

Волік В. В.,
*доктор юридичних наук,
 професор кафедри права та правового адміністрування ЕПФ
 Маріупольського державного університету,
 практикуючий адвокат, директор
 ТОВ «Група компаній «Правовий Фундамент» (Київ, Україна),
 керівник Першого Міжнародного Європейського
 Інформаційно-Консультаційного Наукового Центру (Барселона, Іспанія)*

БЕЗПЕЧНІ УМОВИ РОБОТИ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ ТА ЗАПРОВАДЖЕННЯ ЄДИНОЇ СИСТЕМИ ПРОДАЖУ КВИТКІВ ДЛЯ ПРОЇЗДУ

Анотація. У статті підіймаються питання, що стосуються додаткових аспектів безпеки роботи транспорту та спрощення доступу до всіх видів міського транспорту загального користування. Розглянуто поточний стан правового регулювання цієї сфери відносин у суспільстві. Окреслено пропозиції щодо юридичного закріплення норм, які б додатково регулювали діяльність автомобільних перевізників та стимулювали впровадження новітніх технологій перевезень та сучасних систем оплати за послуги перевезення.

Ключові слова: транспорт, міський транспорт, транспортна послуга, перевезення пасажирів, автомобільний перевізник, електронний квиток, граничний строк служби транспорту.

Постановка проблеми. 20 липня 2018 року Міністр інфраструктури України Володимир Омелян провів розширену нараду з представниками автомобільної галузі та керівниками компаній, які здійснюють пасажирські перевезення по всій Україні. Володимир Омелян наголосив, що держава посилює контроль за ринком автобусних пасажирських перевезень: «Більша частина міських, приміських, міжміських внутрішньообласних та міжобласних автобусних перевезень в Україні здійснюється в умовах, які важко назвати комфортними і безпечними для пасажирів. Середній вік «маршруток» – понад 10 років, автобусів середньої та великої пасажиромісткості – понад 20 років і більше. Частина автобусів, які називаються «маршрутками», переобладнані з вантажних транспортних засобів. Часто такі транспортні засоби не відповідають ані вимогам безпеки, ані вимогам комфорту» [1].

«З 1 січня 2019 року маршрутки, які були переобладнані з вантажних транспортних засобів на пасажирські, не будуть використовуватися для перевезення пасажирів. Такі автобуси будуть евакуйовуватися на штрафні майданчики і потім йтимуть на металобрухт. Закликаю всіх перевізників уже зараз працювати над оновленням парку», – наголосив Володимир Омелян. Очільник міністерства також заявив, що Укртрансбезпека разом із Національною поліцією посилює контроль за ринком, зокрема, до боротьби з нелегальними перевізниками [1].

Указана вище заява Міністра інфраструктури України є дуже назрілою та найактуальнішою і повністю співпадає з вектором та загальними напрямками співробітництва України та ЄС у сфері транспорту:

– розвиток сталої національної транспортної політики, яка буде охоплювати всі види транспорту, зокрема, з метою забезпечення ефективних і безпечних транспортних систем, і сприяти інтеграції ініціатив у сфері транспорту в інші напрями політики;

– розвиток галузевих стратегій на основі національної транспортної політики (зокрема, нормативні вимоги щодо модернізації технічного обладнання і транспортних парків для дотримання найвищих міжнародних стандартів) щодо автомобільного, залізничного, річкового, морського та авіаційного транспорту, а також інтермодальності, урахуваючи терміни й основні етапи імплементації, адміністративну відповідальність і фінансові плани;

– розвиток мультимодальної транспортної мережі, пов'язаної з Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T), та удосконалення інфраструктурної політики з метою кращого визначення й оцінки інфраструктурних проектів щодо різних видів транспорту. Розвиток стратегій фінансування, спрямованих на утримання, усунення перешкод у пропускній здатності та розвитку неповної інфраструктури, а також активізацію і сприяння участі приватного сектору в транспортних проектах відповідно до Додатка XXXIII до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським союзом, Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії, їхніми державами-членами, з іншої сторони;

– приєднання до відповідних міжнародних транспортних організацій та угод, зокрема, до процедури забезпечення суворого застосування та ефективного виконання міжнародних транспортних угод і конвенцій;

– науково-технічне співробітництво та обмін інформацією для розвитку й удосконалення технологій у галузі транспорту, наприклад, інтелектуальних транспортних систем;

– сприяння використанню інтелектуальних транспортних систем та інформаційних технологій під час управління і використання всіх видів транспорту, а також підтримка інтермодальності та співробітництва у використанні космічних систем і впровадженні комерційних рішень, що полегшують транспортні перевезення.

З огляду на зазначене вище та на наш погляд, для досягнення поставлених амбіційних цілей та реалізації поточних задач, намічених у Національній транспортній стратегії України до 2030 року, і, нарешті, для побудови високого рівня комфорту пе-

ревеження пасажирів необхідно пройти, крім іншого, глибокий та вагомий шлях удосконалення законодавчого врегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні, задоволення потреб суспільства й економіки у перевезенні пасажирів та вантажів, безпеки перевезень, ефективного споживання ресурсів та зменшення техногенного впливу автомобільних транспортних засобів через так званий інструмент адаптації норм законодавства України до норм актів ЄС згідно з Угодою про асоціацію Україна – ЄС.

Зокрема, дійсно підлягає подальшому вдосконаленню законодавство, що регулює відносини перевізників із громадянами в частині безпеки руху та організації оптимальної системи квиткообороту, нарешті, закріпленню норм законодавства, які б обмежували строк експлуатації «маршруток» та регулювали питання спрощення купівлі квитків на проїзд, роблячи цю процедуру максимально зручною та простою, за європейським зразком.

Слід згадати роботи М.Л. Шелухіна [2], В. Парахіної [3], Н. Троїцької, А. Чубукова [4], В. Савенко, В. Гайдукевич [5], О. Антоненко [6], І. Гончар [7], Д. Мелентьєва [8], Д. Власенко [9], які розглядали діяльність автомобільних перевізників та послуги, що ними надаються. Їхні праці знаходяться як в економічній, так і в правовій площині з огляду на те, що діяльність транспорту тісно пов'язана із цими науками. Разом з тим слід зазначити, що поза увагою дослідників залишилися окремі питання надання транспортних послуг з точки зору застосування європейського законодавства.

Метою статті є пошук та надання пропозицій з удосконалення чинного законодавства у сфері діяльності автомобільних перевізників в Україні, визначення вимог щодо максимального строку служби міського транспорту загального користування, налагодження та спрощення системи користування квитками за проїзд та інших пов'язаних питань, з огляду на направлення нашого вектору розвитку держави в сторону Європи.

Актуальність теми дослідження полягає в тому, що на теперішній час виникли вагомні підстави в удосконаленні правового забезпечення діяльності автомобільних перевізників з урахуванням європейських тенденцій, що повинно привести до підвищення ефективності державного регулювання у сфері перевезень пасажирів автомобільним транспортом, запровадження ефективного контролю функціонування ринку автомобільних перевезень, запровадження європейських умов допуску до ринку перевезень.

Вклад основного матеріалу дослідження. Відповідно до звіту про розгляд звернень громадян, що надійшли до Міністерства інфраструктури України за I квартал 2018 року в період з 01.01.2018 до 30.03.2018 до Міністерства інфраструктури України надійшло 524 звернення громадян з усіх регіонів України. Найбільша кількість звернень у цей період надійшла від громадян міста Києва (100), Київської (44), Одеської (30) та Львівської (29) областей [10].

Крім того, як зазначається на офіційному сайті Міністерства інфраструктури України, загальний аналіз звернень засвідчує, що громадяни переважно порушують питання:

- Обслуговування на підприємствах транспорту;
- Невирішеність проблем соціальної сфери;
- У сфері виробничої діяльності.

Громадяни в основному зверталися з питань незадовільно-го рівня сервісного обслуговування, незадовільного санітарно-

гігієнічного стану рухомого складу та споруд транспортно-дорожнього комплексу, праці та заробітної плати, пільгового проїзду в міських та міжміських маршрутних таксі, покращення житлових умов працівників та пенсіонерів залізниці, працевлаштування, питання ліцензування діяльності на автомобільному транспорті та порушень під час проведення конкурсів на визначення перевізника на пасажирські перевезення тощо [10].

Загальновідомо, що в більшості випадків в Україні перевізники пасажирів у містах («маршрутники») часто надають послуги мікроавтобусів без офіційного дозволу місцевої влади, а їхні транспортні засоби зазвичай зношені, оскільки приватні перевізники не відчують поштовху для інвестування в нові транспортні засоби й експлуатують наявні машини якомога довше, для максимізації прибутку, вже не говорячи про всім знайомі махінації щодо переобладнання з «вантажного» на «пасажирський» транспорт. Окрім цього, залишається важливим і питання побудови зручного користування транспортними послугами шляхом впровадження єдиного електронного квитка, як це робиться довгі роки в розвинутих країнах миру.

В умовах децентралізації і міжмуніципального співробітництва дуже важлива розробка транспортної моделі міст, яка б, з одного боку, забезпечила безпеку і комфорт українців, з іншого – інтегрувала навколишні громади в транспортну інфраструктуру. Транспортна послуга має бути однаково якісною як для містян, так і для жителів навколишніх громад. Про це наголосив в рамках робочої поїздки у Житомир Віце-прем'єр-міністр – Міністр регіонального розвитку, будівництва та ЖКГ України Геннадій Зубко. «Житомир – приклад розбудови розумної комплексної транспортної моделі міста. І така модель не лише працює на покращення транспортної послуги в місті, а і є інструментом ефективного управління міською транспортною системою, підвищує конкурентоспроможність міста та привабливість для інвестування. І цей приклад має запрацювати в інших містах. Найголовніше – транспортна модель має працювати не на транспорт, а на людину. Це частина життєвого простору, і вона має бути комфортною і безпечною», – наголосив Геннадій Зубко. Транспортна модель Житомира передбачає поетапний і комплексний підхід: розбудова мережі маршрутів громадського транспорту, будівництво нових тролейбусних ліній, впровадження єдиного електронного квитка, запровадження мобільних сервісів: GPS-навігація і розклад руху транспорту, GPS-система моніторингу роботи громадського транспорту, яка дозволяє відслідковувати роботу автобусів та контролювати виконання їх графіку. Також це розбудова мережі розумних зупинок, нічні маршрути, запровадження «Карти житомирянина» для забезпечення перевезення пільговиків, нова транспортна мережа та інтеграція приміських маршрутів, розбудова велоінфраструктури [11].

Отже, підвищення ефективності державного регулювання у сфері перевезень пасажирів, запровадження ефективного контролю функціонування ринку автомобільних перевезень і натепер залишаються важливими завданнями нашої держави, а тому вдосконалення законодавства не минути.

За таких умов особливої актуальності набуває внесення змін та доповнень до:

- Закону України «Про автомобільний транспорт» [12];
- Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» [13];
- Закону України «Про публічні закупівлі» [14];

– постанови Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 р. № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» [15];

– постанови Кабінету Міністрів України від 21.07.2010 р. № 607 «Про затвердження порядку переобладнання транспортних засобів» [16];

– постанови Кабінету Міністрів України від 22.10.2010 р. № 1166 «Про єдині вимоги до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються» [17], які у світлі наведених вище домовленостей України з Європейським Союзом потребують кардинального перетворення.

Постає розумним внесення деяких коректив у вказані базові закони та підзаконні акти.

По-перше, справедливим буде внесення в Закон України «Про автомобільний транспорт» [12] таких змін:

– статтю 1 («Визначення термінів») доповнити поняттям «квиток» – документ (разовий квиток, абонементний талон, проїзний квиток (картка) тривалого користування) на паперовому, електронному, магнітному чи іншому інформаційному носії з відповідними реквізитами і змістом згідно із законодавством, який підтверджує факт укладення з пасажиром договору на перевезення і дозволяє проїзд та (або) перевезення багажу на автобусних маршрутах загального користування;

– статтю 5 («Завдання та функції державного регулювання та контролю діяльності автомобільного транспорту») доповнити важливою функцією (завдання) держави, а саме створення та підтримання конкурентного середовища у сфері перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, забезпечення контролю у сфері діяльності монопольних утворень;

– доповнити нову норму, якою передбачити, що органи місцевого самоврядування зобов'язані забезпечити створення єдиної системи продажу квитків на всі види міських автобусних маршрутів загального користування, зокрема, шляхом укладення з перевізниками договорів про надання послуг з продажу квитків уповноваженим відповідною міською радою комунальним підприємством (установою);

– закріпити також норму наступного змісту: Умови конкурсу на міські автобусні маршрути передбачають вимоги щодо організації продажу квитків в автобусах, що здійснюють перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах у всіх режимах руху; щодо облаштування автобусів, що здійснюють перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах, засобами відстеження місцезнаходження автобусу, візуального та звукового інформування про найменування зупинки, зокрема наступної, маршруту тощо; щодо використання на маршруті автобусів, пристосованих для перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями, та кількість таких автобусів.

По-друге, потрібно привести у відповідність до запропонованих вище норм Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні» [13], а саме у статтю 30 («Повноваження в галузі житлово-комунального господарства, побутового, торговельного обслуговування, громадського харчування, транспорту і зв'язку») додати, що до відання виконавчих органів міських рад належить також організація укладення договорів з перевізниками про надання послуг із продажу квитків з метою запровадження єдиної та широкодоступної системи продажу квитків на всі види міських автобусних маршрутів загального користування.

По-третє, завершальними будуть зміни до Закону України «Про публічні закупівлі» [14], а саме у статті 2 потрібно визначити, що продаж квитків на міські автобусні маршрути загального користування визначається окремим законом.

По-четверте, логічним та виваженим кроком буде внесення змін до інших важливих підзаконних актів:

– у постанову Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 р. № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» [15] внести зміни, якими передбачити, що забороняється експлуатація міського транспорту загального користування зі строком служби більше 10 років;

– постанову Кабінету Міністрів України від 21.07.2010 р. № 607 «Про затвердження порядку переобладнання транспортних засобів» [16] та постанову Кабінету Міністрів України від 22.10.2010 р. № 1166 «Про єдині вимоги до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються» [17] доповнити, що не дозволяється без згоди виробника транспортних засобів та їхніх складових частин або без документа про технічну можливість та умови безпечного переобладнання транспортного засобу, наданого спеціально уповноваженої на це Кабінетом Міністрів України організації переобладнання, що призводить до зміни повної маси і її розподілу по осях, розміщення центру мас, типу двигуна, його маси і потужності, колісної бази чи колісної формули, систем гальмового управління і керування та силової передачі, підвіски, коліс, приладів зовнішнього освітлення та сигналізації, кількості місць для сидіння та їх конструкції, аварійних виходів автобусів, встановлення газобалонного обладнання, обладнання для перевезення дітей (школярів), людей з обмеженими фізичними можливостями, небезпечних вантажів. У разі переобладнання п'яти і більше транспортних засобів протягом року суб'єкти господарювання, які здійснюють господарську діяльність із переобладнання транспортних засобів, повинні мати узгоджену з відповідними уповноваженими державними органами нормативно-технічну документацію на відповідний вид переобладнання та свідоцтво про погодження конструкції транспортного засобу щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Допуск до експлуатації таких переобладнаних транспортних засобів здійснюється лише в разі проведення спеціальних випробувань у частині виконаного переобладнання та оформлення сертифіката відповідності вимогам технічних приписів, правил, норм, нормативів, чинних на дату першої реєстрації (перереєстрації) в Україні.

Отже, такі важливі кроки повинні призвести до подальшого удосконалення чинного законодавства та нарешті вирішити проблему заборони використання застарілого та зношеного транспорту під час перевезення пасажирів і реалізувати зручну та перевірену роками європейську концепцію впровадження в містах єдиного електронного квитка.

Висновки. Підсумовуючи наведене, можна дійти висновку та підкреслити, що подальше розв'язання наявних проблем у транспортній галузі, в тому числі через адаптацію норм законодавства України до норм актів ЄС у сфері перевезень автомобільним транспортом, поступово стає пріоритетним завданням України, з цієї метою необхідно на місцевому рівні корегувати чинні законодавчі акти, зокрема, вносити зміни та доповнення в закони України «Про автомобільний транспорт», «Про місцеве самоврядування в Україні» та постанови Кабінету Міні-

стрів від 18.02.1997 р. № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту», від 21.07.2010 р. № 607 «Про затвердження порядку переобладнання транспортних засобів», від 22.10.2010 р. № 1166 «Про єдині вимоги до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються».

З урахуванням викладеного вбачається, що надані вище пропозиції призведуть до додаткового покращення якості надання транспортних послуг, наближення рівня їх надання та розвитку інфраструктури до європейських стандартів, підвищення рівня безпеки та поліпшення системи управління тощо.

Література:

- Омелян В. Держава посилює контроль над ринком автобусних пасажирських перевезень. URL: <https://mtu.gov.ua/news/30005.html> (дата звернення: 23.07.2018).
- Транспортне право України: підруч. для студ. юр. спец. вищ. навч. закл. / за ред. М.Л. Шелухіна. К.: Видавничий Дім «Ін Юре», 2008. 896 с.
- Парахина В.Н. Методологические основы и методы муниципального управления развитием пассажирского транспорта города: автореф. дисс. ... на соискание ученой степени доктора экономических наук. СПб., 1999. 38 с.
- Единая транспортная система: учебник для студентов учреждений сред. проф. образования / Н.А. Троицкая, А.Б. Чубуков. М.: Академия, 2003. 240 с.
- Савенко В.Я., Гайдукевич В.А. Транспорт і шляхи сполучення: підручник. К.: Арістей, 2005. 256 с.
- Антоненко О.А. Деякі проблемні питання в перевезенні міським пасажирським транспортом та шляхи їх вирішення. Південноукраїнський правничий часопис. 2008. № 1. 122 с.
- Гончар И. Правила для перевозчиков. Кабинет Министров Украины принял новую редакцию Правил предоставления услуг пассажирского автомобильного транспорта. Юридична практика-Фахівець. 2007. № 44. 24 с.
- Мелентьев Д.Ю. Городской пассажирский транспорт: от совершенного государственного монополизма к полноправию бизнес-структур. Економічний вісник Донбасу. 2011. № 2. С. 12–16.
- Власенко Д.О. Теоретико-методичні підходи до визначення особливостей маркетингу транспортних послуг. URL: http://archive.nbuv.gov.ua/e-journals/PSPE/2010_4/Vlasenko_410.htm
- Звіт про розгляд звернень громадян, що надійшли до Міністерства інфраструктури України за I квартал 2018 року. URL: <https://mtu.gov.ua/news/29752.html> (дата звернення: 17.07.2018).
- Геннадій Зубко. Якісна транспортна послуга – одна з базових для місцевого самоврядування. URL: <http://www.minregion.gov.ua/press/news/gennadiy-zubko-yakisna-transportna-posluga-odna-z-bazovih-dlya-mistsevoogo-samovryaduvannya/> (дата звернення: 24.07.2018).
- Про автомобільний транспорт: закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III. Відомості Верховної Ради України. 2001. № 22. Ст. 105.
- Про місцеве самоврядування в Україні: Закон України від 21.05.1997 р. № 280/97-ВР. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 1997. № 24. Ст. 170.
- Про публічні закупівлі: Закон України від 25.12.2015 р. № 922-VIII. Відомості Верховної Ради (ВВР). 2016. № 9. Ст. 89.
- Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту: постанова Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 р. № 176 / База даних (БД) «Законодавство України». Верховна Рада (ВР) України. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF> (дата звернення: 24.07.2018).
- Про затвердження порядку переобладнання транспортних засобів: Постанова Кабінету Міністрів України від 21.07.2010 р. № 607 / База даних (БД) «Законодавство України». Верховна Рада (ВР) України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/607-2010-%D0%BF> (дата звернення: 24.07.2018).
- Про єдині вимоги до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються: Постанова Кабінету Міністрів України від 22.10.2010 р. № 1166 / База даних (БД) «Законодавство України». Верховна Рада (ВР) України. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1166-2010-%D0%BF> (дата звернення: 24.07.2018).

Волик В. В. Безопасные условия работы городского транспорта общего пользования и внедрение единой системы продажи билетов для проезда

Аннотация. В статье освещены вопросы, касающиеся дополнительных аспектов безопасности работы транспорта и упрощения доступа ко всем видам транспорта общего пользования. Рассмотрено текущее состояние правового регулирования этой сферы отношений в обществе. Определены предложения по юридическому закреплению норм, которые дополнительно регулировали бы деятельность автомобильных перевозчиков и стимулировали внедрение новейших технологий перевозок и современных систем оплаты за услуги перевозки.

Ключевые слова: транспорт, городской транспорт, транспортная услуга, перевозки пассажиров, автомобильный перевозчик, электронный билет, предельный срок службы транспорта.

Volik V. Safe working conditions for urban public transport and the introduction of a unified system for selling tickets for travel

Summary. The article discusses the additional aspects of transport safety and simplifies access to all types of public transport. The current state of legal regulation of this sphere of relations in society is considered. The proposals on the legal consolidation of norms, which would additionally regulate the activity of automobile carriers and stimulate introduction of the newest transportation technologies and modern systems of payment for transportation services, were determined.

Key words: transport, city transport, transport service, passenger transportation, car carrier, electronic ticket, maximum service life of transport.