

УДК 342.9

О. Ю. Дубинський
кандидат юридичних наук, доцент,
завідувач кафедри морського та господарського права
Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ДЕРЖАВНОГО КОНТРОЛЮ ЗА ДОДЕРЖАННЯМ ЗАКОНОДАВСТВА НА ТРАНСПОРТІ ТА МОЖЛИВОСТІ ЙОГО ВИКОРИСТАННЯ В УКРАЇНІ

Постановка проблеми. В умовах розширення глобалізаційних та інтеграційних зв'язків України з країнами Європейського Союзу та світу питання запозичення міжнародного досвіду з реформування національної економіки та системи державного управління і відповідного наближення вітчизняного законодавства до норм і стандартів, передусім, Європейського Союзу набуває особливого значення. У цьому контексті актуальними для України є можливості використання зарубіжного досвіду державного контролю за додержанням законодавства на транспорті.

Як справедливо стверджує М.В. Ноняк, співробітництво з Європейським Союзом, його органами та інституціями визначено пріоритетним напрямом у міжнародній діяльності Укртрансбезпеки. Причому співпраця з ЄС – це не тільки робота над імплементацією директив і регламентів, але й організація, проведення заходів, які мають на меті навчання персоналу – як теоретичне, так і практичне – та запорука запровадження високих безпекових стандартів і забезпечення ефективної системи контролю за їх дотриманням [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Окремі аспекти державного контролю за додержанням законодавства на транспорті в країнах зарубіжжя висвітлювали у своїх наукових працях з економіки та юриспруденції В.В. Брагінський, І.Р. Бузько, О.В. Васильєв, В.М. Гаращук, І.А. Грицяк, Т.О. Гуржій, О.Ю. Ємельянова, І.В. Заблодська, Т.Г. Затонацька, О.О. Зеленко, Г.Л. Знаменський, Н.І. Кара, Г.В. Корецька, В.Р. Краївська, В.Г. Кухарчик, В.В. Лаптев, В.К. Мамутов, С.П. Міщенко, А.М. Новікова, П.А. Овчар, Д.К. Прейгер, О.В. Собкевич, В.А. Устименко, Є.Д. Федорчук, І.О. Хорошилова, І.Б. Шахов та інші.

Невирішені раніше проблеми. Проте, попри вагомий науковий доробок, зарубіжний досвід державного контролю за додержанням законодавства на транспорті та можливості його використання в Україні висвітлені фрагментарно й потребують подальшого дослідження.

Метою статті є комплексне дослідження зарубіжного досвіду державного контролю за додержанням законодавства на транспорті та можливостей його використання в Україні.

Виклад основного матеріалу. Варто погодитися, що стабільне функціонування ринку тран-

спортних послуг є необхідною умовою стабілізації та економічного зростання всієї економічної системи загалом, забезпечення національної безпеки та обороноздатності країни. Причому на транспорті, як і в кожній галузі світового господарства, державне регулювання тісно взаємодіє з ринковим механізмом. І, зокрема, у розвинених зарубіжних країнах транспорт більшою мірою піддається управлінню, контролю та регулюванню з боку уряду, місцевих органів влади, а також підприємницьких об'єднань [2, с. 19].

З цього приводу В.Й. Развадовський підкреслює, що радикальні зміни в економіці України, наявність конкуренції на ринку надання транспортних послуг потребує суттєвих змін в організації управління транспортною системою. А вирішенню цього завдання, зокрема визначенню та розробленню стратегічних напрямів удосконалення державного регулювання транспортної системи, сприятиме аналіз світового досвіду розв'язання цієї проблеми [3, с. 92].

Реформування транспортної системи та гармонізація транспортного законодавства України з відповідним законодавством Європейського Союзу сприятимуть більш повному використанню наявного транспортного й транзитного потенціалу, обумовленого вигідним географічним розташуванням країни. Своєю чергою, реформована за європейськими стандартами транспортна галузь України зможе привабити іноземних і вітчизняних інвесторів до вкладання коштів у розвиток новітніх технологій, оновлення та зміцнення матеріально-технічної бази, посилення безпеки (включно з екологічної) функціонування всіх складників транспортної системи, підвищення якості послуг, що ними надаються [4, с. 55].

Сьогодні одним із основних напрямів розвитку міжнародного транспортного процесу є вдосконалення структури міжнародних транспортно-логістичних систем, що передбачає практичне скасування прикордонного контролю в умовах ринку й скорочення витрат завдяки зменшенню штату прикордонних служб, витрат, зумовлених затримками вантажу в процесі виконання прикордонних процедур (економія від цих заходів у країнах Західної Європи становить до 15 млрд дол. на рік). Також світовим транспортним співтовариством впроваджуються інноваційні інформа-

ційно-управляючі технології (інтелектуальні технології), побудовані на моделюванні інтегрованих транспортних систем: «персонал – транспортна інфраструктура – транспортні засоби», які порівняно зі звичайними надають послуги з регулювання транспортними потоками на більш високому рівні взаємодії учасників процесу, з вищим рівнем безпеки та передачі повної інформації про стан і положення у просторі об'єктів у режимі реального часу (невіддільна частина ТЕН-Т політики країн Європейського Союзу, Японії, Китаю, США та інших країн, поєднаних глобальною мережею поставки товарів «від дверей до дверей»). Активізується також розвиток мультимодальних (комбінованих) перевезень із застосуванням інноваційних технологій у перевізному процесі, наприклад, контейнерних і контейлерних потягів («Вікінг» і «Ярослав» на території України), де застосовується спрощена процедура прикордонного контролю, планується запровадження єдиного наскрізного уніфікованого транспортного документа, забезпечення стикування інформаційних систем із контролюючими органами, поетапне впровадження електронного документообігу [5, с. 55; 6, с. 17–23; 7, с. 206–209].

Водночас реалізація Угоди про асоціацію України з Європейським Союзом [8] передбачає протягом 10–15 років перехідного періоду здійснити укладання та реалізацію двосторонніх угод між Україною та країнами ЄС про співробітництво, зокрема, у сфері транспорту, які мають готуватися із врахуванням умов постійної трансформації європейської транспортної політики під впливом викликів сучасного світу та інтенсивного розвитку світової торгівлі (підвищення рівня безпеки на транспорті та адаптація відповідного національного законодавства із застосуванням програм Twinning, Inogate, IBPP, Tacis, CBC тощо) [4, с. 47–50].

Зазначене вище, на нашу думку, свідчить про доцільність вивчення зарубіжного досвіду, передусім, з державного контролю за додержанням законодавства на транспорті. Адже, як слушно зауважує Є.Д. Федорчук, аналіз світового досвіду з державного контролю за роботою транспорту дає підстави стверджувати, що державний контроль та його розвиток у різних формах є в кожній країні, сприяючи уникненню значної частини проблем соціально-економічного характеру, пов'язаних із пристосуванням транспорту як галузі до роботи в умовах глобальної інтеграції [9, с. 102].

У цьому контексті варто звернути увагу на досвід діяльності Європейської організації дорожнього контролю, що нараховує 15 країн: Бельгія, Ірландія, Румунія, Нідерланди, Болгарія, Люксембург, Іспанія, Італія, Великобританія, Франція, Австрія, Угорщина, Німеччина, Польща, Литва. При цьому Латвія, Мальта, Чехія, Словенія та Швейцарія мають офіційний статус

спостерігачів [10]. Цілком погоджуємося, що тоді як в усіх країнах Європейського Союзу впроваджуються процеси лібералізації у транспортному секторі та вільне переміщення транспортних засобів, інспекційні служби не можуть залишатись в ізоляції поза їхніми межами. Тому Європейська організація дорожнього контролю об'єднує європейські організації дорожнього контролю, основною метою якої є підвищення безпеки дорожнього руху, гармонізація процедури контролю, обмін досвідом і практичними навичками, дотримання автотранспортного законодавства та сприяння чесній конкуренції, що нині є досить актуальними напрямками розвитку державного контролю за додержанням законодавства на транспорті для нашої країни.

Визначальною рисою є той факт, що ще в січні 2016 року було запроваджено проєкт технічної допомоги Європейського Союзу «Підтримка імплементації Угоди про асоціацію та Національної транспортної стратегії» (2016–2018 рр.) із метою сприяння інтеграції та модернізації транспортної галузі України та її окремих секторів відповідно до зобов'язань у рамках Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, а також оновлення Національної транспортної стратегії України відповідно до законодавства, стандартів і вимог Європейського Союзу та сприяння у її подальшій імплементації. Нині продовжується реалізація розпочатого ще в 2015 році проєкту Twinning, орієнтованого на підвищення рівня безпеки на дорожньому транспорті відповідно до технічних вимог ЄС і найкращих міжнародних практик із метою зменшення кількості ДТП і спричинених ними смертельних випадків, а також приведення у відповідність національного законодавства до норм і вимог ЄС [11].

У процесі реалізації проєкту Україна так чи інакше вже переймає європейський досвід державного контролю за додержанням законодавства на транспорті. Проводяться різноманітні семінари, під час яких експерти з різних зарубіжних країн презентують кращі практики розслідування ДТП в країнах Європейського Союзу із використанням сучасних технологій, надають інформацію українським колегам про функціонування баз даних ДТП в Європі та відповідних шифрувальних книг, щодо застосування тахографів, виявлення протиправних маніпуляцій з ними та кріплення вантажів тощо.

Крім того, у рамках проєкту Twinning «Підтримка у підвищенні безпеки перевезення небезпечних вантажів мультимодальним транспортом в Україні» співробітники Державної служби України з безпеки на транспорті обмінюються досвідом роботи зі своїми колегами з інших країн, проводячи спільні рейдові відпрацювання – перевірку автомобілів, якими перевозяться небез-

печні вантажі, дотримання водіями режиму праці та відпочинку, наявність відповідних дозволів у перевізників, які здійснюють перевезення пасажирів, габаритно-ваговий контроль. Аналогічно на залізничному транспорті – огляд рухомого складу, яким перевозять небезпечні вантажі, та отримання рекомендацій, як це треба робити згідно зі стандартами Європейського Союзу для зміцнення потенціалу Міністерства інфраструктури України під час розроблення політики для створення конкурентного ринку залізничних послуг, встановлення вимог безпеки в залізничній галузі та інтеграції української залізничної системи з транс'європейською транспортною мережею шляхом забезпечення найкращих практик і допомоги Європейського Союзу [1].

У свою чергу, на морському та річковому транспорті з метою імплементації Директиви ЄС 2010/65/ЄС та запровадження морського єдиного вікна розглядається можливість залучення експертної допомоги в рамках проекту *Advanced National Networks for Administrations (AnNa)*, який сприяє налагодженню узгодженого підходу до спрощення адміністративних процедур під час здійснення міжнародної торгівлі та обміну даними між національними системами морського єдиного вікна, подальшому вдосконаленню морської безпеки, підвищенню рівня запобігання забруднення морського середовища, забезпеченню готовності і реагування в регіоні Чорного моря [12] тощо. Тому важливо зазначити, що з кінця 2014 року Україна набула статусу спостерігача в рамках цього проекту.

Цікавим у цьому напрямі дослідження є досвід Іспанії, де заслуговує на увагу, зокрема, діяльність Організації з рятування та безпеки на морі *SASEMAR*. Наприклад, організованим на високому рівні є контейнерний термінал, де проводиться зберігання небезпечних вантажів, командно-диспетчерський пункт, практика розміщення якоря, моніторингу руху та контролю вхідних маневрів до терміналів завантажених суден. Характерною рисою також є якість використання методу «*PORTUS*», методики перевірки вантажів і авторизації прибуття у порт небезпечних вантажів, ступінь централізації інформації про об'єми та нотифікації «*HAZMAT*», підготовки цистерн до періодичної перевірки і загалом процедури контролю допущення транспортного засобу із застосуванням методів завантаження і розвантаження цистерн в автоматизованих портальних конструкціях, обробки хімічних продуктів, заходів із запобігання нещасним випадкам, витокам і розливам, іншим інцидентам [13]. Саме Іспанія є яскравим прикладом країн, які дбайливо ставляться до збереження навколишнього середовища і забезпечення безпечного середовища для життя громадян.

Проте, підсумовуючи вище сказане, треба зауважити, що практичне переймання зарубіжного досвіду державного контролю за додержанням законодавства на транспорті фактично унеможливується встановленим мораторієм на проведення планових і обмеження підстав позапланових перевірок на транспорті Укртрансбезпекою.

Незважаючи на це, цікавим вважаємо досвід Литви з державного контролю за додержанням законодавства на транспорті, а саме Агентства безпеки транспорту – урядової організації у складі Міністерства транспорту Литовської Республіки, повноваження якої є аналогічними до повноважень Укртрансбезпеки. Передусім, це досвід у сфері адміністративних послуг, електронних сервісів (електронний кабінет перевізника тощо), габаритно-вагового контролю, єдиної інформаційної системи, інтегрованої з відповідними системами Міністерства юстиції України та Державної фіскальної служби України задля забезпечення прозорості та зручності у використанні системи отримання ліцензій і дозволів. Також, переймаючи досвід Литви, планується впровадження єдиної інформаційної системи в заходи контролю, що, на думку експертів, є можливістю відмовитися від паперових протоколів. Зокрема, інспектор, використовуючи електронний підпис, вносить інформацію про порушення в єдину базу, і вона в онлайн-режимі стає доступною як відповідальним співробітникам Укртрансбезпеки, так і перевізнику, зареєстрованому в електронному кабінеті [14], зокрема, шляхом використання ручних комп'ютерів/планшетів під час оперативного контролю, під час реалізації інформаційно-технічного забезпечення габаритно-вагового контролю тощо.

Доречно зазначити також те, що важливим є переймання досвіду щодо налагодженої взаємної інтеграції ІТ-систем і взаємодії контролюючих служб Литви (дорожня інспекція, поліція, прикордонники, митниця, служби організації огляду технічного стану транспортних засобів тощо) за різних сценаріїв проведення контролю з широким використанням наявних телекомунікаційних систем. На особливу увагу заслуговує підхід спілкування інспекторів із водіями та перевізниками, за якого обов'язково позиціонується мета контролю – не покарати, а пробудити усвідомлення особистої відповідальності та вплив кожної дії, рішення на рівень безпеки усього процесу перевезення; вказуються недоліки в організації режиму праці та відпочинку, визначаються причини цих помилок і шляхи їх уникнення надалі [15].

У зв'язку з цим вважаємо важливим відповідне навчання інспекторів Укртрансбезпеки саме в литовських колег, адже під час розроблення технічних завдань для закуплених Укртрансбезпекою габаритно-вагових комплексів (мобільних лабораторій на рівні кращих європейських стан-

дартів) було взято за основу технічну документацію аналогічного обладнання, яке вже успішно працює в Литві та Польщі [14].

Ба більше, неабияк корисним для України вважаємо досвід Державної інспекції автомобільного транспорту Литовської Республіки у м. Вільнюс у контексті міжнародної програми TAIEХ («Інтеграція в автоматизовану систему управління автомобільним транспортом TACHOnet» (ETT IND/STUD 64892)). Зокрема, ідеться про досвід Литви у реорганізації інспекції: злиття окремих служб з безпеки на різних видах транспорту в одну установу для досягнення високого рівня безпеки на транспорті із застосуванням сучасних методологій провідних світових компаній та організацій і чіткого розуміння ролі кожного окремо взятого співробітника в досягненні спільної мети. Зокрема, співробітникам литовської інспекції створюються комфортні умови праці за новітніми дослідженнями психології, соціології та ергономіки для того, щоб працівник міг зосередитися на своїй роботі та був повноцінною ланкою в ефективному та продуманому процесі досягнення високих результатів підрозділом та інспекцією загалом. Ефективність окремого працівника – це не тільки кількість опрацьованих документів або виданих дозволів, аналізуються та узагальнюються десятки параметрів роботи та дій працівників інспекції Литви для визначення серед них критичних і дієвих, важливих для досягнення безпеки транспортної галузі [15]. І не менш значущим вважаємо те, що наведена вище практика приводить до законодавчих ініціатив із боку інспекції, які подаються в Міністерство транспорту та комунікацій Литовської Республіки з метою вдосконалення національного законодавства Литви та ЄС, зокрема, з питань державного контролю на транспорті.

Також, досліджуючи зарубіжний досвід державного контролю за додержанням законодавства на транспорті, вважаємо за доцільне окремо зупинитися на важливому питанні впровадження «єдиного вікна» як механізму, що дає змогу сторонам, які беруть участь у торговельних і транспортних операціях, представляти стандартизовану інформацію та документи з використанням єдиного пропускового каналу з метою виконання всіх регулюючих вимог, які стосуються імпорту, експорту і транзиту, що регламентується Рекомендацією Європейської економічної комісії ООН № 35 «Вироблення правової основи системи «єдиного вікна» в міжнародній торгівлі» [16]. Зокрема, в Україні нагальним є впровадження системи «єдиного вікна» в Одеському МТП, що передбачає створення центру послуг, призначеного для прийому, обробки та поширення інформації всім зацікавленим сторонам, що здійснюють державний контроль, для прийняття рішення про пропуск вантажів через кордон [17].

Висновки. Отже, доходимо до обґрунтованого висновку, що для виконання умов і вимог ратифікованої Угоди про асоціацію України та Європейського Союзу з орієнтацією на подальший розвиток інтеграційних відносин у майбутньому в Україні доцільно впроваджувати зарубіжний досвід державного контролю за додержанням законодавства на транспорті, орієнтуючись, передусім, на досвід європейських країн з урахуванням відмінностей державного контролю й загалом транспортної сфери в розвинених країнах і країнах, що розвиваються, а також національних і регіональних особливостей.

Сьогодні основними можливостями використання зарубіжного досвіду державного контролю за додержанням законодавства на транспорті в Україні вважаємо такі: 1) фактична реалізація дво- та багатосторонніх угод між Україною та країнами ЄС про співробітництво у сфері транспорту з орієнтацією на складник технічної допомоги та практичного навчання з урахуванням умов постійної трансформації європейської транспортної політики, інтенсивного розвитку світової торгівлі, необхідності адаптації відповідного національного законодавства (зокрема, у рамках проектів Twinning, TAIEХ, AnNa тощо); 2) удосконалення структури міжнародних транспортно-логістичних систем із упровадженням інформаційних систем та електронного документообігу, скасуванням в умовах ринку прикордонного контролю й відповідним скороченням витрат, розвитком мультимодальних (комбінованих) перевезень із застосуванням інноваційних технологій у перевізному процесі (досвід країн Західної Європи); 3) упровадження інноваційних інформаційно-управлінських (інтелектуальних) технологій, побудованих на моделюванні інтегрованих транспортних систем, які забезпечують вищий рівень взаємодії контролюючих органів та інших учасників процесу, безпеки та передачі повної інформації в режимі реального часу (досвід країн Європейського Союзу, Японії, Китаю та США); 4) вступ України до Європейської організації дорожнього контролю (набуття офіційного статусу спостерігача) задля гармонізації процедури контролю, сприяння чесній конкуренції, впровадження регулярного та надійного обміну інформацією (досвід Франції, Німеччини, Нідерландів, Люксембургу, Великобританії та інших країн-учасниць) і розвиток співробітництва з іншими міжнародними та європейськими організаціями (CITA, IRU, CORTE, EASA, ERA EMSA тощо); 5) запровадження механізму «єдиного вікна», що дає змогу представляти стандартизовану інформацію та документи з використанням єдиного пропускового каналу з метою виконання контрольних вимог (досвід Європейського Союзу); 6) розвиток баз даних ДТП, практики застосування тахографів і виявлення протиправних

маніпуляцій із ними, кріплення вантажів, габаритно-вагового контролю тощо (досвід Польщі); 7) збереження навколишнього середовища і забезпечення безпечного середовища із використанням процедури контролю допущення транспортного засобу, методів «PORTUS», перевірки вантажів і авторизації прибуття у порт небезпечних вантажів, підготовки цистерн до періодичної перевірки тощо (досвід Іспанії); 8) розвиток адміністративних послуг на транспорті, електронних сервісів (наприклад, електронний кабінет перевізника), використання ручних комп'ютерів/планшетів під час оперативного контролю (досвід Литви); 9) реорганізація інспекції шляхом злиття окремих служб із контролю та безпеки на різних видах транспорту в одну установу (досвід Литви); 10) упровадження системи підтвердження професійної компетентності суб'єктів перевезень (досвід ЄС) тощо.

Література

1. Укртрансбезпека в рамках проекту Twinning переймає досвід ЄС. URL: <https://www.kmu.gov.ua/ua/news/ukrtransbezpeka-v-ramkah-proektu-twinning-perejmae-dosvid-yes>.
2. Овчар П.А. Зарубіжний досвід державного регулювання у сфері транспортних послуг. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука»*. 2017. № 6 (28). С. 17–21.
3. Развадовський В.І. Світовий досвід державного регулювання транспортної системи та напрямки його використання в Україні. *Вісник Національного університету внутрішніх справ*. 2004. Вип. 26. С. 92–100.
4. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період: аналіт. доп. / Д.К. Прейгер, О.В. Собкевич, О.Ю. Смельянова; за заг. ред. Я.А. Жаліла. К.: НІСД, 2012. 112 с.
5. Заблудська І.В., Бузько І.Р., Зеленко О.О., Хорошилова І.О. Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону: колективна монографія. Северодонецьк: Вид-во СНУ ім. В.І. Даля, 2016. 193 с.
6. Карпінський Б.А., Макух Б.В. Транспортна система України в контексті європейської інтеграції. *Економіка України*. 2008. № 7 (440). С. 17–23.
7. Міщенко С.П. Напрямки забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2011. № 34. С. 206–209.
8. Про ратифікацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: Закон України № 1678-VII від 16 вересня 2014 р. *Відомості Верховної Ради*. 2014. № 40. Ст. 2021.
9. Федорчук Є.Д. Контроль у сфері транспорту як функція державного управління. *Теорія та практика державного управління*. 2013. Вип. 4 (43). С. 99–104.
10. Європейська організація дорожнього контролю. URL: <http://dsbt.gov.ua/storinka/yevropeyska-organizaciya-dorozhnogo-kontrolyu>.
11. Twinning. EU neighbours. URL: <https://www.euneighbours.eu/en/east-south/eu-in-action/projects/twinning-1>.
12. Міжнародна технічна допомога ЄС у сфері транспорту. URL: <https://mtu.gov.ua/content/mizhnarodna-tehnichna-dopomoga-es-u-sferi-transportu.html>.
13. Переймаємо в іспанських колег досвід транспортування небезпечних вантажів. URL: <http://dsbt.gov.ua/novyna/pereymayemo-v-ispanskyh-koleg-dosvid-transportuvannya-nebezpechnyh-vantazhiv>.
14. Литва: стратегічне партнерство. URL: <http://dsbt.gov.ua/novyna/lytva-strategichne-partnerstvo>.
15. Співробітники Укртрансбезпеки в рамках міжнародного проекту TAIEH відвідали Литву. URL: <http://dsbt.gov.ua/novyna/spivrobitnyky-ukrtransbezpeky-v-ramkah-mizhnarodnogo-proektu-taieh-vidvidaly-lytvu>.
16. Рекомендация Европейской экономической комиссии ООН № 35 «Выработка правовой основы системы «единого окна» в международной торговле». URL: http://www.unec.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec35/Rec35_ECE_TRADE_401_EstablishingLegalFrameworkforSingleWindow_R.pdf.
17. Спільні зусилля дозволяють просуватися у визначеному напрямку: підсумки семінару «Концепція локального «единого вікна» портів Одеської області. *Транспорт*. 2012. № 24 (712). URL: <http://www.singlewindow.org/publications/15?lang=ukr>.

Анотація

Дубинський О. Ю. Зарубіжний досвід державного контролю за додержанням законодавства на транспорті та можливості його використання в Україні. – Стаття.

У статті обґрунтовано актуальність вивчення й переймання зарубіжного досвіду державного контролю за додержанням законодавства на транспорті з акцентом на досвід країн Європейського Союзу. Проаналізовано та узагальнено основні можливості використання в Україні зарубіжного досвіду з державного контролю за додержанням законодавства на транспорті.

Ключові слова: транспорт, зарубіжний досвід, додержання законодавства, державний контроль, можливість використання, Європейський Союз.

Аннотация

Дубинський О. Ю. Зарубежный опыт государственного контроля за соблюдением законодательства на транспорте и возможности его использования в Украине. – Статья.

В статье обоснована актуальность изучения и заимствования зарубежного опыта государственного контроля над соблюдением законодательства на транспорте с акцентом на опыт стран Европейского Союза. Проанализированы и обобщены основные возможности использования в Украине зарубежного опыта по государственному контролю над соблюдением законодательства на транспорте.

Ключевые слова: транспорт, зарубежный опыт, соблюдение законодательства, государственный контроль, возможности использования, Европейский Союз.

Summary

Dubynskyi O. Yu. Foreign experience of state control over observance of the legislation on transport and possibilities of its use in Ukraine. – Article.

The article substantiates the relevance of studying and taking on the foreign experience of state control over the observance of legislation on transport with an emphasis on the experience of the countries of the European Union. The main possibilities of using foreign experience in Ukraine on state control over compliance with the legislation on transport are analyzed and summarized.

Key words: transport, foreign experience, compliance with legislation, state control, possibilities of use, European Union.