**Ксенія Доломан, Єлизавета Гордієнко**

**(Харків, Україна)**

**ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВІДНОСИН В ГАЛУЗІ АВТОМОБІЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА**

На сьогоднішній день перевезення автомобільним транспортом є одним із найдешевших і найзручніших видів перевезень. Оскільки останнім часом простежується тенденція до зростання кількості перевезень автотранспортними засобами, створюється необхідність зміни його правового регулювання. Для найбільш ефективного використання автомобілів, вдосконалення їх роботи і підвищення показників необхідна безперервна оптимізація системи законодавства. Державне регулювання діяльності підприємств автомобільного транспорту є ключовим аспектом в автомобільному господарстві в цілому. Його метою є реалізація єдиної економічної, інвестиційної, науково-технічної та соціальної політики задля створення досконалої системи перевезень усіма видами транспорту.

**Метою** статті є аналіз системи нормативно-правових актів України, що регулюють перевезення автомобільним транспортом.

**Виклад основного матеріалу.** На сьогоднішній день автомобільний транспорт у цілому задовольняє потреби економіки України та населення у перевезеннях, однак більшість транспортних засобів у автопарках країни не відповідають сучасним вимогам за своєю пасажиромісткістю, вантажністю, екологічними показниками, видами та витратами палива. [3].

Все це є результатом повільного та несистематичного оновлення автопарків. Майже 70% рухомого складу є технічно або морально застарілими та 50% експлуатуються більш ніж 10 років.

Названі вище проблеми є наслідком недостатньо ефективної політики регулювання діяльності автомобільного транспорту.

У Таблиці 1 розписані органи, що здійснюють державне регулювання діяльності підприємств автомобільного транспорту та в чому полягає задача кожного з них.

Таблиця 1. – Органи, що здійснюють державне регулювання діяльності підприємств автомобільного транспорту

|  |  |
| --- | --- |
| **Орган** | **В чому полягає регулювання** |
| Верховна Рада України | Вищий орган законодавчої влади, який приймає постанови та закони, що визначають основні напрямки та законодавчі основи реалізації державної політики |
| Кабінет Міністрів України | Вищий орган виконавчої влади, задачею якого є загальне державне регулювання автомобільного транспорту |
| Міністерство транспорту та зв’язку України | Орган, що має найбільш широкий спектр правового регулювання автомобільного господарства. Він забезпечує державну політику на автомобільному транспорті через свої територіальні органи та службу міжнародних автомобільних перевезень, контролює виконання законодавства про автомобільний транспорт і займається підготовкою пропозицій стосовно його вдосконалення, бере участь у стандартизації, сертифікації, ліцензування перевезень, а також формує пропозиції щодо тарифної політики, забезпечує захист прав споживачів послуг автомобільного транспорту загального користування |
| Місцеві державні адміністрації | Займаються організацією і контролем автомобільних перевезень згідно із законодавством |

З Таблиці 1 можна зробити висновок, що державне регулювання діяльності підприємств автомобільного транспорту здійснюється на усіх рівнях влади.

У Таблиці 2 розписані основні нормативно-правові акти регулювання підприємств автомобільного транспорту та на що вони направлені.

Таблиця 2 – Правове регулювання господарських відносин в галузі підприємств автомобільного транспорту

|  |  |
| --- | --- |
| **Нормативно – правовий акт** | **Що регулює** |
| Закон України «Про автомобільний транспорт» 2001 року | Основний правовий акт, в якому визначені завдання та функції державного регулювання діяльності автомобільного транспорту |
| Статут автомобільного транспорту України від 27 червня 1969 року | Установлює головні умови перевезень автомобільним транспортом вантажів, взаємовідносини автотранспортних підприємств і організацій України з підприємствами і організаціями, що займаються перевезеннями іншими видами транспорту (пункти 2.5)  Вантажі перевозять автомобільним транспортом в Україні за планами, складеними на основі планів виробництва, капітального будівництва, закупок сільськогосподарських продуктів, матеріально-технічного постачання і товарообороту, що обґрунтовуються необхідними розрахунками (пункт 28)  Питання організації перевезень вантажів (статті 33 – 74)  Підприємства автомобільного транспорту, враховуючи встановлені обсяги перевезення для кожного з відправників, укладають з ними особливі організаційні договори, спрямовані на організацію майбутніх перевезень вантажів: за річним договором, автотранспортне підприємство зобов'язується у встановлені строки приймати, а вантажовідправник - подавати до перевезення вантажі в обумовленому обсязі. Річний договір встановлює обсяги й умови перевезення, порядок розрахунків, визначає раціональні маршрути та схеми вантажопотоків (статті 34 – 36 ) [4-5]. |
| Цивільний та Господарський кодекси України | Перевезенням вантажів у цьому Кодексі визнається господарська діяльність, пов'язана з переміщенням продукції виробничо-технічного призначення та виробів народного споживання залізницями, автомобільними дорогами, водними та повітряними шляхами, а також транспортування продукції трубопроводами (частина 1 статті 306 ГкУ)  Перевізник і власник (володілець) вантажу за потреби здійснювати систематичні перевезення можуть укласти довгостроковий договір. Відповідно до нього перевізник зобов'язується у встановлені терміни приймати, а власник (володілець) вантажів - передавати її до перевезення у встановленому обсязі. У довгостроковому договорі про перевезення вантажів визначають обсяги, строки й інші умови подання вантажів до перевезення і порядок розрахунків (стаття 914 ЦкУ та частина 3 статті 307 ГкУ) [1-2]. |

Окремими нормами національного законодавства України врегульовано й питання організації автомобільного перевезення небезпечних вантажів. Основними нормативно-правовими актами, що регламентують перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом в Україні є:

- Постанова Кабінету Міністрів "Про заходи щодо запобігання надзвичайним ситуаціям під час перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом" від 29 січня 1999 р.;

- Закон України "Про перевезення небезпечних вантажів" від 6 квітня 2000 р.;

- Закон України "Про приєднання України до Європейської угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів" від 2 березня 2002 р.

При аналізі вищеназваного можна зробити висновок, що правова база, на основі якої здійснюється державне регулювання діяльності автомобільного транспорту, є застарілою.

Також треба відмітити, що багато науковців вказує на те, що багатьом автопарків України не вистачає коштів на повноцінне функціонування, тим паче на оновлення та модернізування транспортних засобів.

Таким чином проблеми у діяльності підприємств автомобільного транспорту можна поділити на три напрямки:

недосконалість та застарілість законодавчої бази щодо врегулювання діяльності підприємств автомобільного транспорту;

несистематичне оновлення та модернізування структури автопарків;

нестача фінансування.

На думку авторів роботи найбільш універсальним та діючим методом рішення цих проблем є введення пільг та «вільних економічних зон» для діяльності підприємств автомобільного транспорту.

Вільні економічні зони в Україні, як і в світі, має особливий юридичний статус у відношенні до іншої частини країни. Місцеві влади, на територіях яких діє вільна економічна зона, відносно незалежні від центрального уряду, приймаючи економічні, а іноді навіть і політичні рішення самостійно.

Для підприємців вільна економічна зона означає більш широкий спектр пільг. Зокрема, це і особливий валютний режим, податкові знижки, а також низькі, або взагалі нульові митні збори.

Вільні економічні зони створюється, щоб вирішити наступні завдання: залучити іноземні технології, щоб надалі розповсюдити їх по країні, навчити робочу силу, залучити іноземну валюту. До того ж, за допомогою вільної економічної зони вирішується така проблема, як розвиток регіонів, які вважаються депресивними.

Однак, навіть створення вільних економічних є великою проблемою для законодавства України. Вони не можуть існувати без законодавчого забезпечення збереження інвестицій.

**Висновок.** В ході дослідження було проаналізовано систему нормативно-правових актів, що регулюють діяльність підприємств автомобільного транспорту, та було виявлено, що основною причиною виникнення проблем їх діяльності є застаріла та неефективна законодавча система не тільки в галузі автомобільного транспорту, а й інвестиційній політиці країни.

**Література:**

1. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України: У 2 т. / За відповід. ред. О.В. Дзери (кер. авт. кол.), Н.С. Кузнєцової, В.В. Луця. - К., 2005.

2. Науково-практичний коментар Господарського кодексу України: 2-е вид., перероб. і допов. / За заг. ред. Г.Л. Знаменського, В.С. Щербини; Кол. Авт.: О.А. Беляневич, О.М. Вінник, В.С. Щербина та ін. – К.: Юрінком Інтер, 2008. – 720 с.

3. Закон України «Про транспорт» вiд 10.11.1994 р. № 232/94-ВР // Відом. Верхов. Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.

4. Закон України «Про автомобільний транспорт» **від** 05.04.2001 № 2344-III-ВР // Відом. Верхов. Ради України. – 2001, –№ 22, – ст.105

5. «Статут автомобільного транспорту Української РСР», затверджений Постановою Ради Міністрів УРСР від 27 червня 1969 р. № 401.

**Керівник:**

кандидат юридичних наук, доцент Єрофєєнко Лариса Василівна.