Литовська Республіка та Німеччина. На цей час ще 4 країни мають офіційний статус спостерігачів. ECR має обертальне головування на один рік, всі члени по черзі беруть на себе президентство [6].

Досвід контролюючих органів в частині дотримання вимог та норм транспортного законодавства країн ЄС та СНД показує, що період становлення та економічного розвитку транспортного бізнесу передбачає наявність розвиненої й ефективної системи багатостороннього державного регулювання і контролю транспортної діяльності.

Основним напрямком діяльності контролюючих органів країн ЄС та СНД є проведення контролю на транспорті. Крім того, до напрямків роботи також належить виконання вимог транспортного законодавства в частині надання транспортних послуг та здійснення габаритно-вагового контролю, що включає проведення заходів по збереженню дорожнього покриття та придорожніх об'єктів.

Наприклад, у Німеччині структура контрольного транспортного органу була заснована у 1953 році, основною метою якого є дотримання безпеки на всіх видах транспорту (автомобільному, залізничному, авіаційному, морському та річковому) – у 1991 році, а у 2002 році, за участю та підтримки представників

Франції та Німеччини, створено Дорожньо-транспортну інспекцію Республіки Польща [7].

У Німеччині конструктивним кроком стало створення у структурі контрольного транспортного органу управління по аналізу впливу ефективності роботи контролюючого органу на діяльність суб'єктів господарювання. У Польщі та Німеччині дозволено здійснювати також контроль за сплатою дорожніх зборів на проїзд автобанами [7].

З метою виконання своєї основної мети, усі вказані інспекції наділені правом зупиняти транспортні засоби. Слід зазначити, що у країнах ЄС та Республіки Білорусь серед відомчих транспортних засобів для належного забезпечення здійснення ефективного контролю мають спеціальні транспортні засоби, оснащені технікою за останніми потребами та вимогами сучасності. Крім того, контролюючі органи іноземних держав, маючи стаціонарні пости для проведення контролю, разом з тим, є органами ліцензування [8].

**Удосконалення правового механізму здійснення державного контролю у сфері транспорту в умовах європейської інтеграції України.** В умовах глобалізаційних процесів зростають обсяги товарообігу, особливого значення набуває розвиток міжнародних транспортних коридорів. Транспортна система України має міжнародне значення, оскільки через Україну проходять транспортні сполучення, які з'єднують країни Європи та Азії. Україна має наземне сполучення з Республікою Білорусь, Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією, Молдовою, а також водне – з країнами Чорноморського регіону. Потенціал транспортної мережі нашої держави дозволяє створити потужний транзитний коридор, один з найбільших в Європі [9, с. 62].

В умовах інтеграції України в ЄС правове регулювання транспортної діяльності має бути одним із пріоритетних напрямів у вдосконаленні системи законодавства України. Від його якості залежить динаміка розвитку країни загалом і темпи адаптації національної економіки до ефективного економічного співробітництва у ЄС зокрема [10, с. 31].

Сьогодні відповідно до Угоди про асоціацію України з ЄС проводиться робота щодо адаптації національного транспортного законодавства (його складових в

адміністративному, господарському та цивільному праві) й митних процедур до правових норм ЄС.

Першим етапом адаптації – є процес транспонування права ЄС в українське законодавство. Тому, одними з заходів Мінінфраструктури щодо імплементації Угоди про асоціацію починаючи з 2014 року стала розробка первинного законодавства в окремих галузях транспорту.

З 2016 року ЄС було розпочато проект технічної допомоги «Підтримка імплементації Угоди про асоціацію та Національної транспортної стратегії», партнерами якого є DornierConsultingGmbH (DE), ExpertiseFrance (FR), EgisInternational (FR), Egis-Ukraine(UA) [11].

Постановою Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 р. № 1106 затверджено План заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [12], яким визначено ряд завдань, багато з яких спрямовані на надання вхідних даних для Національної транспортної моделі та створення інструменту регулювання в секторі, включаючи:

– завдання 1785 (ст. 369 Угоди) – співробітництво в рамках транспортної панелі Східного партнерства (СхП) з метою розвитку регіональної транспортної мережі СхП поєднаної з TEN-T мережею, зокрема, передбачається: визначення спільних заходів та проектів із Стороною ЄС, опрацювання спільних заходів та проектів із Стороною ЄС, реалізація узгоджених заходів та проектів із Стороною ЄС;

– завдання 1790 (ст. 369 Угоди) – розроблення та затвердження стратегії розвитку морського транспорту, зокрема, передбачається: розроблення проекту відповідної стратегії; опрацювання проекту стратегії з експертами ЄС; затвердження стратегії та інші.

Європейське співтовариство вже давно усвідомило негативний ефект від застарілої та неефективної транспортної системи та стало на шлях боротьби з її наслідками. В державах-членах ЄС активно впроваджуються програми інвестування з метою модернізації транспорту та інфраструктури шляхом їх «екологізації» задля усунення негативного впливу на довкілля.

Досягнення Європейського Союзу у сфері удосконалення транспортних систем, відкривають нові вимоги екологічно обумовленої трансформації та сестейнізації транспортного комплексу України.

Україна сьогодні має можливості перейняти європейський досвід удосконалення транспортного комплексу, що в першу чергу передбачає «озеленення» транспорту – це дозволить суттєво скоротити викиди парникових газів і отримати додаткові кошти згідно з Паризькими кліматичними угодами. Отже, через реалізацію можливостей співробітництва у сфері транспорту ЄС та України вітчизняний транспортний комплекс може значно наблизитися до ефективної інтеграції транспортної системи в європейську.

Так, значні можливості для співробітництва у сфері транспорту ЄС та України відкриває програма Горизонт 2020 на 2018-2020 роки за напрямом «Розумний, екологічно чистий та інтегрований транспорт» [13]. Горизонт 2020 надає фінансову підтримку у трьох проектах секції «транспорт»: 1) мобільність для зростання; 2) зелений транспорт; 3) малий бізнес та інновації «Fast Track» для транспорту [14].

Ще однією можливістю для співробітництва є некомерційна програма передачі ефективних технологій та досвіду підприємництва – PUM Netherlands Senior Experts. Програма може допомагати комунальним підприємствам та органам місцевого самоврядування стосовно проблем оптимізації логістичних систем, збереження довкілля, «екологізації» транспорту, енергозбереження та відновлювальної енергетики [15]. Працюючи спільно з місцевими керівниками, експерт Програми визначає проблеми підприємства чи та розробляє шляхи їх вирішення, допомагає знайти потрібне обладнання, покращити технологію.

Відомо, що одним з основних джерел забруднення атмосферного повітря у більшості регіонів країни є викиди від автомобільного транспорту [16]. Законом України від 28.02.2019 р. № 2697-VIII затверджено «Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2030 року», де для забезпечення сталого розвитку природно-ресурсного потенціалу України визначено

завдання стимулювання оновлення зношених основних фондів промислової і транспортної інфраструктури шляхом прямих державних дотацій, здешевлення кредитів, часткової компенсації відсоткових ставок за кредитами тощо. У Стратегії зазначено, що транспорт України поступово має переходити на екологічно безпечніші джерела пального [17].

Не менш важливим питанням є здійснення державного контролю щодо перевезень небезпечних вантажів. Так, з метою гармонізації умов перевезення небезпечних вантажів у внутрішньому сполученні з чинними міжнародними документами розроблені зміни до Правил безпеки та порядку ліквідації аварійних ситуацій з небезпечними вантажами при перевезенні їх залізничним транспортом, Правил перевезення наливних вантажів, Правил перевезення небезпечних вантажів, які затверджені наказом Мінінфраструктури від 25.04.2017 р. № 156, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 17.07.2017 р. за № 865/30733 [18]. З метою встановлення умов перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами України, визначення відповідності транспортних засобів та персоналу судноплавних компаній, що виконують перевезення небезпечних вантажів вимогам національного та європейського законодавства у сфері перевезення небезпечних вантажів розроблені Правила перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами України, які затверджені наказом Мінінфраструктури від 04.04.2017 р. № 126, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 28.04.2017 р. за № 536/30424 [19]. Задля забезпечення запобігання аварійних ситуацій, що виникають через витоки небезпечних вантажів, невідповідність конструкції, технічного стану цистерн та їх обладнання вимогам нормативно-правових актів, а також встановлення вимог до суб'єктів господарювання, що планують здійснювати перевірку цистерн, та технічних експертів, які залучаються ними до проведення перевірок розроблено Порядок перевірки цистерн для перевезення небезпечних вантажів, затверджений наказом Мінінфраструктури та МВС від 12.05.2015 р. № 166/550, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 05.06.2015 р. за № 663/27108 [20].

Слід зазначити, що більшість

європейських організацій досягають успіхів щодо екологізації транспорту завдяки взаємодії з підприємствами та організаціями різних рівнів. Як приклад, логістичні екологічно амбітні компанії Швеції з вантажоперевезень як новий пріоритет використовують «зелену логістику». Проте досвід показав, що екологізація логістики виявилася відносно повільною, і постачальники логістичних послуг, в цілому, діють реактивно. Частково цю повільність пов'язують із неоднозначністю сприйняття клієнтами зелених ініціатив, які, з одного боку – вимагають підвищення екологічної безпеки при перевезеннях, з іншого – не готові платити більше або інвестувати в нові рішення. Еко-водіння – ще одна поширена екологічна практика, обумовлена шведськими вимогами законодавства. Перевізники та експедитори пропонують звіти про викиди лише на запит клієнта [21]. В Україні ще зарано говорити про правове закріплення обов'язку суб'єктів господарювання, які надають логістичні послуги, переходити на екологічний транспорт, для цього необхідний час та інвестиції.

**Висновки.** Таким чином, Україна робить кроки до впровадження європейських стандартів в сфері транспортної політики. Наближення транспортної інфраструктури до європейського рівня залежить багато в чому від організаційно-правового забезпечення реалізації державного контролю за діяльністю суб'єктів господарювання в сфері транспорту, здійснення якого залежить від чіткого правового регулювання, здатного забезпечити досягнення мети контрольної діяльності. Однак обмеженість досліджень у цій галузі говорить про необхідність подальшого концептуального розвитку, а також прикладних досліджень.

1. Нормативні джерела, що закріплюють засади здійснення державного контролю за діяльністю суб'єктів господарювання в сфері транспорту в Україні мають ієрархічну побудову. Проте наявність багатої кількості нормативно-правових актів призводить до необхідності їх систематизації з метою усунення суперечностей, дублювання схожих норм в окремих джерелах, а також надання зрозумілої форми.

2. Аналіз європейського досвіду з державного контролю за діяльністю суб'єктів господарювання в сфері транспорту дає підстави

стверджувати, що державний контроль та його розвиток у різних формах існує в кожній країні. Досвід контролюючих органів в частині дотримання вимог та норм транспортного законодавства країн Європейського Союзу та СНД показує, що період становлення і економічного розвитку транспортного бізнесу передбачає наявність розвиненої і ефективної системи багатостороннього державного регулювання і контролю транспортної діяльності. Особлива увага приділяється виконанню вимог транспортного законодавства в частині надання транспортних послуг та здійснення габаритно-вагового контролю, що включає проведення заходів по збереженню дорожнього покриття та придорожніх об'єктів.

3. Сьогодні відповідно до Угоди про асоціацію України з Європейським Союзом продовжується робота щодо адаптації національного транспортного законодавства (його складових в адміністративному,

господарському та цивільному праві) й митних процедур до правових норм ЄС. На шляху інтеграції транспортного комплексу до європейського, Україні необхідно прагнути до досягнення високої економічної та екологічної ефективності функціонування транспортних систем. Трансформаційні процеси щодо екологізації транспорту в нашій державі лише починаються, і сьогодні є певні можливості для запозичення європейського досвіду удосконалення державного контролю за діяльністю суб'єктів господарювання в сфері транспорту. Ефективне вирішення проблеми екологізації транспорту в Україні значною мірою залежить від чіткої державної стратегії та взаємодії органів місцевої влади з підприємствами та організаціями.

#### Список використаних джерел:

1. Пушко-Цибуляк Є. Теоретичні засади побудови системи державного контролю. Вісник Національної академії державного управління. 2011. № 1. С.265–271. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vnadu\\_2011\\_1\\_35](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vnadu_2011_1_35).
2. Деркач Е. Щодо концептуальних засад кодифікації транспортного законодавства України. *Підприємництво, господарство і право*. 2017. № 7. С. 31–35.
3. Про ліцензування видів господарської діяльності: Закон України від 02.03.2015 № 222-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 23. Ст. 158. URL: <http://rada.gov.ua/>.
4. Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності: Закон України від 05.04.2007 р. № 877-V. *Відомості Верховної Ради України*. 2007. № 29. Ст. 389. URL: <http://rada.gov.ua/>.
5. Федорчук Є. Д. Механізми державного контролю у сфері транспорту: адміністративно-правовий аспект. *Теорія та практика державного управління*. 2014. Вип.1 (44). С. 1–8.
6. Euro Contrôle Route (ECR). URL: <https://www.euro-contrôle-route.eu/>.
7. Raczkowski K., Schneider F., Laroche F. (eds.). The impact of road transport sector regulation on the entrepreneurship and economic growth in the European Union: Report. Motor Transport Institute. Warsaw-LinzLyon, February. 2017. URL: <https://www.mobilelabour.eu/wp-content/uploads/2018/02/The-Impact-of-Regulation-of-the-Road-Transport-Sector-on-Entrepreneurship-and-Economic-Growth.pdf>.
8. A Guide on “Green business” for small and medium-size enterprises. International Technical Assistance Project: prepared with the support of the Partnership for Local Economic Development and Democratic Governance Project (PLEDDG), an international technical assistance project implemented by the Federation of Canadian Municipalities (FCM) and financed by Global Affairs Canada / Gennadii Marushevskiy, PhD in Philosophy, Local Environmental Consultant; Doug Hickman, M.Sc., PLEDDG Environment Expert. Federation of Canadian Municipalities. 2018. URL: <http://pleddg.org.ua/wp-content/uploads/2018/05/SME-Guide-ENG-150.pdf>.
9. Чумляков К. С. Стратегическая роль транспортных коридоров в развитии международных транзитных перевозок. *Рос. внешнеэкономический вестн*. 2013. № 11. С. 62–67.



- ### References:

- ISSN 2409-6415

