



**ОСНОВИ  
ЛІЦЕНЗУВАННЯ ТА  
СЕРТИФІКАЦІЇ НА  
АВТОМОБІЛЬНОМУ  
ТРАНСПОРТІ**



Міністерство освіти і науки України  
Вінницький національний технічний університет

В. П. Кужель, А. А. Кашканов

**ОСНОВИ ЛЦЕНЗУВАННЯ  
ТА СЕРТИФІКАЦІЇ  
НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ**

**Навчальний посібник**

Вінниця  
ВНТУ  
2018

УДК 629.33:378.147(075)

К88

Рекомендовано до друку Вченою радою Вінницького національного технічного університету Міністерства освіти і науки України (протокол № 3 від 24.09.2015 р.)

Рецензенти:

**В. В. Рудзінський**, доктор технічних наук, професор

**В. Ф. Анісімов**, доктор технічних наук, професор

**І. О. Сивак**, доктор технічних наук, професор

**Кужель, В. П.**

К88 Основи ліцензування та сертифікації на автомобільному транспорті : навчальний посібник / В. П. Кужель, А. А. Кашканов. – Вінниця : ВНТУ, 2018. – 121 с.

В навчальному посібнику висвітлені питання державного регулювання та контролю діяльності автомобільного транспорту, організації пасажирських автоперевезень, стандартизації і оцінки відповідності, сертифікації на автомобільному транспорті. Наведені особливості ліцензування на транспорті, умови видачі ліцензії, ліцензійні умови провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі, автобусах, положення про ліцензійну картку.

Розрахований на студентів спеціальностей «Автомобільний транспорт», «Транспортні технології (автомобільний транспорт)».

УДК 629.33:378.147(075)

© ВНТУ, 2018

## ЗМІСТ

ВСТУП.....	5
1 ВИДИ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ. ОРГАНІЗАЦІЯ ПАСАЖИРСЬКИХ АВТОПЕРЕВЕЗЕНЬ. ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТА КОНТРОЛЬ ДІЯЛЬНОСТІ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ .....	8
1.1 Законодавчі засади перевезень автомобільним транспортом .....	8
1.2 Види автотранспортних послуг .....	11
1.3 Організація пасажирських автоперевезень .....	12
1.4 Особливості державного регулювання перевезень в національному сполученні.....	14
1.5 Особливості державного регулювання перевезень в міжнародному сполученні .....	19
2 СТАНДАРТИЗАЦІЯ ТА ОЦІНЮВАННЯ ВІДПОВІДНОСТІ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЛІЦЕНЗУВАННЯ В УКРАЇНІ. ОСНОВНІ ПРИНЦИПИ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ ЛІЦЕНЗУВАННЯ .....	29
2.1 Стандартизація та оцінювання відповідності на автомобільному транспорті .....	29
2.2 Основні терміни для регулювання ліцензування в Україні.....	34
2.3 Правове регулювання ліцензування в Україні.....	35
2.4 Основні принципи державної політики у сфері ліцензування.....	39
2.5 Організаційно-правове регулювання взаємодії суб'єктів бізнесу на ринку послуг.....	40
3 ЛІЦЕНЗІЙНІ УМОВИ, ОРГАН ЛІЦЕНЗУВАННЯ. ОСОБЛИВОСТІ ЛІЦЕНЗУВАННЯ НА ТРАНСПОРТІ. ВИДАЧА ЛІЦЕНЗІЇ. ЛІЦЕНЗІЙНІ УМОВИ ПРОВАДЖЕННЯ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ З НАДАННЯ ПОСЛУГ З ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ .....	45
3.1 Основні поняття .....	45
3.2 Загальні організаційні, технічні та кваліфікаційні вимоги при виконанні робіт з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів .....	45
3.3 Спеціальні організаційні, технічні та кваліфікаційні вимоги до виконання робіт з надання послуг з внутрішніх та міжнародних перевезень пасажирів автобусами .....	48
3.4 Орган ліцензування.....	50
3.5 Особливості ліцензування на транспорті .....	50

3.6	Видача ліцензії.....	53
3.7	Ліцензійні умови провадження господарської діяльності.....	56
3.8	Положення про ліцензійну картку .....	58
4	<b>СЕРТИФІКАЦІЯ ПОСЛУГ З РЕМОНТУ ТА ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ДОРОЖНІХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ТА ЇХ СКЛАДОВИХ. ПЕРЕЛІК ПРОДУКЦІЇ, ЩО ПІДЛЯГАЄ ОБОВ'ЯЗКОВІЙ СЕРТИФІКАЦІЇ В УКРАЇНІ В ДАНІЙ ГАЛУЗІ .....</b>	<b>61</b>
4.1	Сертифікація послуг з ремонту та технічного обслуговування дорожніх транспортних засобів та їх складових .....	61
4.2	Перелік продукції, що підлягає обов'язковій сертифікації в Україні в галузі дорожніх транспортних засобів, їх складових частин та приладдя.....	65
4.2.1	Українські державні органи контролю.....	65
4.2.2	Правила обов'язкової сертифікації послуг з ремонту та технічного обслуговування дорожніх транспортних засобів та їх складових.....	66
5	<b>ВИДИ ДОГОВОРІВ НА АВТОТРАНСПОРТНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, СУПРОВІДНІ ДОКУМЕНТИ. ПЕРЕЛІК І ФОРМИ ДОКУМЕНТІВ ДЛЯ ОТРИМАННЯ ЛІЦЕНЗІЙ, ДОЗВОЛІВ, СЕРТИФІКАТІВ .....</b>	<b>75</b>
5.1	Поняття договору на перевезень вантажів автомобільним транспортом.....	75
5.2	Права і обов'язки перевізника та відправника за договором перевезення вантажів.....	82
5.3	Особливості здійснення міжнародних перевезень вантажів .....	88
5.4	Документи, що подаються органу ліцензування для одержання ліцензії.....	96
5.5	Рішення про видачу або відмову у видачі ліцензії .....	97
5.6	Видача ліцензії.....	97
5.7	Відомості, які містить ліцензія .....	99
	<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....</b>	<b>102</b>
	<b>ДОДАТКИ.....</b>	<b>106</b>
	<b>ПЕРЕЛІК ОСНОВНИХ ТЕРМІНІВ.....</b>	<b>119</b>

## ВСТУП

Перехід України на ринкові форми господарювання зумовив гостру потребу у створенні сприятливої правової бази для розвитку національного підприємництва. Великого значення набуває розробка єдиної наукової концепції, в рамках якої здійснювалося б удосконалення українського законодавства. В цих умовах важливого значення набуває проблема подальшого розвитку та вдосконалення правового регулювання суспільних відносин у сфері перевезення вантажів.

Транспорт – одна з найважливіших інфраструктурних галузей матеріального виробництва, яка забезпечує виробничі й невиробничі потреби народного господарства та населення в усіх видах перевезень.

Велике значення має транспорт для зв'язку між галузями народного господарства, між містом і селом, між окремими районами країни. Транспорт сприяє суспільному територіальному поділу праці, є активним фактором формування економічної спеціалізації господарства окремих районів, неможливої без обміну продукцією.

Транспорт повинен сприяти якнайшвидшій інтеграції України в загальноєвропейську економічну систему, що потребує створення залізничних та автомобільних шляхів з центральних частин Західної Європи – у країни СНД, з півночі Західної Європи – у країни Близького Сходу.

Характерною рисою правового регулювання в сфері міжнародних автоперевезень є те, що основні питання міжнародних перевезень врегульовуються в міжнародних угодах (транспортних конвенціях), які містять диференційовані норми, що однаково визначають умови міжнародних перевезень вантажів і пасажирів. У більшості міжнародних транспортних конвенцій містяться положення, що стосуються договору автоперевезення вантажів і пасажирів у міжнародних сполученнях.

Проблеми міжнародного транспорту вирішуються в різних міжнародних транспортних організаціях. Найбільше значення для розвитку міжнародних автоперевезень має робота Комітету з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй, Європейської Конференції міністрів транспорту, Міжнародного Союзу автомобільного транспорту, Міжнародної Федерації експедиторських асоціацій. Різні міжурядові організації, а також окремі держави спільно повинні уніфікувати норми, що регулюють відносини в сфері міжнародних перевезень автомобільним транспортом. І тому для більш глибокої концентрації міжнародних норм, що регулюють відносини в сфері міжнародних перевезень автомобільним транспортом, необхідно прискорювати процес створення універсальних міжнародних норм у цій сфері. Співробітництво в галузі транспорту повинне забезпечити вдосконалення перевізного процесу в міжнародному сполученні з поетапною інтеграцією транспортної системи держав Співдружності у світову транспортну си-

стему і зміцнення позицій вітчизняного перевізника на транспортних ринках.

Міжнародне співробітництво у сфері міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом забезпечує центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту, що у межах своїх повноважень: організовує контроль за виконанням міжнародних договорів України з питань міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом; бере участь у проведенні заходів щодо укладання міжнародних договорів з питань міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом; забезпечує видачу документів, які дозволяють міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом.

Суб'єктами правовідносин на автомобільному транспорті є широке коло юридичних і фізичних осіб, які забезпечують транспортне обслуговування, користуються транспортними послугами, створюють умови для здійснення дорожнього руху. Їх правовий статус має дві складові: одна пов'язана з наданням транспортних послуг, а інша – з участю в дорожньому русі.

Законодавство про автомобільний транспорт складається з Кодексу автомобільного транспорту України, законів України «Про транспорт», «Про дорожній рух», «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» та інших нормативно-правових актів України. Основним завданням державного регулювання та контролю у сфері автомобільних перевезень (автомобільного транспорту) є створення умов безпечного, якісного й ефективного перевезення пасажирів і вантажів, надання додаткових транспортних послуг.

Державне регулювання та контроль у сфері автомобільних перевезень (автомобільного транспорту) спрямовані на: забезпечення балансу інтересів держави, органів місцевого самоврядування, користувачів транспортних послуг і підприємств, установ, організацій, інших юридичних та фізичних осіб – суб'єктів господарювання на автомобільному транспорті незалежно від форм власності; забезпечення якісного та безпечного функціонування автомобільного транспорту; розвиток та удосконалення нормативної бази діяльності автомобільного транспорту; визначення загальних засад стратегічного розвитку, системи управління, реформування та регулювання автомобільного транспорту; визначення пріоритетних напрямів розвитку та шляхів оптимізації діяльності автомобільного транспорту; захист прав споживачів під час транспортного обслуговування; захист національного ринку транспортних послуг і суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту; створення рівних умов для роботи всіх суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту, обмеження монополізму та розвиток конкуренції; забезпечення зайнятості населення, підготовки спеціалістів і робочих кадрів, охорони праці; раціональне

використання енергетичних та матеріальних ресурсів; охорону довкілля від шкідливого впливу автомобільного транспорту, проведення науково-технічної роботи, досліджень та розвиток системи статистики.

З метою зниження негативного ефекту ринкових механізмів при наданні економічної свободи юридичним і фізичним особам, які провадять транспортну діяльність, та відповідно до законодавства здійснюється ліцензування внутрішніх і міжнародних перевезень автомобільним транспортом, яке запроваджено у більшості розвинених країн.

Ліцензування – це механізм державного регулювання, направлений на допуск до провадження діяльності суб'єктів господарювання, які можуть забезпечити виконання організаційних, кваліфікаційних і технічних вимог, встановлених для певного виду господарської діяльності з наступним контролем за провадженням ними діяльності та анулюванням ліцензій ліцензіатам, які такі вимоги не забезпечують.

Проведення сертифікації здійснюється в цілях: створення умов для діяльності організації та підприємців на єдиному товарному ринку, а також для участі в міжнародній, економічній, науково-технічній співпраці і міжнародній торгівлі; сприяння споживачам в компетентному виборі продукції; захисту споживача від недобросовісного виробника (продавця, виконавця); контролю безпеки продукції для навколишнього середовища, життя, здоров'я і майна; підтвердження показників якості продукції, заявлених виробником.

Постановка проблеми вдосконалення державного регулювання у сфері транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності в організаційно-правовому аспекті, з позиції об'єктивного аналізу, є актуальною щодо усунення недоліків нинішнього та попередніх етапів її дослідження. Водночас вирішення цієї проблеми важливе для формування державної політики й з погляду потреб теорії та практики державного регулювання, які необхідно збагатити системою наукових принципів, методів і форм розв'язання ключових завдань розвитку та вдосконалення системи й узагальнення наявного досвіду.

Функціями контролю за здійсненням міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом є: контроль за виконанням перевізниками вимог міжнародних договорів України з питань міжнародних автомобільних перевезень; контроль технічного, санітарного та екологічного стану транспортних засобів, що впливає на безпеку руху, екологію; перевірка вагових і габаритних параметрів транспортних засобів; контроль та оформлення дозвільних документів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом; облік автомобільних транспортних засобів, які здійснюють міжнародні перевезення пасажирів і вантажів; перевірка транспортно-експедиторської документації та ліцензій на здійснення міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом.



# **1 ВИДИ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ. ОРГАНІЗАЦІЯ ПАСАЖИРСЬКИХ АВТОПЕРЕВЕЗЕНЬ. ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТА КОНТРОЛЬ ДІЯЛЬНОСТІ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ**

## **1.1 Законодавчі засади перевезень автомобільним транспортом**

У забезпеченні високої якості та культури обслуговування одержувачів транспортних послуг значна роль належить правовому регулюванню діяльності транспортного комплексу.

Правове регулювання діяльності транспорту має максимально сприяти його перетворенню в передову галузь суспільного виробництва; розвитку народного господарства; посиленню відповідальності за виконання договірних зобов'язань; забезпеченню збереженості вантажів, які перевозяться, безпеки руху і ліквідації аварійності; додержанню строків доставки вантажів; вдосконаленню договірних відносин щодо перевезень; суворому дотриманню договірної дисципліни; поліпшенню експлуатаційної роботи на підприємствах транспорту.

Законодавство про автомобільний транспорт складається з Кодексу автомобільного транспорту України, законів України «Про транспорт», «Про дорожній рух», «Про функціонування єдиної транспортної системи України» та інших нормативно-правових актів України.

Закони, що видаються в порядку поточного законодавства, регулюють різні сторони транспортних суспільних відносин. Базовим виступає Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. (в ред. від 27.04.2007 р.). Він визначає правові, економічні, організаційні та соціальні основи діяльності транспорту. Разом з тим видається і на даний час є чинною ціла низка законів, що регулюють відносини у конкретних транспортних підгалузях. Це Закон України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 р. (в ред. від 16.11.2008 р.) [6], який визначає правові та соціальні основи дорожнього руху з метою захисту здоров'я громадян, створення безпечних умов для учасників руху й охорони навколишнього природного середовища. Засади організації та експлуатації автомобільного транспорту визначаються Законом України «Про автомобільний транспорт» [7], що був прийнятий ВР України 5 квітня 2001 р. Відповідно до ст. 2 цього Закону автомобільні транспортні засоби перевізників, що використовуються ними для надання послуг з перевезень пасажирів і вантажів, належать до автомобільного транспорту загального користування. Автомобільні ж транспортні засоби суб'єктів підприємницької діяльності, установ та організацій, що використовуються ними тільки для власних потреб, відносять до відомчого автомобільного транспорту. В свою чергу, автомобільні транспортні засоби фізичних осіб, що використовуються ни-

ми для власних потреб, належать до індивідуального автомобільного транспорту.

Згідно зі ст. 6 Закону України «Про автомобільний транспорт» основними функціями державного регулювання діяльності автомобільного транспорту є:

- формування ринку послуг;
- контроль за виконанням законодавства на автомобільному транспорті;
- нормативно-правове регулювання питань автомобільного транспорту;
- ліцензування діяльності перевізників;
- стандартизація і сертифікація; організація та контроль автомобільних перевезень;
- тарифна, інноваційна та інвестиційна політики;
- державне замовлення на соціально значущі послуги автомобільного транспорту загального користування;
- захист прав споживачів послуг автомобільного транспорту тощо.

Управління автомобільним транспортом здійснює Міністерство транспорту та зв'язку України.

До сфери його управління належать об'єднання, підприємства, установи та організації автомобільного транспорту.

З метою більш повного задоволення потреб населення у перевезеннях, обмеження монополізму на ринку пасажирських автотранспортних послуг, розвитку конкуренції між перевізниками усіх форм власності постановою Кабінету Міністрів від 03.12.2008 р. № 1081 «Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування». Відповідно до Порядку юридичні чи фізичні особи, які мають ліцензію на право виконання пасажирських перевезень, у т. ч. міжнародних, можуть взяти участь у конкурсі. Переможці конкурсу забезпечують виконання необхідних обсягів та якість перевезень пасажирів на постійних автобусних маршрутах. Конкурс міжнародних перевізників готує Міністерство транспорту та зв'язку України.

Важливим джерелом транспортного права є Цивільний кодекс України, в якому розкрито зміст договору перевезень та відповідальність сторін за неналежне виконання умов договору перевезень і в разі втрати, нестачі або пошкодження багажу, а також за заподіяння шкоди його здоров'ю чи смерті. Перевезення вантажів автомобільним транспортом регулюються Правилами перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні, що затверджуються спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань автомобільного транспорту, в яких визначаються права, обов'язки і відповідальність власників автомобільного транспорту-перевізників та вантажовідправників і вантажоодержувачів-замовників

З приводу міжнародних автомобільних перевезень існує найменша кількість міжнародних угод.

При розробці законодавства про торгівлю різних країн часто викори-

стовуються типові правила, розроблені міжнародними неурядовими організаціями.

Для України також чинними є такі законодавчі акти ЄС:

- Європейська угода, що доповнює Віденську конвенцію про шляховий рух 1968 р., схвалена Україною 16 грудня 1974 р., чинна з 7 червня 1979 р.;

- Європейська угода, що доповнює Віденську конвенцію про дорожні знаки і сигнали 1968 р., схвалена Україною 16 грудня 1974 р., чинна з 3 серпня 1979 р.;

- Європейська угода про міжнародні автомагістралі від 15 листопада 1975 р., схвалена Україною 9 листопада 1982 р., чинна з 29 березня 1983 р.;

- Протокол про розмітку доріг від 1 березня 1973 р. до Європейської угоди, що доповнює Конвенцію про дорожні знаки і сигнали 1968 р., схвалений Україною 15 березня 1984 р., чинний з 9 травня 1985 р.

З багатьма державами Європейського Союзу Україна уклала двосторонні договори. Одним з документів, що дає право виїзду на територію європейських країн, є страховий поліс «Зелена карта».

Це документ, що підтверджує страхування громадянської відповідальності власника (водія) транспортного засобу перед третіми особами у випадку нанесення збитків при керуванні транспортним засобом на території країни, що входить в систему «Зелена карта».

Це означає: якщо у випадку дорожньо-транспортної пригоди за кордоном з вини прибувшого водія кому-небудь нанесені збитки, то вони будуть відшкодовані тією страховою компанією, яка видала винуватцю аварії поліс «Зелена карта».

В умовах проведення в Україні соціальних та економічних перетворень важливого значення набуває проблема подальшого розвитку і вдосконалення правового регулювання відносин у сфері транспортної діяльності. Зазначене обумовлено перш за все тим, що економіку будь-якої держави неможливо уявити без послуг, пов'язаних із перевезенням як вантажу, так пасажирів, їх багажу, вантажобагажу, пошти різними видами транспорту.

Перевезення та інші відносини у сфері транспортної діяльності опосередковують транспортні договори, які є різними за правовою природою та змістом і регулюються цивільним кодексом України й спеціальними нормативно-правовими актами, що відображають специфіку різних видів транспорту.

У зв'язку з цим правове регулювання перевезень є однією з найважливіших категорій у цивільному законодавстві України, без з'ясування сутності та природи якої складно зрозуміти особливості транспортних договорів, порядок їх укладання, зміни та припинення, відповідальність сторін й інші питання, які виникають у зв'язку зі здійсненням перевезень.

Незважаючи на достатньо активний процес кодифікації цивільного законодавства України, регулювання відносин перевезення залишається складним питанням внаслідок наявності значної кількості законодавчих актів, що стосуються зазначеної сфери.

## 1.2 Види автотранспортних послуг

Основним законом, який визначає види й організацію автоперевезень, є Закон «Про автомобільний транспорт» № 2344 (далі – закон № 2344). Згідно з ним автотранспортні послуги поділяються на:

- пасажирські;
- вантажні;
- вантажно-пасажирські.

Послуги пасажирського автомобільного транспорту загального користування поділяються на автобусні й таксі.

Автобусні перевезення – це переміщення людей і багажу за допомогою автомобільного транспортного засобу, в якому посадкових місць більше дев'яти (враховуючи місце водія).

Маршрутні таксі перевозять пасажирів, обов'язково надаючи їм місця для сидіння, висаджуючи й садовлячи їх за їхньою вимогою. Незважаючи на те, що в назві є слово «таксі», перевезення пасажирів маршрутними таксі належать до автобусних перевезень. Визначальним фактором у цьому випадку є кількість місць для сидіння (дев'ять і більше) і те, що пасажирів перевозять за заздалегідь наміченими маршрутами а не в індивідуальному порядку. Автобусні перевезення пасажирів здійснюються у двох режимах:

- 1) звичайному – рух за маршрутом відбувається з усіма зупинками, передбаченими розкладом;
- 2) експрес – рух за маршрутом здійснюється зі скороченням кількості зупинок і часу перевезення.

Перевезення таксі – це перевезення пасажирів та їхнього багажу в індивідуальному порядку на легковому автомобілі, кількість місць для сидіння в якому менша дев'яти.

Вантажні перевезення автомобільним транспортом спеціального призначення здійснюють перевізники за замовленням власників вантажу чи уповноважених ними осіб.

Вантажно-пасажирські перевезення – це перевезення пасажирів з вантажем вантажно-пасажирськими автомобілями.

За місцем надання автопослуги можна розподілити на: внутрішні, міжнародні. Внутрішні перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування поділяються на:

- міські – за маршрутами в межах території населеного пункту;
- приміські – за маршрутами протяжністю до 50 км, незалежно від адміністративно-територіального поділу маршрутів;
- міжміські (всередині області і міжобласні) – маршрути, протяжність яких перевищує 50 км.

Є ще перевезення, які здійснюються на замовлення, і туристичні.

Перевезення на замовлення – перевезення на погоджених перевізником і замовником умовах за маршрутом, визначеним сторонами договору.

Туристичні перевезення – нерегулярні перевезення пасажирів за заздалегідь визначеними маршрутами з туристичною метою.

Пасажирському перевізникові, який здійснює туристичні перевезення чи перевезення пасажирів за замовленням, забороняється здійснювати посадку пасажирів у пунктах, установлених для посадки пасажирів на автобусних маршрутах загального користування.

Міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом здійснюються між пунктами відправлення й призначення, один із яких чи обидва розташовані за межами території України.

Міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом організовують перевізники відповідно до міжнародних договорів України з питань міжнародних автомобільних перевезень.

Правила міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом по території України затверджує центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту (Міністерство транспорту та зв'язку – далі Мінтрансзв'язку), про що, зокрема, йдеться в Постанові Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил надання послуг пасажирським автомобільним транспортом» за № 176 (далі – Постанова № 176).

Міжнародне співробітництво у сфері міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом забезпечує центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту (Мінінфраструктури), який у межах своїх повноважень:

- організовує контроль за виконанням міжнародних договорів України з питань міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом;

- бере участь у проведенні заходів щодо укладання міжнародних договорів з питань міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом;

- забезпечує видачу документів, за якими дозволено міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, тощо.

### **1.3 Організація пасажирських автоперевезень**

Організацію перевезень пасажирів на автобусних маршрутах загального користування здійснює урядовий орган – державне управління автомобільного транспорту Мінінфраструктури України, а також органи місцевого самоврядування в порядку, визначеному Постановою № 176, і в межах повноважень, делегованих Законом № 2344.

Туристичні перевезення і перевезення на замовлення організовують перевізники відповідно до вимог Закону № 2344 і Постанови № 176, виходячи з попиту на такі послуги.

Місцеві ради та їхні виконавчі органи в рамках своїх повноважень організовують перевезення пасажирів автомобільним транспортом на території відповідного населеного пункту.

Соціально значимими послугами автомобільного транспорту громадського користування є послуги з перевезення пасажирів автобусними маршрутами громадського користування за тарифами, встановленими уповноваженими на це органами, і на пільгових умовах відповідно до законодавства (Постанова КМУ № 176). Законодавчо встановлено, що збитки, яких зазнає пасажирський перевізник від пільгових перевезень (наприклад, студентів, пенсіонерів та інших пільгових категорій громадян) і від перевезень за регулярними збитковими тарифами (наприклад, внутрішньоміських автобусних маршрутів), цілком компенсуються за рахунок коштів відповідних бюджетів (порядок здійснення компенсацій буде розглянуто пізніше).

Правила надання послуг пасажирським автомобільним транспортом затверджені Кабінетом Міністрів України (Постанова № 176) і Наказом Мінтрансв'язку «Порядок і умови організації перевезень пасажирів і багажу автомобільним транспортом» за № 21 (далі – наказ № 21). При наданні послуг з перевезення пасажирів автомобільним транспортом необхідно мати такі документи:

- для перевізника – ліцензію, ліцензійну картку, договір із замовником на перевезення пасажирів, паспорт маршруту, документ, який засвідчує використання автотранспорту на законних підставах;

- для водія автотранспортного засобу – посвідчення водія, реєстраційні документи на транспортний засіб, дорожній лист, схему маршруту, розклад руху, таблицю вартості проїзду, завірену керівником автотранспортного підприємства (крім міських перевезень), дозвіл замовника на перевезення.

Згідно зі ст. 40 Закону № 2344 пасажирським перевізником може бути суб'єкт підприємницької діяльності, який, відповідно до законодавства і на підставі отриманої ліцензії, надає послуги за договором перевезення пасажирів лише автомобільним транспортним засобом загального користування, якщо він його використовує на законних підставах.

Під час перевезення пасажирів автобусами на замовлення і в разі туристичних перевезень потрібні такі документи:

- для перевізника – ліцензія, документ, який засвідчує використання автобуса на законних підставах;

- для водія автобуса – посвідчення водія, реєстраційні документи на транспортний засіб, дорожній лист.

Для перевезення пасажирів на таксі необхідно мати такі документи:

- для перевізника – ліцензію на право надання послуг із перевезення пасажирів та їхнього багажу;

- для водія таксі – посвідчення водія, свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, дорожній лист.

Під час організації перевезень пасажирів основні господарські відносини складаються між перевізником та автостанцією (автовокзалом). Їх відносини регулюються договорами. Основним завданням перевізника є надання транспортного засобу для перевезення пасажирів. До завдань ав-

тостанції належать: складання розкладу руху автобусів, прийом-відправлення пасажирів і автобусів, продаж квитків, диспетчеризація руху тощо. Таким чином, законодавством чітко диференційовані функції автостанції, перевізника та організатора перевезень.

#### **1.4 Особливості державного регулювання перевезень в національному сполученні**

Ринок забезпечує найбільш ефективно регулювання економічних процесів, зорієнтованих на задоволення потреб людини. Це у повній мірі стосується транспортної системи, яка є базовою галуззю економіки та покликана задовольняти потреби населення й суспільного виробництва в перевезеннях. Функціонування автомобільного транспорту в ринкових умовах має ряд позитивних наслідків, головним з яких є зацікавленість суб'єктів господарювання в отриманні прибутку та подальшому розвитку виробництва, яка за умови конкуренції позитивно впливає на розвиток транспортної мережі, ціноутворення, якість транспортних послуг тощо.

З метою зниження негативного ефекту ринкових механізмів при наданні економічної свободи юридичним та фізичним особам, які провадять транспортну діяльність, та відповідно до законодавства здійснюється ліцензування внутрішніх і міжнародних перевезень автомобільним транспортом, яке запроваджено у більшості розвинених країн.

В юридичній літературі форма управління розглядається як зовнішній вияв конкретних дій для реалізації поставлених завдань і як спосіб вирішення органічно пов'язаної зі змістом (розкривається у функціях і компетенції) діяльності суб'єктів управління; як той чи інший спосіб зовнішнього вираження (оформлення) змісту управлінської діяльності. Аналіз зазначених положень свідчить про те, що «форма» в усіх випадках виступає як зовнішній вияв певного змісту діяльності. Ці властивості притаманні і сфері управління транспортом.

Дійсно, управління транспортом – це цілеспрямована діяльність відповідних органів з виконання завдань і функцій у межах компетенції, визначеної нормативними актами. Але сам процес діяльності з виконання завдань і функцій реалізується у відповідних формах. Якщо функції розкривають (вказують) основні напрями діяльності і цілеспрямованого впливу на об'єкти управління транспортом, то форми управління вказують на шляхи здійснення такого впливу: як і якими шляхами можливе досягнення виконання поставлених завдань.

Форми управлінської діяльності залежать від характеру відносин у сфері управління та обсягу і змісту компетенції органу управління. У цьому зв'язку кожен орган чи посадова особа (суб'єкт) управління транспортом наділені відповідною компетенцією, яка дає змогу вибирати варіанти поведінки залежно від конкретних ситуацій, впливати на зміст конкретних дій, тобто визначити зміст управлінської діяльності в тій чи іншій формі.

Прикладом таких дій можуть бути: видання акта управління, проведення наради, призначення ревізії, здійснення контролю та інші форми управлінської діяльності, які складають своєрідне системне утворення. Ці дії, як правило, передбачені та, до певної міри, регламентовані нормами права, які містяться найчастіше у положеннях про органи управління транспортом, статутах, настановах, посадових інструкціях, правилах та інших нормативних актах.

Вивчення нормативних актів, якими закріплюється правовий статус і компетенція органів управління транспортом, аналіз їх повноважень стосовно ступеня правової регламентації та порядку використання управлінських форм показують, що вона неоднакова.

Форми, пов'язані з реалізацією правоустановних і правозастосовних функцій, регламентовані повніше (більш жорстко), ніж функції з економіко-організаційних та матеріально-технічних заходів. Ця діяльність пов'язана з виданням правових актів, які тягнуть за собою виникнення, зміни або припинення транспортних відносин, і потребує чіткого юридичного вираження та регламентовану процедуру здійснення. Такі форми управлінської діяльності в юридичній літературі прийнято називати правовими формами, головною особливістю яких є юридичне волевиявлення суб'єкта управління, притаманне державному управлінню, а саме: односторонньо владне, офіційне рішення управлінського характеру.

Органу управління надається можливість розвитку ініціативи й самостійного вибору управлінських форм. Такі форми не порушують, не змінюють і не припиняють транспортних правовідносин. В юридичній літературі їх прийнято називати неправовими формами.

Нагадаємо, що неправові форми, як і правові, пов'язані з компетенцією органу управління транспортом, їх здійснення базується на правовій основі, і вони можуть виникати внаслідок розвитку правових форм.

В юридичній управлінській літературі загальноновизнаної класифікації немає, але найбільш поширеними є два варіанти: 1) залежно від юридичних наслідків; 2) за ступенем правової регламентації процесу їх застосування. Ці положення повною мірою стосується управління і в сфері транспорту.

Отже, залежно від юридичних наслідків форми управління транспортом можна поділити на правові і неправові, означення та характеристика яких наведені вище.

За ступенем правової регламентації процесу їх застосування можна виділити такі форми:

- 1) видання провідних актів управління транспортом і застосування норм транспортного права;
- 2) укладання договорів;
- 3) здійснення організаційних заходів;
- 4) здійснення матеріально-технічних операцій.



Можлива й така класифікація: правові форми управління – це видання правових актів управління, інші юридично значущі дії та укладання адміністративно-правових договорів; неправові форми управління – це здійснення матеріально-технічних операцій і організаційних заходів.

Видання правових актів управління транспортом є особливою формою діяльності органів управління транспортом, спрямованою на виконання законів шляхом встановлення додаткових положень (норм права) підзаконного характеру, що, власне, передбачається самими законами. У законах України «Про автомобільний транспорт» (ст. 7), «Про залізничний транспорт» (ст. 3), Кодексі торговельного мореплавства України (ст. 3), Повітряному кодексі України (ст. 7) встановлюється, що нормативні документи, які визначають правила, порядок і умови перевезення вантажів, пасажирів, пошти й багажу, користування засобами транспорту, безпеки руху, охорони праці, забезпечення громадського порядку, перетину шляхів одного виду транспорту іншими видами транспорту і комунікаціями, пожежної безпеки, санітарні норми та правила на транспорті України, є обов'язковими для всіх юридичних і фізичних осіб на території України. Ці положення продубльовані в Статуті залізниць України, в Положеннях про Міністерство транспорту України, про Державну адміністрацію залізничного транспорту України, державні департаменти інших видів транспорту.

Прийняття нормативних документів (актів) здійснюється зазначеними органами відповідно до їх компетенції. Наприклад, Правила перевезення вантажу, пасажирів, багажу і пошти, Технічні умови навантаження і кріплення вантажів затверджуються Мінтрансом України, а правила пожежної безпеки, санітарні норми та правила, правила безпеки громадян на транспорті, інструкції з перевезення окремих видів вантажів, інструкції про порядок розслідування та обліку нещасних випадків невиробничого характеру та інші документи можуть затверджуватися наказами посадових осіб відповідних адміністрацій, департаментів транспорту і навіть їх структурними підрозділами (залізницею, пароплавством, портом та ін.).

За допомогою таких норм конкретизуються і деталізуються загальні норми законів. Зазвичай їх зміст не змінюється, але забезпечуються умови реалізації вимог закону.

Такі акти встановлюють конкретні умови, правила і порядок перевезення, права і обов'язки вантажовідправника, вантажоодержувача, перевізника, пасажера, інших учасників транспортного процесу, їх відповідальність.

У таких нормативних актах часто містяться обмеження і заборони, обумовлені специфікою вантажу, що перевозиться, його характеристикою (великовагові, громіздкі, довговимірні, кількаярусні вантажі, вибухові, легкозаймисті, радіоактивні, отруйні, сильнодіючі хімічні речовини і матеріали), перевезення яких визначається відповідними інструкціями, правилами з застосуванням обмежень завантаження, складування або зовсім заборонаю перевезення тим чи іншим видом транспорту.

Прийняття нормативних актів це не тільки виконавчо-розпорядча діяльність, а й діяльність, яка виступає як регулятор транспортних правовідносин, дозволяє органам (суб'єктам) управління транспортом активно впливати на процес перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти і, врешті-решт, впливати на своєчасне, якісне виконання цивільно-правового договору перевезення.

Діяльність органів управління транспортом не обмежується прийняттям нормативних актів. Орган управління, його посадова особа обов'язково використовують правозастосовну форму реалізації норм права.

Застосування норм транспортного права (видання індивідуальних актів, управлінське розпорядництво) як складова правової форми управління характеризується виданням відповідного індивідуального акта. Саме такі акти регламентують застосування тих чи інших законів, правових норм в конкретних ситуаціях. Вони відіграють роль юридичних актів, з якими пов'язується виникнення, зміна або припинення транспортних відносин. Наприклад, наказ начальника залізниці або уповноваженої ним посадової особи про завантаження вагонів понад план або поза планом та забезпечення їх перевезення.

Індивідуальні акти – це акти правозастосовні, звернені до конкретних осіб, мають разове застосування, а властивістю їх є те, що вони не містять норми права, а спрямовані на реалізацію конкретних юридичних вказівок повноважних суб'єктів (органів) управління транспортом.

Як прийняття нормативних актів, так і видання індивідуальних актів в юридичній управлінській літературі прийнято називати правовими актами управління; вони мають такі характерні властивості:

- а) виражають собою юридичний варіант управлінського рішення, основну правову форму волевиявлення суб'єктів управлінської діяльності;
- б) видаються тільки повноважним суб'єктом в межах його компетенції;
- в) є підзаконними, носять офіційний характер, визначають правила належної поведінки у сфері діяльності;
- г) спричиняють юридичні наслідки – встановлюють, змінюють чи відміняють певні норми права; або слугують юридичним фактом, що породжує, змінює або припиняє конкретні правовідносини;
- г) є юридичним різновидом службових документів, які постійно використовуються в управлінській діяльності, прийняті у визначених законом формах і порядку та належним чином оформлені.

Отже, правовий акт управління стосовно транспортного права – це заставане на законодавстві юридично-владне волевиявлення повноважного суб'єкта управління, що спрямоване на встановлення транспортних норм права або породжує, змінює чи припиняє конкретні правові відносини з метою реалізації задач і функцій транспортної діяльності. Таким чином, форма управлінської діяльності певною мірою дає змогу виокремити транспортне право в окрему специфічну (комплексну) галузь права.

З метою задоволення потреб населення у перевезеннях, обмеження монополізму на ринку пасажирських автотранспортних послуг, розвитку конкуренції між перевізниками усіх форм власності постановою Кабінету Міністрів 2 листопада 1996 р. був затверджений «Порядок проведення конкурсу на перевезення пасажирів автомобільним транспортом».

Відповідно до Порядку юридичні чи фізичні особи, які мають ліцензію на право виконання пасажирських перевезень, у т. ч. міжнародних, можуть взяти участь у конкурсі. Переможці конкурсу забезпечують виконання необхідних обсягів та якість перевезень пасажирів на постійних автобусних маршрутах. Конкурс щодо міжнародних перевізників готує замовнику Мінтранс. Він може передати свої функції іншій організації з видачею їй Свідоцтва на право проведення конкурсу на перевезення пасажирів автомобільним транспортом. З переможцем конкурсу укладається договір відповідно до Типового договору на перевезення пасажирів автомобільним транспортом, який є додатком до вказаного Порядку.

В договорі зазначають сторони, предмет домовленості, права та обов'язки замовника й перевізника, юридичні адреси сторін. Якщо автотранспортні послуги здійснюються автобусами, то однією з умов договору є обов'язок перевізника виконувати затверджений замовником розклад руху автобусів з регулярністю не нижче 97 відсотків на міжнародних рейсах. У разі невиконання зазначеної умови замовник зменшує дотацію перевізнику за кожний відсоток зниження регулярності руху на певну кількість відсотків, встановлену за домовленістю сторін.

Органи виконавчої влади та місцевого самоврядування зобов'язані:

- забезпечувати формування автобусної маршрутної мережі загального користування та мережі таксомоторних стоянок і розробляти перспективи їх розвитку;

- організовувати утримання в належному стані проїзної частини автомобільних доріг і під'їздів (на міських автобусних маршрутах загального користування) і в разі завдання матеріальних збитків автомобільному перевізнику, що обслуговує автобусний маршрут загального користування, внаслідок неналежного утримання проїзної частини автомобільної дороги чи під'їзду компенсувати йому збитки;

- забезпечувати облаштування необхідною інфраструктурою автобусних маршрутів загального користування (автопавільйони, інформаційне забезпечення пасажирів тощо) і підтримувати її в належному технічному та санітарному стані;

- забезпечувати розроблення паспортів автобусних маршрутів загального користування з визначенням необхідної кількості автобусів, їх пасажиромісткості, класу, технічних та екологічних показників, розкладу руху. Порядок розроблення та затвердження паспорта маршруту визначає центральний орган виконавчої влади з питань автомобільного транспорту;

- проводити конкурс на перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування;

- забезпечувати укладання договору на автобусних маршрутах загального користування з автомобільним перевізником – переможцем конкурсу на міських, приміських та міжміських автобусних маршрутах загального користування, які не виходять за межі території області (внутрішньообласні маршрути), чи надання дозволу на приміських та міжміських автобусних маршрутах загального користування, які виходять за межі території області (міжобласні маршрути), та забезпечувати контроль за виконанням ним умов договору чи дозволу;

- забезпечувати безпечне і якісне обслуговування пасажирів на автобусних маршрутах загального користування;

- забезпечувати компенсацію втрат автомобільному перевізнику внаслідок перевезення пільгових категорій пасажирів та регулювання тарифів.

Автомобільні перевізники, водії повинні мати та показувати особам, які уповноважені здійснювати контроль на автомобільному транспорті та у сфері безпеки дорожнього руху, документи, на підставі яких виконують вантажні перевезення.

Таким чином, під державним управлінням розуміється організаційно-владна виконавчо-розпорядча діяльність органів державного управління, яка функціонує на основі та для виконання законів і перебуває у повсякденному практичному здійсненні функцій держави.

## **1.5 Особливості державного регулювання перевезень в міжнародному сполученні**

Використання геостратегічного потенціалу України в умовах розвитку глобалізаційних процесів сприятиме розширенню обміну товарами, послугами, інформацією, технологіями та капіталом, взаємодії в гуманітарній сфері, духовному збагаченню особистості. Система державного регулювання має бути спрямована на розв'язання ключових завдань щодо вдосконалення законодавчої й організаційної бази реструктуризації, прискореного розвитку транспортної інфраструктури, створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів, її інтегрування в транспортні системи Європи та Азії, Балтійського й Чорноморського регіонів відповідно до міжнародних стандартів.

Основними причинами, що стримують розвиток транспортного забезпечення у сфері зовнішньоекономічної діяльності України, є:

- невпорядкованість системи державного регулювання щодо контролю на кордоні та справляння зборів;

- висока вартість послуг, що надаються митними брокерами, контрольними службами й транспортними терміналами;

- бюрократичні перепони при оформленні міжнародних перевезень;

- низька швидкість доставки пасажирів і вантажів;

- несприятлива криміногенна обстановка;

- брак комплексного, у тому числі інформаційного, обслуговування на шляху здійснення міжнародних перевезень;
- недостатність, а на окремих напрямках і відсутність комплексу нормативно-правових актів, що регулюють міжнародні перевезення та їх обслуговування [9].

Постановка проблеми вдосконалення державного регулювання у сфері транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності в організаційно-правовому аспекті з позиції об'єктивного аналізу є актуальною для усунення недоліків нинішнього й попередніх етапів її дослідження. Водночас вирішення цієї проблеми важливе для формування державної політики й з погляду потреб теорії та практики державного регулювання, які необхідно збагатити системою наукових принципів, методів і форм розв'язання ключових завдань розвитку й удосконалення системи та узагальнення наявного досвіду.

Міжнародне співробітництво у сфері міжнародних перевезень пасажирів і вантажів забезпечує центральний орган виконавчої влади з питань автомобільного транспорту, який, у межах повноважень:

- організовує контроль за виконанням міжнародних договорів України з питань міжнародних перевезень пасажирів і вантажів;
- розробляє пропозиції щодо розвитку міжнародного співробітництва у сфері міжнародних перевезень пасажирів і вантажів;
- бере участь у проведенні заходів щодо укладання міжнародних договорів з питань міжнародних перевезень пасажирів і вантажів;
- бере участь у роботі міжнародних організацій автомобільного транспорту;
- забезпечує видачу дозвільних документів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів.

Допущення транспортних засобів до міжнародних перевезень товарів регулюється Митною конвенцією про міжнародне перевезення вантажів (далі Конвенція), участь України в якій засвідчена 15 липня 1994 р., із застосуванням книжки міжнародного дорожнього перевезення 1975 р. Допущення транспортних засобів до перевезень вантажів регулює Порядок реалізації положень Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів від 21 листопада 2001 р., затверджений Державною митною службою України (далі Порядок).

Зокрема, в Конвенції зазначається: «Для допущення транспортних засобів до міжнародного перевезення останній має відповідати умовам щодо своєї конструкції та свого обладнання, тобто:

- щоб митні печатки і пломби могли накладатися на них простим і надійним чином;
- щоб із запечатаної або запломбованої частини транспортного засобу не міг бути витягнутий або поміщений в неї будь-який вантаж без залишення явних слідів злому або пошкодження накладених печаток і пломб;

- щоб не було жодних потайних місць в транспортному засобі для приховання вантажів [10].

Відповідно до пп. 5.3 п. 5 Порядку на кожний допущений транспортний засіб видається митницею Свідоцтво про допущення. Для транспортних засобів, що перевозять великовагові або громіздкі вантажі, у тому числі контейнери або транспортні засоби тощо, Свідоцтво не потрібне. Оригінал Свідоцтва повинен супроводжувати дорожній транспортний засіб [6].

Порядок оформлення, видачі, використання, обліку дозволів Європейської конференції міністрів транспорту (ЄКМТ) на перевезення вантажів автомобільним транспортом між країнами – членами ЄКМТ розроблений згідно з рішеннями та Положеннями ЄКМТ, що регламентують здійснення перевезень вантажів на основі дозволів ЄКМТ багаторазового використання.

Міністерство транспорту України отримує від секретаріату ЄКМТ багатосторонню квоту дозволів і передає листом у Державний департамент автомобільного транспорту України. Оприбуткування бланків дозволів ЄКМТ, підготовку пропозицій щодо розподілу зазначених дозволів, подання розподілу на затвердження заступнику Міністра транспорту України та передачу дозволів ЄКМТ до Служби міжнародних автомобільних перевезень для оформлення і видачі українським перевізникам здійснює Державний департамент автомобільного транспорту.

Дозвільні документи ЄКМТ розподіляють на конкурсних засадах з урахуванням рівня безпеки руху й екологічної безпеки транспортних засобів, запроваджених у європейських країнах, ефективності їх використання.

Порядок проведення конкурсу та видачі дозвільних документів ЄКМТ визначає центральний орган виконавчої влади з питань автомобільного транспорту.

Організацію міжнародних перевезень пасажирів і вантажів здійснюють перевізники відповідно до міжнародних договорів України з питань міжнародних автомобільних перевезень.

До міжнародних перевезень пасажирів та вантажів допускаються резиденти України, які мають досвід роботи на внутрішніх перевезеннях на договірних умовах не менше трьох років.

При виконанні міжнародних перевезень вантажів резиденти України повинні мати:

- дозволи іноземних країн, по території яких буде здійснюватися перевезення;
- ліцензійну картку на транспортний засіб;
- дозвіл щодо умов та режимів перевезення в разі перевищення вагових або габаритних обмежень;
- свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу;
- сертифікат відповідності щодо безпеки руху, екологічної безпеки та енергозбереження вимогам країн, територією яких буде здійснюватися перевезення.

При виконанні міжнародних перевезень пасажирів резиденти України повинні мати:

- дозволи іноземних країн, по території яких буде здійснюватися перевезення;
- ліцензійну картку на транспортний засіб;
- свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу;
- сертифікат відповідності щодо безпеки руху, екологічної безпеки та енергозбереження вимогам країн, по території яких буде здійснюватися перевезення;
- список пасажирів (при нерегулярних і маятникових перевезеннях);
- квитково-облікову документацію;
- схему маршруту.

При виконанні міжнародних перевезень вантажів нерезиденти України повинні мати:

- дозвіл України;
- дозвіл щодо умов та режимів перевезення в разі перевищення вагових або габаритних обмежень;
- свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу;
- сертифікат відповідності транспортного засобу вимогам законодавства України щодо безпеки руху, екологічної безпеки та енергозбереження.

При виконанні міжнародних перевезень пасажирів нерезиденти повинні мати (рис. 1.1):

- дозвіл України;
- свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу;
- сертифікат відповідності транспортного засобу вимогам законодавства України щодо безпеки руху, екологічної безпеки та енергозбереження;
- список пасажирів (для нерегулярних та маятникових перевезень);
- квитково-облікову документацію.

Сьогодні динаміка розвитку ринку міжнародних автоперевезень настільки висока, що він став практично некерований. Механізм доступу перевізників на «міжнародну арену» зводиться до мінімуму. Кількість же гравців на ній така велика, що ставить і без того складний бізнес в ще жорсткіші рамки.

До того ж більше 80% українських вантажівок через невідповідність стандартам через декілька років взагалі не зможуть в'їхати до Європи. Більшість експертів вважають, що без структурного регулювання ринку наша країна навряд чи відповідатиме статусу транзитної держави. Розширення Євросоюзу принесе вітчизняним перевізникам лише засмучення.



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ  
УКРАЇНИ

MINISTRY OF INFRASTRUCTURE  
OF UKRAINE



## ДОЗВІЛ

Дозвіл на в'їзд (ввезення) та рух територією України вантажного транспортного засобу у міжнародному автомобільному сполученні

Authorization for the entry (import) and journey through the territory of Ukraine by means of a goods vehicle in the international road transportation

Країна автомобільного перевізника:  
Country of the road carrier:

Кількість дозволених рейсів:  
Number of authorized journeys:

Термін дії до:  
Valid to:

⇒ 1  
⇐

1. *Вид перевезення: *Kind of transportation:				
1.1. Двосторонні перевезення Bilateral transportation	1.2. Транзитні перевезення Transit transportation	1.3. Перевезення в/з третіх країн Third country transportation		
2. Найменування (прізвище, ім'я, по батькові) автомобільного перевізника та його місцезнаходження (місце проживання): Name (last name, first name, patronymic name) of the road carrier and a address of its location (residence):				
3. *Можливі обмеження: *Restrictions, if any:				
4. Додаткові відомості: Additional data:	Автомобіль/тягач Truck/tractor	Причіп/напівпричіп Trailer/semitrailer		
4.1. Реєстраційний номер Registration number				
4.2. Вантажопідйомність (т) Permissible maximum load (t)				
4.3. Маса вантажу (т) Mass of load (t)				
4.4. Власна маса (т) Mass of vehicle (t)				
5. *Маршрут руху територією України: *Itinerary through the territory of Ukraine:				
6. *Показник спідометра (км): *Speedometer reading (km):	В'їзд Entry	Виїзд Exit	В'їзд Entry	Виїзд Exit
7. *Місце, дата видачі, підпис та печатка органу, який видав дозвіл: *Place, date of issue, signature and stamp of the issuing authority:				

Рисунок 1.1 – Дозвіл на в'їзд (ввезення) та рух територією України

За даними Асоціації міжнародних автоперевізників (АСМАП), сукупний парк 3,5 тис. українських автоперевізних фірм налічує понад 17 тис. машин, з яких європейським нормам екологічної чистоти «Євро-2» відповідають 3,5 тис., а нормам «Євро-3» – трохи більше 1,1 тисячі.

На цьому «анти екологічному» фоні Німеччина вже заявила, що через деякий час машини нижче за стандарт «Євро-3» на її територію пропускати не будуть. Поляки теж штучно виконують ці обмеження, 40% видаваних ними дозволів розповсюджуються тільки на машини стандарту «Євро-2» і «Євро-3». В Угорщині взагалі відмовляються видавати дозволи вантажів-



кам стандарту «Євро-0» і «Євро-1». Видаються тільки «зелені» дозволи «Євро-2» і «Євро-3».

Що стосується дій АСМАП і Мінтрансу, то ними постійно ведеться робота зі збільшення кількості дозволів на в'їзд до деяких країн, в першу чергу до Польщі. Зараз всі «дефіцитні» та отримані додатково понад квоти дозволи розподіляються тільки на автомобілі класу «Євро-2» і «Євро-3». Найбільш проблемними країнами в цьому плані є Угорщина, Італія, Австрія, Росія (трибічні дозволи), Польща (транзитні). Квоти цих країн не покривають потреб українських перевізників.

Ринок міжнародних автоперевезень дуже перенасичений. Він практично не регулюється. Дрібні перевізники відкрито демпінгують, знижуючи ціни. Перевезень з України значно менше, ніж пропозицій щодо них. На один вантаж можуть претендувати відразу три-чотири перевізники, а кількість машин тільки в першій половині року виросла на 1,4 тисячі. Рентабельність рейса, наприклад, до Німеччини, впала у декілька разів. До того ж імпорتنі перевезення зараз вигідніше, ніж експортні. Фрахт з України до Німеччини оцінюється в 1–1,1 тис. євро, а назад – більше 2 тис. євро.

Мінтранс і АСМАП намагаються якимось виправити ситуацію, але безуспішно. Поки незрозуміло, чи буде введена квота на загальну кількість транспорту, використовуваного на міжнародних перевезеннях, як це було зроблено в Угорщині. Там кількість машин скоротилася з 50 тис. до 5 тис., причому це було економічно виправдано.

Міжнародний союз автотранспорту в 2014 р. вніс Україну до списку країн з підвищеним митним ризиком (разом з Білорусією, Росією і Казахстаном). Як наслідок, перевізники збільшили розмір страхових депозитів для компенсації можливих ризиків, у тому числі і митних. Ці заходи різною мірою введені в усіх чотирьох країнах СНД. Такі заходи дозволили Україні понизити кількість претензій митних органів. Це обійшлося далекобійникам в копійчку. Якщо в Україні до раніше внесених депозитів перевізникам довелося доплачувати 3 тис. дол., то в Білорусії – 5 тис. плюс наявність основних фондів на 30 тис. дол. Але головним ударом по перевезеннях при ухваленні спеціального формулювання відносно чотирьох країн СНД стала певна недовіра до наших компаній в Європі. Тому в такій ситуації все частіше звучать пропозиції переорієнтуватися на схід. Там можна їздити на старих радянських вантажних автомобілях, тим більше що якість палива не завжди дозволяє використовувати в Азії автомобілі стандарту «Євро-3».

Серед кандидатів на співпрацю називають Іран. Це держава останнім часом активно лобіює створення транспортного коридору Північ – Південь для переправлення вантажів з країн Перської затоки до Європи.

За десять років перевезення впали з 2–2,5 тис. поїздок в рік до 250. До сьогоднішнього дня «екологія» завжди вважалася основним обмеженням для українських перевізників. Проте Євросоюз має намір ще більш посилити свої вимоги. Мова йде про відповідність автоперевізників системі

якості ІСО-9001. Подібний сертифікат обійдеться українським компаніям в круглу суму, тому і отримувати його вони не поспішають.

В той же час в тих компаніях, які пройшли таку сертифікацію, вважають, що вона не тільки поліпшить їх становище на ринку, але й збільшить їх частку. Зараз крупні компанії, що мають на балансі до 100 і більше машин, займають тільки п'яту частину ринку. З отриманням міжнародних сертифікатів покращає і система управління якістю. Це дозволить привертати не тільки вітчизняних замовників, але і активізувати роботу на зовнішніх ринках. У Мінтрансі вважають, що європейські вимоги цілком обгрунтовані, оскільки це підвищує рівень послуг вітчизняних компаній.

Контроль за здійсненням міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом проводить служба міжнародних автомобільних перевезень центрального органу виконавчої влади з питань автомобільного транспорту в пунктах пропуску через державний кордон України, в пунктах видачі дозволів автомобільним перевізникам України.

Служба міжнародних автомобільних перевезень діє відповідно до законодавства та свого положення, затвердженого центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту.

Функціями контролю за здійсненням міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом є:

- контроль за виконанням перевізниками вимог міжнародних договорів України з питань міжнародних автомобільних перевезень;
- контроль технічного, санітарного та екологічного стану транспортних засобів, що впливає на безпеку руху, екологію та санітарні норми;
- перевірка вагових і габаритних параметрів транспортних засобів;
- контроль та оформлення дозвільних документів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом;
- облік автомобільних транспортних засобів, які здійснюють міжнародні перевезення пасажирів і вантажів;
- перевірка транспортно-експедиторської документації та ліцензій на здійснення міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом.

Характерною рисою правового регулювання в сфері міжнародних автоперевезень є те, що основні питання міжнародних перевезень розв'язуються в міжнародних угодах (транспортних конвенціях), які містять диференційовані норми, що однаково визначають умови міжнародних перевезень вантажів і пасажирів. У міжнародних транспортних конвенціях містяться положення, що стосуються договору автоперевезення вантажів і пасажирів відповідними міжнародними сполученнями. Проблеми міжнародного транспорту вирішують міжнародні транспортні організації.

Найбільше значення для розвитку міжнародних автоперевезень має робота Комітету з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй, Європейської Конференції міністрів транспорту, Міжнародного Союзу автомобільного транспорту, Міжнародної

Федерації експедиторських асоціацій, Координаційної транспортної Народи Міністрів транспорту країн-учасниць СНД.

Для більш глибокої концентрації міжнародних норм, що регулюють відносини в сфері міжнародних перевезень автомобільним транспортом, необхідно прискорювати процес створення універсальних міжнародних норм у цій сфері. Співробітництво в галузі транспорту повинне забезпечувати удосконалювання перевізного процесу в міжнародному сполученні з поетапною інтеграцією транспортної системи держав Співдружності у світову транспортну систему і зміцнення позицій вітчизняного перевізника на транспортних ринках. І хоча розроблені Концепція скоординованої транспортної політики країн Співдружності, Концепція приєднання до міжнародних конвенцій і угод в галузі автомобільних вантажних і пасажирських перевезень, Угода про інформаційний обмін на ринку транспортних послуг, Угода про маси і габарити транспортних засобів, що пропускаються на автомобільних дорогах при здійсненні міжнародних перевезень, міждержавна Угода про обов'язкове страхування пасажирів у міжнародному автомобільному сполученні, Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу, Декларація про протидію несумлінній конкуренції на міжнародному автомобільному транспорті держав-учасниць СНД і ряд інших документів, однак ефективність роботи автотранспорту при забезпеченні міждержавних і транзитних зв'язків у рамках СНД продовжує залишатися на досить низькому рівні.

Автотранспортна складова у витратах національних економічних систем країн СНД залишається високою і автотранспорт недостатньо сприяє інтенсифікації торгівлі як у рамках Співдружності, так і з іншими країнами. Інтеграція у світову і європейську автотранспортну систему є одним з найважливіших пріоритетів національної політики держав-учасниць СНД. Однак процес приєднання держав-учасниць СНД до угод і конвенцій Європейської економічної комісії (ЄЕК) ООН в сфері автотранспорту значно відстає за динамікою від інших країн.

Тому з метою забезпечення стійкої інтеграції національних автотранспортних комплексів у світову і європейську автотранспортні системи, реалізації транзитного потенціалу країн-учасниць СНД, особливо в умовах зростання перевезень між Європою та Азією, необхідно:

- інтенсифікувати процес приведення національного законодавства в сфері автотранспорту до міжнародних норм і стандартів, що встановлені в угодах і конвенціях ЄЕК ООН;

- розглянути можливість приєднання до тих угод і конвенцій ЄЕК в сфері автотранспорту, до яких відповідні країни-учасниці СНД поки що не приєдналися, з урахуванням національних пріоритетів в сфері інтеграції у світову транспортну систему;

- при розгляді послідовності приєднання до конвенцій і угод ЄЕК ООН в сфері автотранспорту та їх виконання взяти до уваги приєднання до них сусідніх країн, а також країн, з якими налагоджений інтенсивний торговий обмін і відповідні йому обсяги міжнародних автомобільних перевезень;

- ратифікувати ті угоди і конвенції ЄЕК ООН, до яких окремі країни-учасниці СНД приєдналися, однак не завершили всі внутрідержавні процедури;

- активніше долучатися до діяльності неформальної Міжпарламентської групи з автомобільного транспорту СНД, яку організовано за ініціативи асоціацій міжнародних автоперевізників країн-учасниць СНД з метою скорішого вирішення проблем автоперевізників, особливо в сфері законодавчого забезпечення галузі;

- активізувати процес приєднання країн-учасниць СНД до інших міжнародних угод і конвенцій, враховуючи прийняті в рамках СНД, та приведення відповідно до них національної правової бази в сфері автотранспорту.

В Україні проводиться робота в напрямку інтеграції у світовий ринок автомобільних міжнародних перевезень, зокрема, в останні роки Україна приєдналася до Конвенцій КДПВ (Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів) та КАПП (Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу). Однак для подальшого розвитку міжнародних автоперевезень варто прискорити ратифікацію й інших Конвенцій в цій сфері, як універсальних (міжнародних), так і регіональних, на рівні СНД. На завершення, Україна, плануючи ввійти в загальноєвропейську транспортну мережу, повинна прийняти принципи Європейської загальної транспортної політики, адаптувавши їх до українських умов. Головна мета цієї політики – утворення єдиного ринку транспортних послуг, підвищення ефективності функціонування транспортних підприємств і об'єктів транспортної інфраструктури, збільшення безпеки перевезень, надійності і комфортності подорожей пасажирів і перевезень вантажів. Ці завдання повинні бути вирішені найближчим часом.

### **Контрольні запитання**

1. На чому ґрунтуються законодавчі засади перевезень автомобільним транспортом?

2. Види автотранспортних послуг. На які види поділяються послуги пасажирського автомобільного транспорту загального користування, їхні означення?

3. Визначення режимів руху автобусних перевезень. Види перевезень за місцем надання послуг. На які види поділяються внутрішні перевезення пасажирів на автобусних маршрутах?

4. Перевезення на замовлення і туристичні перевезення. Особливості міжнародних перевезень пасажирів і вантажів.

5. Які повноваження центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту у сфері міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом?

6. Які органи здійснюють організацію перевезень пасажирів на автобусних маршрутах загального користування. Які органи організують пе-

ревозення пасажирів автомобільним транспортом на території відповідного населеного пункту, за якими законами організують туристичні перевезення і перевезення на замовлення?

7. Яким органом затверджені правила надання послуг пасажирським автомобільним транспортом? Які особи можуть бути перевізниками?

8. Які документи необхідно мати при наданні послуг з перевезення пасажирів автомобільним транспортом?

9. Які документи необхідні при перевезенні пасажирів автобусами на замовлення і в разі туристичних перевезень?

10. Які документи необхідні для перевезення пасажирів на таксі? Як законодавством диференційовані функції автостанції і перевізника?

11. Назвіть основні причини, що стримують розвиток транспортного забезпечення у сфері зовнішньоекономічної діяльності України.

12. Які повноваження центрального органу виконавчої влади з питань автомобільного транспорту у сфері міжнародних перевезень пасажирів і вантажів?

13. Наведіть вимоги щодо конструкції та обладнання, яким має відповідати транспортний засіб для допущення до міжнародного перевезення згідно з Митною конвенцією про міжнародне перевезення вантажів.

14. Які документи повинні мати резиденти України при виконанні міжнародних перевезень вантажів?

15. Які документи повинні мати резиденти України при виконанні міжнародних перевезень пасажирів?

16. Перелічіть функції контролю за здійсненням міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом.

## **2 СТАНДАРТИЗАЦІЯ Й ОЦІНЮВАННЯ ВІДПОВІДНОСТІ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЛІЦЕНЗУВАННЯ В УКРАЇНІ. ОСНОВНІ ПРИНЦИПИ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ ЛІЦЕНЗУВАННЯ**

### **2.1 Стандартизація й оцінювання відповідності на автомобільному транспорті**

Стандартизація на автомобільному транспорті забезпечує:

- реалізацію єдиної науково-технічної політики з питань створення, експлуатації, ремонту, технічного обслуговування та утилізації транспортних засобів;

- підвищення надійності, комфортності та безпечності транспортних засобів, якості робіт та послуг відповідно до розвитку науки і техніки, потреб населення і народного господарства;

- захист інтересів споживачів і держави у питаннях безпеки перевезень для життя, здоров'я людей та майна осіб, охорони довкілля;

- економію всіх видів ресурсів, поліпшення техніко-економічних показників діяльності;

- безпеку об'єктів з урахуванням ризику виникнення природних і техногенних катастроф та інших надзвичайних ситуацій.

Сертифікацію транспортних засобів, робіт, послуг на автомобільному транспорті здійснюють з метою:

- запобігання використанню транспортних засобів, надання робіт, послуг, небезпечних для життя, здоров'я людей та довкілля;

- сприяння споживачам у виборі транспортних засобів, робіт, послуг;

- створення умов для участі суб'єктів господарювання в міжнародному економічному, науково-технічному співробітництві.

Одним з методів, що найбільш ефективно впливає на діяльність підприємств автомобільного транспорту, є сертифікація.

Сертифікація – це процедура, за допомогою якої визнаний у встановленому порядку орган документально засвідчує відповідність продукції, систем якості, систем управління якістю, систем управління довкіллям, персоналу встановленим законодавчим вимогам. Вона є важливою ланкою управління якістю продукції.

В Україні питання сертифікації продукції регулюється Законом України «Про підтвердження відповідності».

Підтвердження відповідності — це діяльність, наслідком якої є гарантування того, що продукція, системи якості, системи управління якістю, системи управління довкіллям відповідають встановленим законодавчим вимогам.

Проведення сертифікації здійснюється з метою:

- створення умов для діяльності організації та підприємців на єдиному товарному ринку, а також для участі в міжнародній, економічній, науково-технічній співпраці й міжнародній торгівлі;
- сприяння споживачам в компетентному виборі продукції;
- захисту споживача від недобросовісного виробника (продавця, виконавця);
- контролю безпеки продукції для навколишнього середовища, життя, здоров'я і майна;
- підтвердження показників якості продукції, заявлених виробником.

Під сертифікатом відповідності розуміється документ, виданий за правилами системи сертифікації для підтвердження відповідності продукції, що сертифікується, встановленим вимогам.

Реалізація процедур сертифікації забезпечується комплексом законодавчо-правових документів, що створили необхідні передумови формування систем сертифікації на автомобільному транспорті. До їх числа входять закони «Про технічне регулювання», «Про захист прав споживачів» [5], «Про безпеку дорожнього руху» [6]. Держстандарт України і інші державні органи в межах своїх повноважень створюють системи сертифікації окремих видів однорідної продукції і послуг і встановлюють правила процедури для проведення сертифікації.

Об'єктами сертифікації на автомобільному транспорті є: продукція, послуги та інші об'єкти, якими можуть бути процеси, роботи, системи якості й інше.

До продукції відносять: вироби, використовувані на автомобільному транспорті як предмети і засоби праці: автотранспортні засоби і запасні частини до них; експлуатаційні матеріали (нафтопродукти і автопрепарати); гаражне устаткування.

До послуг відносять: послуги з технічного обслуговування і ремонту автотранспортних засобів; послуги в сфері перевезення вантажів і пасажирів і ін.

Створення і функціонування сертифікації на автомобільному транспорті пов'язане з вирішенням таких завдань:

- забезпечення високого технічного рівня техніки, матеріалів і устаткування, що поставляються і використовуються на автотранспорті;
- забезпечення технічного стану автомобільної техніки та її безпечної регламентованої технічної експлуатації;
- забезпечення високої якості та безпеки послуг у сфері вантажних і пасажирських перевезень;
- забезпечення безпеки іншої виробничої діяльності підприємств, організацій автомобільного транспорту;
- забезпечення безпеки дорожнього руху;
- забезпечення екологічної безпеки автотранспортної діяльності.

До продукції відносять: вироби, використовувані на автомобільному транспорті як предмети і засоби праці: автотранспортні засоби і запасні частини до них; експлуатаційні матеріали (нафтопродукти і автопрепарати); гаражне устаткування.

До послуг відносять: послуги з технічного обслуговування і ремонту автотранспортних засобів; послуги в сфері перевезення вантажів і пасажирів і ін.

Створення і функціонування сертифікації на автомобільному транспорті пов'язане з вирішенням таких завдань:

- забезпечення високого технічного рівня техніки, матеріалів і устаткування, що поставляються і використовуються на автотранспорті;
- забезпечення технічного стану автомобільної техніки та її безпечної регламентованої технічної експлуатації;
- забезпечення високої якості та безпеки послуг у сфері вантажних і пасажирських перевезень;
- забезпечення безпеки іншої виробничої діяльності підприємств, організацій автомобільного транспорту;
- забезпечення безпеки дорожнього руху;
- забезпечення екологічної безпеки автотранспортної діяльності.

Сертифікація послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом містить:

- подачу заявки на сертифікацію;
- ухвалення рішення щодо заявки, зокрема, вибір схеми сертифікації;
- оцінювання процесу надання послуги або системи якості;
- проведення сертифікаційних перевірок результату послуги;
- аналіз отриманих результатів і ухвалення рішення про можливість видачі сертифіката відповідності;
- видачу сертифіката відповідності;
- здійснення інспекційного контролю за сертифікованою послугою;
- застосування коректувальних заходів при порушенні відповідності послуги встановленим вимогам.

Для проведення сертифікації послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом виконавець послуги направляє в акредитований орган сертифікації заявку на проведення робіт із сертифікації.

За необхідності, на вимогу органу сертифікації, додатково до заявки може вимагатися (потребуватися) інформація про рухомий склад, кваліфікацію персоналу та інше.

Орган сертифікації розглядає заявку і в 7-денний термін з моменту її отримання повідомляє заявникові рішення, яке містить всі умови сертифікації, що ґрунтуються на встановленому порядку сертифікації даної послуги.

Орган сертифікації послуг проводить експертизу всіх матеріалів (протоколи, акти й інші документи, передбачені відповідними схемами серти-



фікації) і ухвалює рішення про видачу сертифіката відповідності в строк, менший 5-ти днів. При позитивних результатах сертифікації орган сертифікації послуг оформляє сертифікат відповідності, здійснює його реєстрацію в установленому порядку і видає заявникові. При негативних результатах сертифікаційних перевірок (випробувань), недотриманні інших вимог, що висуваються до сертифікованій послугі, або при відмові заявника від оплати робіт із сертифікації орган сертифікації послуг видає заявникові рішення про відмову у видачі сертифіката.

Вантажні автомобілі, що призначені для міжнародних перевезень, за прийнятою ЄКМТ (Європейська конференція міністрів транспорту) класифікацією, залежно від екологічного рівня поділено на категорії: «зелені», «особливо зелені та безпечні», «ЄВРО 3 безпечні», «ЄВРО 4 безпечні».

Особливо зелений та безпечний вантажний автомобіль – автомобіль, який відповідає вимогам рівня ЄВРО-2 щодо шуму та викидів забруднюючих речовин і вимогам безпеки (у тому числі і до причепа/напівпричепа) і має такі сертифікати:

- сертифікат відповідності вимогам щодо шуму та викидів забруднюючих речовин (екологічний);
- сертифікат відповідності вимогам безпеки (окремо для автомобіля-тягача і причепа/напівпричепа);
- сертифікати відповідності вимогам придатності до експлуатації, що видані Державтотрансдідпроектком згідно з Резолюцією ЄКМТ (СЕМТ /СМ(2001)9/Final) (окремо для автомобіля-тягача і причепа/напівпричепа) [52].

ЄВРО-3 безпечний вантажний автомобіль – автомобіль, який відповідає вимогам рівня ЄВРО-3 щодо шуму та викидів забруднюючих речовин і вимогам безпеки (у тому числі і до причепа/напівпричепа) і має такі сертифікати:

- сертифікат відповідності вимогам щодо шуму та викидів забруднюючих речовин (екологічний);
- сертифікат відповідності вимогам безпеки (окремо для автомобіля-тягача і причепа/напівпричепа);
- сертифікати відповідності вимогам придатності до експлуатації, що видані Державтотрансдідпроектком згідно з Резолюцією ЄКМТ (СЕМТ /СМ(2001)9/Final) (окремо для автомобіля-тягача і причепа/напівпричепа).

Оформлення і видачу дозволів ЄКМТ українським автоперевізникам здійснює СМАП згідно з затвердженим розподілом з покриттям ними витрат на проведення організаційної роботи відповідно до кошторису.

Дозволи ЄКМТ оформляються тільки перевізникам України, які мають ліцензію на міжнародні перевезення вантажів, ліцензійні картки на автомобілі, що відповідають вимогам ЄВРО-2 або ЄВРО-3, і комплект сертифікатів, необхідний для категорій «особливо зелений і безпечний» вантажний автомобіль або «ЄВРО-3 безпечний» вантажний автомобіль.

Дозволи ЄКМТ дають право на здійснення перевезень вантажів транс-

портними засобами як власними, так і придбаними на умовах лізингу між пунктами завантаження та розвантаження, що розташовані в двох різних країнах - членах ЄКМТ.

Дозволи ЄКМТ дають право також на здійснення перевезень вантажів в/з третіх країн, якщо всі три країни є членами ЄКМТ.

Дозволи ЄКМТ дають право на проїзд порожніх автотранспортних засобів через територію країн - членів ЄКМТ.

Дозволи ЄКМТ не дають права на виконання перевезень вантажів, завантажених на території однієї країни - члена ЄКМТ для розвантаження в іншому місці цієї ж країни (каботажні перевезення), на перевезення вантажів між країною - членом ЄКМТ і країною, що не є членом ЄКМТ.

Дозволи ЄКМТ не звільняють від необхідності отримання інших дозволів на транспортування великовагових, великогабаритних та небезпечних вантажів. Дозволи ЄКМТ оформляються конкретним перевізником і не можуть бути передані іншим перевізникам.

Дозвіл ЄКМТ і бортовий журнал, в якому реєструються міжнародні перевезення, що виконуються згідно з дозволом, повинні знаходитися у водія автотранспортного засобу протягом всього циклу перевезення, також при подачі порожнього автотранспортного засобу на завантаження.

Дозволи ЄКМТ і бортові журнали надаються для перевірки представникам компетентних органів на їхню вимогу.

Дозволи ЄКМТ чинні протягом календарного року (річний дозвіл зеленого кольору) чи протягом місяця (короткочасний дозвіл жовтого кольору з написом навскіс «короткочасний дозвіл»). Короткочасні дозволи не дійсні на території Австрії, якщо інше не передбачено документами ЄКМТ.

Дозволи ЄКМТ повинні бути оформлені таким чином:

- у нижньому правому кутку проставлена печатка Міністерства транспорту України та підпис заступника Міністра транспорту України;
- надрукована повна назва та адреса перевізника;
- надрукований термін дії дозволу, місце та дата видачі;
- можлива наявність печаток червоного кольору про заборону дії даних дозволів на території деяких країн - членів ЄКМТ (Австрія, Італія та Греція);
- наявність зеленої печатки з силуетом автомобіля з буквою S на дозволах, що мають використовуватись «особливо зеленими та безпечними», та цифри 3 на дозволах, що мають використовуватись «ЄВРО-3 безпечними» вантажними автомобілями.

Відповідно до вимог Резолюції ЄКМТ (СЕМТ) /СМ (2005)9/FINAL кожна з наведених вище категорій вантажних автомобілів повинна мати на борту такі документи:

- сертифікат відповідності вантажного автомобіля чи сідельного тягача технічним приписам стосовно викидів забруднюючих речовин з відпрацьованими газами та створюваного ними шуму,
- сертифікат відповідності вантажного автомобіля чи сідельного тягача вимогам безпеки,

- сертифікат відповідності причепа чи напівпричепа,
- сертифікат відповідності вимогам придатності до експлуатації вантажного автомобіля (сідельного тягача) чи причепа (напівпричепа), а також бортовий журнал та дозвіл ЄКМТ.

При цьому зауважимо, що три перші сертифікати видає безпосередньо завод-виробник дорожніх транспортних засобів, або його офіційний представник у країні реєстрації. Слід додати, що так звані «зелені» вантажівки замість перших трьох сертифікатів повинні мати окремий єдиний сертифікат. Четвертий обов'язковий документ – сертифікат відповідності вимогам придатності до експлуатації вантажного автомобіля чи сідельного тягача та причепа (напівпричепа) – видається Атестаційною службою України. Термін дії сертифіката безпеки не повинен перевищувати 12 місяців, що передбачає його щорічне поновлення.

Термін дії сертифіката відповідності встановлює орган сертифікації, але не більше ніж на три роки. Інформація про припинення дії або анулювання сертифіката відповідності доводиться органом сертифікації, що його видав, до відома заявника, споживача послуг і інших учасників даної Системи сертифікації.

Анулювання сертифіката відповідності набуває чинності з моменту вилучення його з державного реєстру Системи сертифікації. Повторна видача сертифіката відповідності на надавані послуги здійснюється відповідно до порядку, встановленого Системою.

Отже, з метою зниження негативного ефекту ринкових механізмів при наданні економічної свободи юридичним і фізичним особам, які провадять транспортну діяльність, та відповідно до законодавства здійснюється ліцензування внутрішніх і міжнародних перевезень автомобільним транспортом, яке запроваджено у більшості розвинених країн.

## **2.2 Основні терміни для регулювання ліцензування в Україні**

Господарська діяльність – будь-яка діяльність, також підприємницька, юридичних осіб, а також фізичних осіб - суб'єктів підприємницької діяльності пов'язана з виробництвом (виготовленням) продукції, торгівлею, наданням послуг, виконанням робіт.

Суб'єкт господарювання – зареєстрована в установленому законодавством порядку юридична особа незалежно від її організаційно-правової форми та форми власності, яка провадить господарську діяльність, крім органів державної влади та органів місцевого самоврядування, а також фізична особа - суб'єкт підприємницької діяльності.

Ліцензування – видача, переоформлення та анулювання ліцензій, видача дублікатів ліцензій, ведення ліцензійних справ та ліцензійних реєстрів, контроль за дотриманням ліцензіатами ліцензійних умов, видача розпоряджень про усунення порушень ліцензійних умов, а також розпоряджень про усунення порушень законодавства у сфері ліцензування.

Ліцензійні умови – встановлений, з урахуванням вимог законів, вичерпний перелік організаційних, кваліфікаційних та інших спеціальних вимог, обов'язкових для виконання при провадженні видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню.

Ліцензія – документ державного зразка, який засвідчує право ліцензіата на провадження зазначеного в ньому виду господарської діяльності протягом визначеного строку за умови виконання ліцензійних умов.

Орган ліцензування – орган виконавчої влади, визначений Кабінетом Міністрів України, або спеціально уповноважений виконавчий орган для ліцензування певних видів господарської діяльності.

Ліцензіат – суб'єкт господарювання, який одержав ліцензію на провадження певного виду господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню.

### **2.3 Правове регулювання ліцензування в Україні**

Необхідність істотного розширення інституту ліцензування багатьох видів діяльності в Україні зумовлена змінами в характері впливу держави на суспільні відносини, що складаються в сфері економіки.

Основним законодавчим актом, який регулює ліцензування в Україні, є Закон України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» від 1 червня 2000 року. Цей Закон визначає види господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню, порядок їх ліцензування, встановлює державний контроль у сфері ліцензування, відповідальність суб'єктів господарювання та органів ліцензування за порушення законодавства у сфері ліцензування.

Відповідно до статті 1 даного Закону, ліцензування – це видача, переоформлення та анулювання ліцензій, видача дублікатів ліцензій, ведення ліцензійних справ та ліцензійних реєстрів, контроль за додержанням ліцензіатами ліцензійних умов, видача розпоряджень про усунення порушень ліцензійних умов, а також розпоряджень про усунення порушень законодавства у сфері ліцензування.

Основні поняття ліцензування містить також Господарський кодекс України. Відповідно до ч. 3 ст. 14 ліцензія – це документ державного зразка, який засвідчує право суб'єкта господарювання - ліцензіата на провадження зазначеного в ньому виду господарської діяльності протягом визначеного строку за умови виконання ліцензійних умов.

Поняття ліцензування не є однозначним, у зв'язку з цим можна виділити такі його особливості: ліцензійна діяльність належить до системи державно-виконавчих відносин, змістом яких є організація діяльності громадян і юридичних осіб у тих сферах діяльності, де потрібне неухильне виконання параметрів і визначеної правової поведінки. Ліцензійна діяльність має свої принципи організації управлінського впливу, до яких належать: обмеження державного втручання в діяльність соціальних інститутів, де-

монополізація професійної діяльності, зацікавленість громадян у виконанні адміністративних умов ліцензійної діяльності, координація держави і громадян при реалізації програм управління, спеціалізація управлінського впливу, професійна компетентність, непорушення законних прав та свобод громадян; ліцензування виступає формою контролю за набуттям спеціального правового статусу, фактичним виконанням обов'язкових ліцензійних умов, припиненням діяльності як суб'єкта ліцензійних правовідносин, а також формою контролю за правомірністю використання обмежених ресурсів; ліцензування – це особливий адміністративно-правовий режим «порядок регулювання, який виражений у комплексі правових засобів, що характеризують особливий зв'язок взаємодійних між собою дозволів, заборон, позитивних зобов'язань, що створюють особливу спрямованість правового регулювання», що у даному випадку пов'язано з одержанням суб'єктом спеціального правового статусу, у структурі кого переважають обов'язки, визначені органами виконавчої влади, які добровільно виконуються суб'єктом ліцензування; норми, що регулюють систему ліцензування, охоплюють однорідні, тісно пов'язані відносини в межах однієї галузі, тобто складають самостійний адміністративно-правовий інститут; імперативні розпорядження і заборони для ліцензійних видів діяльності.

Дані імперативні розпорядження і заборони для ліцензійних видів діяльності встановлені не в приватному порядку і не «заради здійснення інтересів особи, якій адресована правова норма, а заради чужого інтересу», тобто, з публічною метою; за порушення ліцензійних умов ліцензіат несе особливу адміністративну відповідальність, аж до анулювання ліцензії; ліцензія являє собою юридичний документ органу державного управління, що підтверджує право на здійснення визначених видів діяльності з дотриманням законодавства України і ліцензійних умов, що не суперечать чинному законодавству.

Інститут ліцензування є комплексним, оскільки містить у собі норми адміністративного та цивільного права, де наявність ліцензії є підставою для виникнення правоспроможності і майнових відносин при здійсненні окремих видів діяльності.

Суб'єктами відносин, що виникають у зв'язку з ліцензуванням, є, з одного боку, суб'єкт господарювання, а з іншого – орган ліцензування. Суб'єкт господарювання – зареєстрована в установленому законодавством порядку юридична особа незалежно від її організаційно-правової форми та форми власності, яка провадить господарську діяльність, крім органів державної влади та органів місцевого самоврядування, а також фізична особа – суб'єкт підприємницької діяльності.

Орган ліцензування – орган виконавчої влади, визначений Кабінетом Міністрів України, або спеціально уповноважений виконавчий орган для ліцензування певних видів господарської діяльності.

Суб'єкт господарювання, що має намір провадити певний вид господарської діяльності, що ліцензується, особисто або через уповноважений

ним орган чи особу звертається до відповідного органу ліцензування з заявою встановленого зразка про видачу ліцензії.

Орган ліцензування приймає рішення про видачу ліцензії або про відмову у її видачі у строк не пізніше, ніж десять робочих днів з дати надходження заяви про видачу ліцензії та документів, що додаються до заяви, якщо спеціальним законом, що регулює відносини у певних сферах господарської діяльності, не передбачений інший строк видачі ліцензії на окремі види діяльності. В свою чергу орган ліцензування:

- забезпечує виконання законодавства у сфері ліцензування;
- затверджує, спільно зі спеціально уповноваженим органом з питань ліцензування, ліцензійні умови провадження певного виду господарської діяльності та порядок контролю за їх додержанням, крім випадків, передбачених цим Законом;
- видає та переоформляє ліцензії, видає дублікати ліцензій на певний вид господарської діяльності, приймає рішення про визнання ліцензій недійсними;
- здійснює у межах своєї компетенції контроль за додержанням ліцензіатами ліцензійних умов;
- видає розпорядження про усунення порушень ліцензійних умов;
- анулює ліцензії на певний вид господарської діяльності;
- формує і веде ліцензійний реєстр.

Орган ліцензування, яким є центральний орган виконавчої влади, що здійснює передбачені повноваження, може делегувати їх своїм структурним територіальним підрозділам.

Повноваження органу ліцензування не можуть бути делеговані іншим особам, у тому числі створеним органом ліцензування.

Орган ліцензування не може доручати іншим особам визначати спроможність суб'єктів господарювання виконувати ліцензійні умови згідно з поданими документами.

Фінансування органу ліцензування здійснюється за рахунок коштів Державного бюджету України або місцевих бюджетів [2].

Відповідно до ст. 8 вищезгаданого Закону ліцензійні умови є нормативно-правовим актом, положення якого встановлюють кваліфікаційні, організаційні, технологічні та інші вимоги для провадження певного виду господарської діяльності. Суб'єкт господарювання зобов'язаний провадити певний вид господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню, відповідно до встановлених для цього виду діяльності ліцензійних умов.

У ліцензійні умови щодо видів господарської діяльності, для провадження яких необхідні спеціальні знання, вносяться кваліфікаційні вимоги до працівників суб'єктів господарювання — юридичних осіб та (або) до фізичних осіб – суб'єктів підприємницької діяльності. У разі, якщо для провадження певних видів господарської діяльності, що підлягають

ліцензуванню, необхідні особливі вимоги щодо будівель, приміщень, обладнання, інших технічних засобів, такі вимоги вносяться до ліцензійних умов. Ліцензійні умови та порядок контролю за їх додержанням затверджуються спільним наказом спеціально уповноваженого органу з питань ліцензування та органу ліцензування.

Ліцензійні умови та зміни до них підлягають оприлюдненню у порядку, встановленому законодавством, і набувають чинності через десять днів з дати державної реєстрації нормативно-правового акта, якщо в ньому не передбачений пізніший строк набрання чинності.

Перелік видів господарської діяльності, які підлягають ліцензуванню, а також перелік видів діяльності, підприємництво в яких забороняється, встановлюються виключно законом. Тому відносини, пов'язані з ліцензуванням певних видів господарської діяльності, регулюються Законом України № 222-VIII «Про ліцензування видів господарської діяльності» від 2 березня 2015 року зі змінами та доповненнями. Закон 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 цій сфері.

Закон суттєво спрощує порядок отримання ліцензій, зменшує кількість видів господарської діяльності, які підлягають ліцензуванню, що дозволить підвищити рейтинг України за класифікацією Світового банку через утворення більш сприятливих умов для розвитку підприємництва та зростання інвестиційної привабливості України.

Відповідно до статті 2 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» види господарської діяльності, не передбачені у статті 9, не підлягають ліцензуванню. У разі, якщо суб'єкт господарювання провадить вид ліцензованої господарської діяльності не в повному обсязі, а частково, ліцензійні умови поширюються на суб'єкта господарювання виключно в частині, що встановлює вимоги до провадження господарської діяльності, зазначеної у ліцензії.

Ліцензійні умови є нормативно-правовим актом, положення якого встановлюють кваліфікаційні, організаційні, технологічні та інші вимоги для провадження певного виду господарської діяльності. Суб'єкт господарювання зобов'язаний провадити певний вид господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню, відповідно до встановлених для цього виду діяльності ліцензійних умов.

Суб'єкт господарювання, який має намір провадити певний вид господарської діяльності, що ліцензується, особисто або через уповноважений ним орган чи особу звертається до відповідного органу ліцензування із заявою встановленого зразка про видачу ліцензії. У заяві про видачу ліцензії повинні міститися такі дані: відомості про суб'єкта господарювання-заявника; вид господарської діяльності, на провадження якого заявник має

намір одержати ліцензію. До заяви про видачу ліцензії додається виписка з Єдиного державного реєстру юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців. Для окремих видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню, до заяви про видачу ліцензії також додаються документи, вичерпний перелік яких встановлюється Кабінетом Міністрів України за поданням спеціально уповноваженого органу з питань ліцензування. За видачу ліцензії справляється плата, розмір та порядок зарахування якої до Державного бюджету України встановлюються Постановою Кабінету Міністрів України «Про строк дії ліцензії на провадження певних видів господарської діяльності, розміри і порядок зарахування плати за її видачу» від 29 листопада 2000 року №1755. Плата за видачу ліцензії вноситься після прийняття рішення про її видачу та становить одну мінімальну заробітну плату.

## **2.4 Основні принципи державної політики у сфері ліцензування**

Основні принципи державної політики у сфері ліцензування:

- забезпечення рівності прав, законних інтересів усіх суб'єктів господарювання;
- захист прав, законних інтересів, життя та здоров'я громадян, захист навколишнього природного середовища та забезпечення безпеки держави;
- встановлення єдиного порядку ліцензування видів господарської діяльності на території України;
- встановлення єдиного переліку видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню.

Ліцензування не може використовуватися для обмеження конкуренції у провадженні господарської діяльності.

Ліцензія є єдиним документом дозвільного характеру, який дає право на зайняття певним видом господарської діяльності, що, відповідно до законодавства, підлягає обмеженню.

Верховна Рада України визначає основні напрями державної політики у сфері ліцензування, законодавчі основи її реалізації.

Реалізацію державної політики у сфері ліцензування здійснює Кабінет Міністрів України, спеціально уповноважений орган з питань ліцензування, а також органи виконавчої влади, визначені Кабінетом Міністрів України, уповноважені законом державні колегіальні органи, спеціально уповноважені виконавчі органи рад, уповноважені провадити ліцензування певних видів господарської діяльності.

Спеціально уповноважений орган з питань ліцензування:

- розробляє основні напрями розвитку ліцензування;
- розробляє проекти нормативно-правових актів з питань ліцензування;
- погоджує проекти нормативно-правових актів з питань ліцензування, що розробляються та приймаються органами виконавчої влади;



- узагальнює практику застосування нормативно-правових актів з питань ліцензування;
- здійснює нагляд за додержанням органами ліцензування законодавства у сфері ліцензування та дає роз'яснення щодо його застосування;
- здійснює методичне керівництво, інформаційне забезпечення діяльності органів ліцензування;
- визначає форми документів у сфері ліцензування та правила їх оформлення;
- погоджує за поданням органу ліцензування ліцензійні умови провадження певного виду господарської діяльності та порядок контролю за їх додержанням, крім випадків, передбачених Законом про ліцензування;
- формує експертно-апеляційну раду;
- організовує підготовку, перепідготовку та підвищення кваліфікації фахівців з ліцензування;
- веде Єдиний ліцензійний реєстр;
- організовує замовлення, постачання, облік і звітність витрачання бланків ліцензій;
- видає розпорядження про усунення порушень законодавства у сфері ліцензування.

Для забезпечення підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації фахівців з ліцензування спеціально уповноважений орган з питань ліцензування здійснює розроблення навчальних програм, методичних рекомендацій та посібників, установлює порядок підготовки та атестації фахівців з ліцензування.

Для здійснення своїх повноважень спеціально уповноважений орган з питань ліцензування має свої територіальні органи, які діють на підставі положень, що затверджуються спеціально уповноваженим органом з питань ліцензування.

Розпорядження спеціально уповноваженого органу з питань ліцензування, прийняті у межах його компетенції, є обов'язковими до виконання органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, юридичними особами всіх форм власності, а також фізичними особами - підприємцями.

Розпорядження спеціально уповноваженого органу з питань ліцензування можуть бути оскаржені в суді.

## **2.5 Організаційно-правове регулювання взаємодії суб'єктів бізнесу на ринку послуг**

Організаційно-правове регулювання взаємодії суб'єктів бізнесу на ринку послуг є системою державних заходів, спрямованих на розвиток, вдосконалення та упорядкування підприємницької діяльності, а також на створення правових механізмів їх реалізації в реальній економічній ситуації. При цьому важливо, щоб державна політика сприяння та регулювання

взаємодії суб'єктів бізнесу на ринку послуг формувалася за такими принципами:

- принцип довгостроковості у державній політиці сприяння та регулювання розвитку бізнесу на ринку послуг. Найповніше він реалізується в розробленні державних програм, які визначають стратегічні напрямки розвитку ринку послуг і методи державного регулювання;

- принцип стабільності у державній політиці сприяння та регулювання розвитку бізнесу на ринку послуг. Ґрунтується він на стабільній державній політиці стосовно організаційно-правового регулювання ринку послуг. Важливим завданням держави є захист інтересів споживачів;

- принцип юридичної захищеності інтересів підприємців. Контроль за підприємницькою діяльністю щодо задоволення суспільних вимог (екологічних, економічних, соціальних);

- принцип економічної зацікавленості суб'єктів бізнесу в підвищенні ефективності господарювання. Економічні інтереси є об'єктивними мотивами підвищення ефективності діяльності суб'єктів бізнесу на ринку послуг, наслідком чого, зазвичай, буває повніше і якісніше задоволення потреб споживачів.

Основні функції державного регулювання ринку послуг класифікують за характером дії, за характером впливу і за змістом. Комплексні функції державного регулювання полягають у застосуванні всіх засобів впливу на розвиток бізнесу на ринку послуг (оподаткування, сертифікація).

Обмежувальні функції державного регулювання ґрунтуються на запровадженні заходів, які частково обмежують функціонування суб'єктів на ринку послуг (ліцензування і патентування окремих видів діяльності).

Підтримувальні функції державного регулювання спрямовані на створення сприятливих умов для розвитку суб'єктів бізнесу на ринку послуг (бюджетне фінансування, пільгове оподаткування, кредитування, укладення державних контрактів).

Регулювальні функції державного регулювання полягають у розробці та впровадженні стратегічних програм розвитку сфери послуг, окремих її сегментів, а також у наданні функціональних повноважень відповідним державним структурним підрозділам щодо втілення їх у практичну діяльність.

Правові функції державного регулювання спрямовані на формування законодавчої бази, покликаної сприяти розвитку бізнесу на ринку послуг та регулювати його, формувати механізми реалізації в реальній економічній ситуації. Основними формами вияву правових функцій держави є закони України, які стосуються підприємницької діяльності, постанови Верховної Ради України і Кабінету Міністрів України, акти міністерств і відомств.

Економічні функції державного регулювання полягають у створенні та запровадженні сукупності економічних форм і методів регулювання ринкових процесів у сфері послуг. Серед них виокремлюють прямі і непрямі

(опосередковані); регулювальні, підтримувальні та обмежувальні. Наприклад, до економічних функцій належить оподаткування, ліцензування, патентування, сертифікація, укладання державних контрактів, бюджетне фінансування та ін. Організаційні функції державного регулювання забезпечують формування умов для сприяння розвитку бізнесу на ринку послуг на основі створення і функціонування відповідних організаційно-правових структур (міністерств, відомств, податкової адміністрації); розроблення державних програм розвитку ринку послуг; створення і налагодження роботи лабораторій з перевірки якості послуг.

Прямі функції державного регулювання полягають у безпосередньому втручанні органів державної влади у підприємницьку діяльність суб'єктів бізнесу на ринку послуг (інспектування діяльності, аудиторська перевірка за рішенням господарського суду).

Непрямі (опосередковані) функції державного регулювання передбачають застосування законодавчих і нормативно-орієнтувальних регуляторів, які розмежовують законний і тіньовий бізнес, визначають правові норми взаємовідносин учасників бізнесу, обсяги їхньої відповідальності, містять прийняті в країні економічні важелі стимулювання, підтримки і захисту законного бізнесу.

Регулювання ринку послуг здійснюється на національному рівні (встановлюються певні режими для діяльності місцевих та іноземних фірм), двосторонньому (угоди між країнами, положення яких поширюються і на сферу послуг), багатосторонньому (конвенції та інші нормативні акти міжнародних організацій) рівнях.

Найважливіші національні заходи регулювання ринку послуг спрямовані на встановлення та підтримання стандартів обслуговування в таких сферах, як медицина, освіта та інші, на захист внутрішнього ринку послуг від іноземних конкурентів, стимулювання експорту послуг.

Багатостороннє регулювання ринку послуг відбувається шляхом розроблення угод у межах міжнародних організацій широкого профілю. Наприклад, СОТ (Світова організація торгівлі), ЮНКТАД (постійний допоміжний орган Генеральної Асамблеї ООН, утворений у 1964 р., завданням якого є сприяння міжнародній торгівлі; до складу входить 114 держав, Україна – з 1972 р.; штаб-квартира у Женеві) є провідними міжнародними організаціями, що займаються дослідженням і регулюванням торгівлі послугами, розробляють рекомендації для окремих секторів ринку послуг (морських перевезень, страхових послуг, реалізації новітніх технологій і ноу-хау). Не менш важливим напрямком цієї роботи є розроблення конвенцій та угод у межах спеціалізованих міжурядових організацій (Організації міжнародної цивільної авіації, Міжнародної морської організації, Всесвітньої туристичної організації та ін.).

Залежно від ситуації, яка складається на ринку послуг, держава може вдаватися до спеціальних заходів регулювання окремих його сегментів:

а) законодавче регулювання національних сфер послуг. В Україні цьому завданню підпорядковані, наприклад, Закони «Про загальну середню освіту» (1999 р.), «Про освіту» (1991 р.), «Про основи державної політики у сфері науки і науково-технічної діяльності» (1992 р.) та ін. Відповідно до Закону України «Про освіту» всі недержавні освітні заклади підлягають обов'язковій державній реєстрації з подальшим отриманням ліцензії в органах управління освітою. У процесі ліцензування оцінюванню підлягають не навчальні програми і плани, а відповідність умов освітньої діяльності встановленому державою галузевому стандарту;

б) пряме обмеження та ембарго на імпорт окремих видів послуг. Наприклад, у сфері надання (реалізації) послуг пасажирського перевезення майже всі країни надають національним авіакомпаніям монопольне право на внутрішні маршрути; у сфері інформаційних послуг існують обмеження на доступ іноземних користувачів до національного банку даних; у сфері соціально-культурних послуг деякі держави забороняють імпорт рекламних фільмів, радіо- і телевізійних передач;

в) обмеження напрямків діяльності іноземних фірм на внутрішньому ринку послуг (у сфері консультативних і правових послуг держава дозволяє іноземним юридичним особам здійснювати консультації тільки з міжнародного права. Може бути заборонена їх участь у судовому процесі).

Розвиток підприємництва, в тому числі ринку послуг, регулюють закони «Про захист прав споживачів» (1991 р.), «Про обмеження монополізму та недопущення недобросовісної конкуренції у підприємницькій діяльності» (1992 р.), «Про зовнішньоекономічну діяльність» (1991 р.), «Про інформацію» (1992 р.), «Про науково-технічну інформацію» (1993 р.), «Про авторське право і суміжні права» (1993 р.), «Про захист інформації в автоматизованих системах» (1994 р.), «Про туризм» (1995 р.), «Про страхування» (1996 р.), «Про рекламу» (1996 р.) та інші.

Правова основа, що регулює підприємницькі відносини на ринку послуг, на жаль, далека від досконалості. Основними її недоліками є:

- недостатня систематизованість законів і нормативних актів, що регулюють розвиток національної економіки загалом;

- застарілість багатьох правових і нормативних положень, що регулюють бізнес на ринку послуг;

- нечіткість, багатозначність змісту багатьох положень. Це породжує різночитання, спірні ситуації, які виникають між підприємцями, між ними і владними структурами, між ними і споживачами послуг.

## Контрольні запитання

1. Що забезпечує стандартизація на автомобільному транспорті?
2. Мета сертифікації транспортних засобів, робіт та послуг на автомобільному транспорті.
3. Що таке сертифікація, цілі проведення, сертифікат відповідності?
4. З вирішенням яких завдань пов'язане створення та функціонування сертифікації на автомобільному транспорті?
5. Перелічіть документи, які повинні мати на борту кожна з категорій вантажних автомобілів відповідно до вимог резолюції ЄКМТ?
6. Коли набуває чинності анулювання сертифіката відповідності?
7. Який термін дії сертифіката безпеки та сертифіката відповідності?
8. Наведіть вимоги до оформлення дозволів ЄКМТ.
9. Дайте означення термінів: «господарська діяльність», «суб'єкт господарювання», «ліцензування», «ліцензійні умови», «ліцензія», «орган ліцензування», «ліцензіат».
10. На чому ґрунтується правове регулювання ліцензування в Україні?
11. Перерахуйте функції органу ліцензування.
12. Перелічіть відомості, які містяться у заяві про видачу ліцензії.
13. Основні принципи державної політики у сфері ліцензування.
14. Функції спеціально уповноваженого органу з питань ліцензування.
15. Принципи формування державної політики сприяння і регулювання взаємодії суб'єктів бізнесу на ринку послуг.
16. Назвіть прямі та непрямі функції державного регулювання.
17. Спеціальні заходи регулювання окремих сегментів ринку послуг, до яких може вдаватися держава.

**3 ЛІЦЕНЗІЙНІ УМОВИ, ОРГАН ЛІЦЕНЗУВАННЯ.  
ОСОБЛИВОСТІ ЛІЦЕНЗУВАННЯ НА ТРАНСПОРТІ.  
ВИДАЧА ЛІЦЕНЗІЇ.  
ЛІЦЕНЗІЙНІ УМОВИ ПРОВАДЖЕННЯ ГОСПОДАРСЬКОЇ  
ДІЯЛЬНОСТІ З НАДАННЯ ПОСЛУГ  
З ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ**

### **3.1 Основні поняття**

Ліцензійні умови є нормативно-правовим актом, положення якого встановлюють кваліфікаційні, організаційні, технологічні та інші вимоги для провадження певного виду господарської діяльності.

Суб'єкт господарювання зобов'язаний провадити певний вид господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню, відповідно до встановлених для цього виду діяльності ліцензійних умов.

У ліцензійні умови щодо видів господарської діяльності, для провадження яких необхідні спеціальні знання, входять кваліфікаційні вимоги до працівників суб'єктів господарювання - юридичних осіб та (або) до фізичних осіб - суб'єктів підприємницької діяльності.

У разі, якщо для провадження певних видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню, необхідні особливі вимоги щодо будівель, приміщень, обладнання, інших технічних засобів, такі вимоги вносяться до ліцензійних умов.

Ліцензійні умови та порядок контролю за їх додержанням затверджуються спільним наказом спеціально уповноваженого органу з питань ліцензування та органу ліцензування.

У разі якщо суб'єкт господарювання провадить вид господарської діяльності не в повному обсязі, а частково або з окремих робіт, операцій, послуг, ліцензійні умови поширюються на суб'єкта господарювання в частині, що встановлює вимоги до провадження господарської діяльності, зазначеної в ліцензії.

Ліцензійні умови та зміни до ліцензійних умов підлягають оприлюдненню у порядку, встановленому законодавством, і набувають чинності через десять днів з дати державної реєстрації нормативно-правового акта, якщо в ньому не передбачений пізніший строк набрання чинності.

### **3.2 Загальні організаційні, технічні та кваліфікаційні вимоги до виконання робіт з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів**

Виконання робіт з надання послуг з перевезення здійснюється ліцензіатами на підставі ліцензії, виданої державною інспекцією автомобільного

транспорту, за умови виконання організаційних, технічних і кваліфікаційних вимог, установлених ліцензійними умовами.

Ліцензіати, які виконують роботи з надання послуг з перевезення, зобов'язані:

- надавати послуги з перевезення відповідно до Правил надання послуг пасажирським автомобільним транспортом;

- використовувати сертифіковані та дозволені для використання автотранспортні засоби;

- забезпечувати контроль технічного і санітарного станів автотранспортних засобів, проведення медичного контролю стану здоров'я водіїв автотранспортних засобів із відповідною відміткою у дорожніх листах, якщо їх наявність передбачена законодавством України, а також їх належне ведення;

- забезпечувати проведення перевірки технічного та санітарного станів, технічного обслуговування та ремонту автотранспортних засобів за допомогою осіб, відповідальних за технічний стан автотранспортних засобів (штатних працівників або відповідно до договору з суб'єктами господарювання), які мають відповідну кваліфікацію, вимоги до якої визначені у Довіднику кваліфікаційних характеристик професій працівників;

- допускати до керування автотранспортними засобами водіїв, які мають безперервний стаж керування автотранспортним засобом відповідної категорії.

До безперервного стажу керування автотранспортними засобами входить робота водієм на автотранспортному засобі з максимально допустимою перервою, що не перевищує одного місяця, та підтверджена витягом із трудової книжки або довідкою з місця роботи із зазначенням дати наказу про призначення особи на посаду, дати, з якої така особа працює водієм, марки закріпленого автотранспортного засобу та його номерного знака.

Для самозайнятого автомобільного перевізника стаж керування автотранспортним засобом може також підтверджуватися наявністю національного або міжнародного посвідчення водія на право керування транспортними засобами;

- забезпечувати проведення з водіями інструктажів з безпеки дорожнього руху (автомобільних перевезень) відповідно до Порядку проведення інструктажів і стажування водіїв колісних транспортних засобів;

- забезпечувати проведення інструктажів з питань безпеки дорожнього руху (автомобільних перевезень), охорони праці та пожежної безпеки за допомогою осіб, відповідальних за безпеку руху (перевезень), охорону праці та (або) пожежну безпеку (штатних працівників або відповідно до договору з суб'єктами господарювання), які мають необхідний рівень професійної кваліфікації (крім автомобільних самозайнятих перевізників);

- організувати роботу водіїв транспортних засобів, режими їх праці та відпочинку відповідно до положення про робочий час і час відпочинку водіїв автотранспортних засобів, встановленого Мінтрансзв'язку;

- забезпечувати безпеку дорожнього руху в частині запобігання скоєнню дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) шляхом координування та організації роботи структурних підрозділів – служби дорожнього руху або осіб, відповідальних за безпеку дорожнього руху (автомобільних перевезень);

- забезпечувати водія автотранспортного засобу необхідними документами для виконання робіт з надання послуг з перевезення та дотримання виконання покладених на нього обов'язків, передбачених законодавством України;

- організовувати підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів автомобільного транспорту, діяльність яких пов'язана з наданням послуг з перевезення, забезпечувати проходження особами, відповідальними за технічний стан автотранспортних засобів, охорону праці та пожежну безпеку, а також особами, відповідальними за проведення медичних оглядів водіїв, навчання та (або) підвищення кваліфікації;

- забезпечувати водіїв санітарно-побутовими приміщеннями та обладнанням (крім автомобільних самозайнятих перевізників);

- забезпечувати оформлення трудових відносин з персоналом автомобільного транспорту відповідно до положень трудового законодавства (крім автомобільних самозайнятих перевізників);

- забезпечувати зберігання автотранспортних засобів відповідно до положень статті 21 Закону України «Про автомобільний транспорт»;

- вести облік ДТП, учасником яких став автотранспортний засіб ліцензіата;

- розробляти та здійснювати заходи, спрямовані на забезпечення безпеки дорожнього руху, проводити з персоналом автомобільного транспорту та водіями профілактичну роботу з дотримання вимог законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (крім автомобільних самозайнятих перевізників);

- організовувати проведення періодичного навчання водіїв методам надання першої медичної допомоги потерпілим від ДТП;

- ліцензіати зобов'язані надавати послуги з перевезення з використанням автотранспортних засобів, на які оформлено:

а) відповідний реєстраційний документ, а у разі відсутності в автотранспортному засобі його власника, крім того, – свідоцтво про право спільної власності на такий автотранспортний засіб або реєстраційний чи інший, засвідчений в установленому порядку, документ, який підтверджує право на користування чи розпорядження таким автотранспортним засобом;

б) талон про проходження державного технічного контролю автотранспортного засобу;

в) договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних автотранспортних засобів.

Ліцензіати зобов'язані допускати до роботи з надання послуг з перевезень водіїв автотранспортних засобів, які мають необхідний рівень профе-



сійної кваліфікації, стаж роботи водієм автотранспортного засобу не менше одного року і на яких оформлено:

а) медичну довідку щодо придатності керування автотранспортним засобом установленого зразка;

б) страховий документ, що підтверджує особисте страхування водія від нещасних випадків на транспорті;

в) документальне підтвердження проходження водіями щозмінного передрейсового та післярейсового медичних оглядів, а саме: відмітки медичного працівника в журналі щозмінного передрейсового та післярейсового медичних оглядів водіїв і в дорожньому листі, якщо їх наявність для даного виду перевезень передбачена законодавством України.

Водії автотранспортних засобів, які протягом 12 і більше місяців до зарахування на відповідну роботу не працювали водіями або наймаються на роботу водіями вперше, допускаються до керування автотранспортними засобами після проходження стажування з практичного керування на відповідному автотранспортному засобі не менше 30 годин, а водії, які переводяться на нові для них марки або моделі автотранспортних засобів, повинні пройти стажування не менше 8 годин відповідно до вимог Порядку проведення інструктажів і стажування водіїв транспортних засобів.

Ліцензіати зобов'язані повідомляти орган ліцензування про всі зміни даних, зазначених у документах, що додавалися до заяви про видачу ліцензії. У разі виникнення таких змін ліцензіат зобов'язаний протягом десяти робочих днів подати до органу ліцензування відповідне повідомлення в письмовій формі разом з документами або їх нотаріально засвідченими копіями, які підтверджують зазначені зміни.

### **3.3 Спеціальні організаційні, технічні та кваліфікаційні вимоги до виконання робіт з надання послуг з внутрішніх і міжнародних перевезень пасажирів автобусами**

Ліцензіати, які надають послуги з внутрішніх і міжнародних перевезень пасажирів автобусами, зобов'язані:

– забезпечувати попередній та поточний продажі квитків на проїзд в автобусі та перевезення багажу;

– забезпечувати обов'язкове особисте страхування пасажирів від нещасних випадків на транспорті;

– здійснювати перевезення пасажирів на міжміських і міжнародних маршрутах з обов'язковим наданням їм місць для сидіння у кількості, передбаченій технічною характеристикою автобуса та визначеній у реєстраційних документах на нього;

– здійснювати перевезення пасажирів лише в салоні автобуса, не використовуючи при цьому кабіну, що, відповідно до конструкції автобуса, відокремлена від салону;

– здійснювати відправлення (прибуття) автобусів приміських, міжміських, міжнародних автобусних маршрутів загального користування тільки з автостанцій (на автостанції), а в разі їх відсутності – з зупинок (на зупинки), передбачених розкладом руху;

– направляти у рейс двох водіїв у разі надання послуг з перевезень на автобусних маршрутах протяжністю понад 500 км;

– здійснювати організацію та контроль за своєчасним проходженням водіями медичного огляду відповідно до Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів, з проведенням таких медичних оглядів у відведеному для цього приміщенні;

– забезпечувати дотримання персоналом вимог законодавства про автомобільний транспорт;

– розміщувати візуальну інформацію в автобусах відповідно до вимог Правил надання послуг пасажирським автомобільним транспортом;

– забезпечувати відповідність класу та категорії автобусів, за допомогою яких надаються послуги з перевезення, видам і режимам руху відповідно до Порядку визначення класу комфортності автобусів, сфери їх використання за видами сполучень та режимами руху;

– допускати до надання послуг з перевезення організованих груп дітей водіїв, які мають стаж керування автобусами не менше п'яти років.

Ліцензіатам, які надають послуги з внутрішніх перевезень пасажирів автобусами, дозволяється здійснювати перевезення стоячих пасажирів на приміських та міських маршрутах автобусами, що за своєю конструкцією мають місця для стоячих пасажирів у кількості, передбаченій технічною характеристикою автобуса та визначеній у реєстраційних документах на цей автобус, а також допускати до здійснення таких перевезень водіїв, які мають необхідний рівень професійної кваліфікації, відповідний стаж роботи.

Ліцензіати, які надають послуги з міжнародних перевезень пасажирів автобусами, повинні мати досвід роботи на внутрішніх перевезеннях не менше трьох років та зобов'язані:

– виконувати вимоги міжнародних конвенцій (угод), що регламентують виконання міжнародних автомобільних перевезень і які ратифіковані Україною (до яких приєдналась Україна);

– виконувати вимоги національного законодавства країн, територією яких здійснюватиметься перевезення пасажирів;

– забезпечувати виконання водіями норм щодо періодів керування, відпочинку та перерв, а також інших вимог ЄУТР (Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення);

– використовувати автобуси, на яких, відповідно до вимог ЄУТР, встановлено контрольні пристрої (тахографи), розміщено розпізнавальні знаки України та які мають понад 20 місць для сидіння пасажирів.

### **3.4 Орган ліцензування**

Органом ліцензування, уповноваженим на здійснення ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом відповідно до видів робіт, визначених Законом України «Про автомобільний транспорт», є Головна державна інспекція на автомобільному транспорті (далі – Головавтоотрансінспекція). Територіальні органи Головавтоотрансінспекції в областях, Автономній Республіці Крим, містах Києві та Севастополі (далі – територіальні управління) здійснюють функції з підготовки документів для видачі та переоформлення ліцензій з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом відповідно до видів робіт, визначених Законом України «Про автомобільний транспорт» (далі – ліцензія), видачі дублікатів та копій ліцензій, визнання недійсними та анулювання ліцензій і подають їх на розгляд Головавтоотрансінспекції. Орган ліцензування:

- забезпечує виконання законодавства у сфері ліцензування;
- затверджує спільно зі спеціально уповноваженим органом з питань ліцензування ліцензійні умови провадження певного виду господарської діяльності та порядок контролю за їх додержанням;
- видає та переоформляє ліцензії, видає дублікати ліцензій на певний вид діяльності, приймає рішення про визнання ліцензій недійсними;
- здійснює у межах своєї компетенції контроль за додержанням ліцензіатами ліцензійних умов;
- видає розпорядження про усунення порушень ліцензійних умов;
- анулює ліцензії на певний вид господарської діяльності;
- формує і веде ліцензійний реєстр.

Орган ліцензування, яким є центральний орган виконавчої влади, що здійснює передбачені повноваження, може делегувати їх своїм структурним територіальним підрозділам.

Повноваження органу ліцензування не можуть бути делеговані іншим особам, у тому числі створеним органом ліцензування.

Орган ліцензування не може доручати іншим особам визначати спроможність суб'єктів господарювання виконувати ліцензійні умови згідно з поданими документами. Фінансування органу ліцензування здійснюється за кошти Державного або місцевого бюджетів.

### **3.5 Особливості ліцензування на транспорті**

Ліцензування на автомобільному транспорті спрямоване на визначення початкових і поточних умов надання послуг з перевезень пасажирів і вантажів, а також найважливіших параметрів обслуговування споживачів.

Завданням ліцензування на автомобільному транспорті є:

- сприяння становленню сучасного ринку послуг, розвитку автомобільного транспорту, стимулювання впровадження нових видів послуг;

- підвищення ефективності використання транспортних засобів;
- створення конкурентного середовища;
- захист прав споживачів та ринку послуг від небезпечних перевезень;
- забезпечення соціальних стандартів транспортного обслуговування;
- забезпечення використання сертифікованих і дозволених для використання транспортних засобів;
- забезпечення доступності послуг та підвищення якості транспортного обслуговування;
- забезпечення допуску автомобільних перевізників до перевезення пасажирів транспортними засобами на комерційній основі шляхом їх попередньої перевірки на відповідність вимогам ліцензійних умов.

Підтвердження відповідності перевізника вимогам ліцензійних умов здійснюється органом ліцензування шляхом перевірки перевізника за місцем його розташування або надання перевізником органу ліцензування сертифіката відповідності послуг з перевезення пасажирів автобусами ліцензійним умовам. Ліцензія видається на господарську діяльність з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів на такі види робіт:

- надання послуг з внутрішніх перевезень пасажирів автобусами;
- надання послуг з внутрішніх перевезень пасажирів на таксі;
- надання послуг з внутрішніх перевезень пасажирів легковими автомобілями на замовлення;
- надання послуг з внутрішніх перевезень вантажів вантажними автомобілями, причепами та напівпричепами;
- надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів автобусами;
- надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів на таксі;
- надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів легковими автомобілями на замовлення;
- надання послуг з міжнародних перевезень вантажів вантажними автомобілями, причепами та напівпричепами.

Орган ліцензування приймає рішення про видачу ліцензії або про відмову в її видачі у строк не пізніше 30 календарних днів з дати надходження заяви про видачу ліцензії та документів, що додаються до заяви.

Ліцензія на надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів чи вантажів дає право автомобільному перевізнику надавати послуги з внутрішніх перевезень пасажирів чи вантажів.

Ліцензійна картка на таксі надається за умови підтвердження в установленому порядку відповідності його облаштування вимогам визначення «таксі», викладеним у статті 1 вищевказаного Закону.

З метою зниження негативного ефекту ринкових механізмів при наданні економічної свободи юридичним і фізичним особам, які провадять транспортну діяльність, та відповідно до законодавства здійснюється ліцензування внутрішніх і міжнародних перевезень автомобільним транспортом, яке запроваджено у більшості розвинених країн.

Вперше державне ліцензування підприємницької діяльності було законодавчо введено в 1991 році – з прийняттям Закону України «Про підприємництво». В цьому законі передбачалося ліцензування всього 12 видів підприємницької діяльності. Далі сфера ліцензування складалася хаотично і мала єдину тенденцію – постійно розширюватися. Так тривало практично до 1997 року, тоді підлягати обмеженню вже 212 видів підприємництва, майже 1500 видів робіт, тобто все було заліцензовано [46]. Всі без винятку органи виконавчої влади безупинно намагалися вводити ліцензування все нових видів діяльності і робіт. І лише наприкінці 1997 року було прийнято закон про скасування ліцензування великої кількості видів підприємницької діяльності та всіх видів робіт підприємництва. Відтоді ліцензуванню стало підлягати всього 42 їх види.

Низка відомчих актів щодо підготовки документів для видачі ліцензії та ліцензійних карток, порядок подання даних про видані ліцензії до Єдиного ліцензійного реєстру України та Методика здійснення контролю за додержанням Ліцензійних умов забезпечила єдиний методологічний підхід до ліцензування автоперевізної діяльності.

Ліцензування – це необхідна умова здійснення певних видів підприємницької діяльності, передбачених Законом України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності», що означає необхідність одержання ліцензії у встановленому законодавством порядку. З моменту одержання ліцензії підприємцю надається право здійснювати відповідний вид діяльності, що може бути реалізованим протягом терміну дії ліцензії, після закінчення якого це право припиняється [20].

Ліцензування – це механізм державного регулювання, направлений на допуск до провадження діяльності суб'єктів господарювання, які можуть забезпечити виконання організаційних, кваліфікаційних і технічних вимог, встановлених для певного виду господарської діяльності з наступним контролем за провадженням ними діяльності та анулюванням ліцензій ліцензіатам, які такі вимоги не забезпечують [19].

Згідно зі статтею 9 ліцензуванню підлягає господарська діяльність з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування.

Ліцензуванню підлягає діяльність суб'єктів підприємницької діяльності, які здійснюють внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, за винятком:

- технологічних (внутрішньооб'єктні, внутрішньозаводські та внутрішньокар'єрні) перевезень, які здійснюються автотранспортними засобами без виїзду на дороги загального користування;

- внутрішньогосподарських перевезень, які здійснюються автотранспортом колективних сільськогосподарських підприємств для потреб сільського господарства;

- перевезень пасажирів і вантажів, які здійснюються за спеціальними постановами Уряду України;

- перевезень пасажирів і вантажів, пов'язаних з ліквідацією стихійних лих;
- перевезень пасажирів і вантажів автотранспортними засобами, підпорядкованими закладам охорони здоров'я, Міністерства зв'язку (за винятком перевезень, які здійснюються цими організаціями на комерційній основі), Міністерства оборони, Міністерства внутрішніх справ та органами державної безпеки. [18]

### **3.6 Видача ліцензії**

Враховуючи значні обсяги практичної роботи з ліцензування (за попередніми оцінками ринок транспортних послуг складає понад 100 тис. перевізників) до цієї діяльності були залучені обласні автотранспортні управління та Українське бюро ліцензування автомобільних перевезень, що виконували функції робочих органів Укравтотрансу з підготовки документів для видачі та анулювання ліцензій та здійснювали контроль за додержанням ліцензійних умов [51].

З цією метою в структурі автоуправлінь сформовані підрозділи з ліцензування внутрішніх автомобільних перевезень, забезпечено підбір керівників і спеціалістів цих підрозділів, створена матеріальна-технічна база, придбана комп'ютерна техніка, розроблено необхідне програмне забезпечення та електронна система передачі даних.

Створено ліцензійний реєстр Укравтотрансу, що містить інформацію про видані суб'єктам господарювання ліцензії, її аналіз дозволяє визначити кількість перевізників, які здійснюють перевезення пасажирів, вантажів та перевезення пасажирів і вантажів у внутрішньому та міжнародному сполученні окремо щодо кожного регіону та відстежувати основні тенденції формування ринку транспортних послуг Ліцензування, безумовно, позитивне в системі державного регулювання. Воно дає змогу проаналізувати подані документи для отримання ліцензій.

Ліцензування також дозволяє визначити спроможність суб'єкта господарювання надавати послуги з автоперевезень, а видача ліцензійних карток на транспортні засоби дозволяє регулювати та відслідковувати їх допуск до конкретних видів перевезень.

З метою забезпечення реалізації комплексу заходів, направлених на реформування та вдосконалення чинної системи ліцензування надання послуг з автоперевезень і створення прозорого механізму видачі ліцензій, затверджена Концепція вдосконалення ліцензування надання послуг з автоперевезень.

Концепція має за мету забезпечити реалізацію комплексу заходів, направлених на реформування та вдосконалення чинної системи ліцензування та створення прозорого механізму видачі ліцензій. Для досягнення зазначеної мети необхідно провести реформування та вдосконалення ліцензування автоперевізної діяльності на основі розв'язання таких завдань:

- докорінної зміни чинної системи видачі ліцензій та забезпечення оптимального розміщення органів ліцензування автомобільних перевезень на території України;
- нового підходу до механізму визначення суб'єкта господарської діяльності, якому видається ліцензія;
- вирішення питання державного регулювання через механізм ліцензування інших складових автомобільного транспорту;
- допуску до ліцензійної діяльності перевізників, які самостійно не можуть забезпечити проведення технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів, медичного огляду водіїв;
- підвищення ефективного використання в ліцензійній діяльності рухомого складу ліцензійної картки, яка оформляється на кожний транспортний засіб ліцензіата;
- вдосконалення механізму допуску суб'єктів підприємницької діяльності та транспортних засобів, які використовуються для здійснення міжнародних перевезень;
- приведення норм видачі ліцензій та ліцензійних карток, встановлених відомчими документами, до вимог чинного законодавства;
- вдосконалення автоматизованої системи управління ліцензуванням.

Вирішення зазначених завдань буде сприяти:

- створенню прозорості процедури ліцензування;
- становленню сучасного ринку послуг, його захисту від недобросовісних суб'єктів підприємницької діяльності;
- захисту споживачів на ринку послуг від небезпечних перевезень;
- створенню конкурентного середовища;
- забезпеченню допуску перевізників до здійснення перевезень на підставі їх спроможності безпечно та якісно здійснювати перевезення пасажирів, підтвердженням чого є сертифікат відповідності послуг пасажирських автоперевезень;
- забезпеченню використання сертифікованих і дозволених до використання транспортних засобів;
- забезпеченню доступності послуг;
- захисту прав, законних інтересів, життя і здоров'я громадян, навколишнього природного середовища, а також забезпеченню безпеки держави.

Органи Міністерства транспорту та зв'язку України при отриманні заяв на видачу ліцензій зі здійснення перевезень перевіряють умови, необхідні для здійснення цієї діяльності:

- суб'єкт підприємницької діяльності повинен бути власником або розпорядником транспортних засобів, які були б придатні для використання в ліцензійній діяльності і відповідали б вимогам технічної експлуатації, правилам безпеки дорожнього руху, санітарним та екологічним нормам;
- підприємці – юридичні особи для здійснення міжнародних перевезень, крім країн СНД, повинні мати необхідні документи для виїзду за кор-

дон, банківську гарантію наявності коштів в розмірі не менше 1000 доларів США на транспортний засіб або 50 доларів США на тонну максимально допустимої ваги, або на одне місце для сидіння в транспортному засобі для пасажирських перевезень, 400 доларів США на транспортний засіб.

При здійсненні діяльності, згідно з отриманою ліцензією, суб'єкти підприємницької діяльності повинні дотримуватись таких правил:

- здійснювати діяльність згідно з особливими умовами та правилами, зазначеними в ліцензії;
- дотримуватись вимог чинного законодавства щодо кваліфікації водіїв, а також стану транспортних засобів та обладнання відповідно до нормативно-технічних вимог, правил безпеки дорожнього руху, санітарних та екологічних норм;
- мати на лобовому склі кожного автотранспортного засобу ліцензійну картку;
- виконувати вимоги міжнародних конвенцій в галузі міжнародних перевезень, Правил перевезень вантажів і пасажирів та інших положень і правил, які регламентують діяльність за ліцензіями, нормативних документів Міністерства транспорту України, що стосуються здійснюваної ліцензійної діяльності;
- в разі збільшення кількості транспортних засобів (без зміни роду діяльності) власник повинен отримати додаткові ліцензійні картки.

Власник ліцензії не має права передавати її іншій юридичній або фізичній особі.

Право на керування транспортними засобами, що обладнані спеціальними звуковими та світловими сигналами або призначені для перевезення небезпечних вантажів, а також автобусами міжміських і міжнародних маршрутів, мають громадяни, які останні 3 роки працюють водіями відповідної категорії транспортних засобів [39].

Суб'єкти підприємницької діяльності при здійсненні перевезень пасажирів не повинні перевищувати тарифи, які встановлені відповідно до чинного законодавства. Контроль за виконанням суб'єктами підприємництва Умов і правил ліцензійної діяльності зі здійснення внутрішніх та міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, дотриманням чинного законодавства з цих питань здійснюється працівниками Міністерства транспорту України, які можуть вживати заходів згідно з Інструкцією про порядок видачі суб'єктам підприємницької діяльності ліцензій на здійснення внутрішніх й міжнародних перевезень пасажирів і вантажів.

Отже, сфера автомобільного транспорту є галуззю економіки, що безпосередньо впливає на безпеку життя і здоров'я громадян, охорону навколишнього середовища і вимагає застосування спеціальних методів державного регулювання та контролю, що забезпечують вимоги безпеки.

Розвитку системи стандартизації в галузі автоперевезень сприяють два чинники: введення нових законодавчих вимог і конкуренція. Ускладнюються вимоги, поступово гармонізуються регіональні системи, стираються



відмінності між різними системами одного регіону, набувають пріоритету міжнародні системи.

Аналіз існуючого фонду нормативних документів показав, що нормативні документи зі стандартизації дорожніх транспортних засобів розроблялись хаотично, без чіткої структурної схеми. Наприклад, частина стандартів, що містять в собі вимоги безпеки і мають обов'язковий характер, були розроблені як галузеві. З іншого боку, існують міждержавні стандарти, що регламентують показники, які є предметом договору між замовником і виробником і можуть бути занесені в технічні умови на продукцію. На один об'єкт стандартизації існують окремо стандарти на «терміни та визначення», «технічні вимоги», «методи випробувань», які досить часто не узгоджені між собою, а іноді й суперечливі.

### **3.7 Ліцензійні умови провадження господарської діяльності**

У Ліцензійних умовах вказані кваліфікаційні, організаційні, технологічні, технічні та інші вимоги для провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу за допомогою таксі.

Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу таксі розроблені відповідно до Законів України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності», «Про транспорт», «Про дорожній рух», «Про автомобільний транспорт», а також постанови Кабінету Міністрів України від 02.10.2003 р. № 1548 «Про внесення змін до переліку органів ліцензування та переліку документів, які додаються до заяви про видачу ліцензії для окремого виду господарської діяльності».

Ліцензійні умови визначають кваліфікаційні, технічні, організаційні та інші вимоги до провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі.

Ліцензійні умови є обов'язковими для виконання суб'єктами господарювання, незалежно від їх організаційно-правової форми та форми власності, які надають послуги з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі і отримали ліцензію на цей вид господарської діяльності.

У Ліцензійних умовах терміни та означення вживаються у такому значенні:

– перевізник – особа, яка надає послуги з перевезення пасажирів чи (та) вантажу автомобільним транспортом загального користування;

– автомобільний транспортний засіб – дорожній транспортний засіб, за допомогою якого здійснюється перевезення пасажирів (в тому числі на таксі) і вантажів автомобільними дорогами чи виконання спеціальних робочих функцій;

– таксі – спеціальний легковий автомобіль, обладнаний таксометром і призначений для перевезення пасажирів та їх багажу в індивідуальному порядку;

– легковий автомобіль – пасажирський автомобільний транспортний засіб з числом місць для сидіння не більше дев'яти з місцем водія включно;

– водій – особа, яка керує автомобільним транспортним засобом і має відповідне посвідчення; послуги з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі – здійснення зареєстрованою в установленому законодавством порядку юридичною, а також фізичною особою – суб'єктом підприємницької діяльності згідно з договором про переміщення людей та їх багажу за допомогою таксі;

– внутрішні перевезення пасажирів та їх багажу на таксі – переміщення людей та їх багажу за допомогою таксі в межах території України.

Ліцензування господарської діяльності, пов'язаної з наданням послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі, здійснює Державний департамент автомобільного транспорту (Укравтотранс).

Ліцензія видається на господарську діяльність з надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі.

У межах цього виду діяльності здійснюються такі види робіт:

– надання послуг з внутрішніх перевезень пасажирів та їх багажу на таксі;

– надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів та їх багажу на таксі.

Ліцензія на провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі є документом, що дає право суб'єкту господарювання на здійснення зазначеного виду діяльності або окремих видів послуг, визначених у Ліцензійних умовах.

Автомобільні транспортні засоби, які використовуються для надання послуг з перевезення пасажирів, повинні мати ліцензійну картку, а підприємство (фізична особа), що здійснює автоперевезення, – ліцензію.

У випадку, якщо фізична особа чи юридична особа (підприємство) використовує автотранспорт тільки для власних господарських чи виробничих потреб, а громадяни – для особистих цілей, то він вважається відомчим (внутрішнім, особистим), і тому ліцензія на перевезення не потрібна.

Не підлягає ліцензуванню діяльність з надання послуг:

– з перевезення пасажирів і вантажів, що пов'язані з ліквідацією стихійного лиха, аварій та інших обставин непоборної сили і здійснюються за спеціальними постановами Кабінету Міністрів України;

– з перевезення пасажирів і вантажів автотранспортними засобами, що належать підприємствам та організаціям органів державної влади (наприклад, МВС України, Служби безпеки України, Міноборони України, МНС України, органів прокуратури, судів, митних органів, податкової адміністрації), за винятком перевезень, які здійснюються цими організаціями на комерційних умовах;

– з перевезень, які здійснюються автомобілями, оснащеними спеціальним технологічним обладнанням і не призначеними для перевезення вантажів і пасажирів (автовишки, автокрани, автомайстерні, автомобілі з уста-

ткуванням для буріння, пожежні автомобілі, пересувні лабораторії, навчальні, кабелеукладачі, аварійно-технічні з водопостачання та каналізації, газового господарства, швидкої допомоги, автонавантажувачі, піскорозкидачі та інші, що забезпечують життєдіяльність міст і населених пунктів);

– з перевезення пасажирів службовими автомобілями за винятком перевезень, які виконуються на комерційній основі;

– з перевезення вантажів автомобільним транспортом у межах одного виробничого об'єкта (технологічні перевезення);

– з перевезення вантажів легковими автомобілями, іншими автотранспортними засобами вантажопідйомністю до 500 кг, а також на причепах до цих автотранспортних засобів.

На кожен автомобільний транспортний засіб до ліцензій з надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі додаються ліцензійні картки на термін дії ліцензії.

Ліцензійна картка є бланком суворої звітності, до якої заносяться реєстраційні дані ліцензії та автомобільного транспортного засобу

### **3.8 Положення про ліцензійну картку**

Видачу ліцензійних карток здійснює Головна державна інспекція на автомобільному транспорті (Головавтоінспекція).

Ліцензійна картка (рисунок 3.1) – це документ, який додається до ліцензії з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування (крім надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі) й видається на кожний автомобільний транспортний засіб.

Ліцензійна картка є бланком суворої звітності, до якої заносяться реєстраційні дані ліцензії та автомобільного транспортного засобу.

Ліцензійні картки оформляються на власні та орендовані транспортні засоби, які допущені до надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів у межах України та відповідних міжнародних перевезень.

Заявнику може бути відмовлено в оформленні ліцензійної картки в разі невідповідності власного або орендованого транспортного засобу технічним вимогам, установленим Ліцензійними умовами.

Ліцензійна картка міститься у транспортному засобі під час його використання для надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування (крім надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі).

Ліцензійна картка видається до ліцензії безкоштовно.

Термін дії ліцензійної картки відповідає терміну дії ліцензії, до якої вона додається.

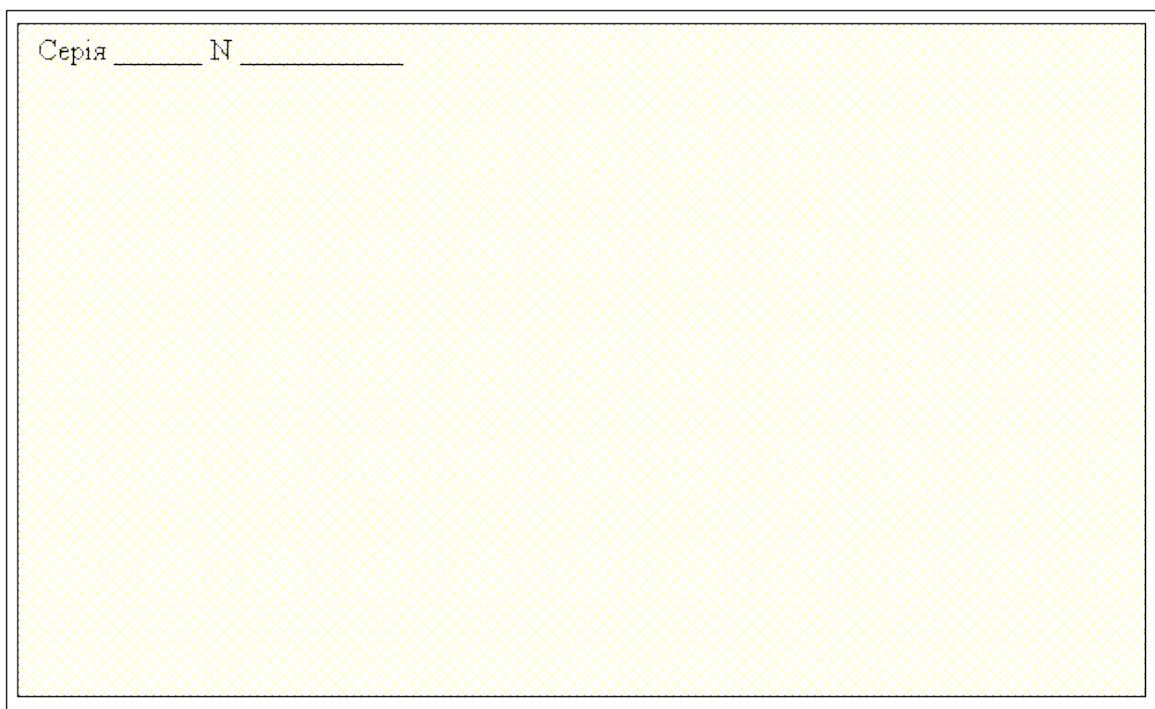
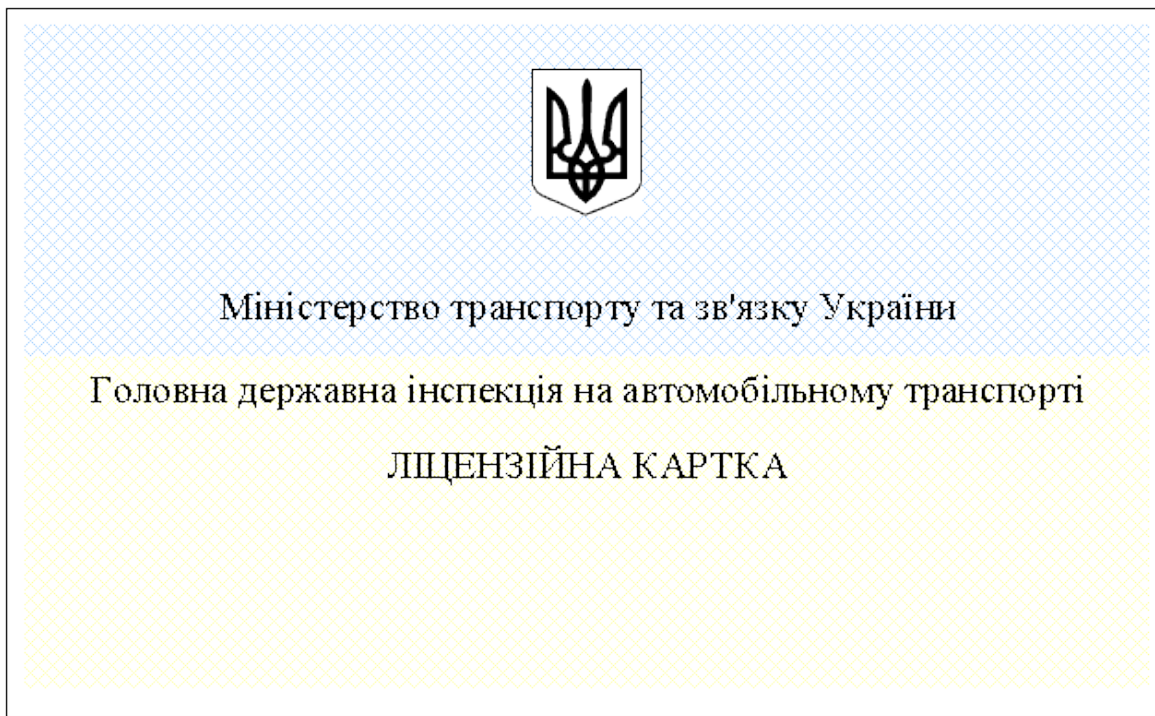


Рисунок 3.1 – Титульний та зворотний аркуші ліцензійної карти

## Контрольні запитання

1. Назвіть обов'язки ліцензіатів, які виконують роботи з надання послуг з перевезення.
2. Що входить до безперервного стажу керування автотранспортними засобами?
3. Якими документами підтверджується стаж керування автотранспортним засобом для самозайнятого автомобільного перевізника?
4. Які документи мають бути оформлені на транспортні засоби, якими ліцензіати зобов'язані надавати послуги з перевезення?
5. Наведіть вимоги та документи які висуваються до водіїв автотранспортних засобів, яких ліцензіати допустили до роботи з надання послуг з перевезень.
6. Назвіть зобов'язання ліцензіатів, які надають послуги з внутрішніх та міжнародних перевезень пасажирів автобусами.
7. Перелічіть функції органу ліцензування.
8. Які документи подаються органу ліцензування для одержання ліцензії?
9. Назвіть підстави для прийняття рішення про видачу або відмову у видачі ліцензії.
10. Наведіть завдання ліцензування на автомобільному транспорті?
11. На які види робіт видається ліцензія на господарську діяльність з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів?
12. Який термін прийняття рішення органом ліцензування про видачу ліцензії або про відмову в її видачі. На що дає право ліцензія?
13. Дайте означення процесу ліцензуванню, як працює цей механізм?
14. Ліцензуванню підлягає діяльність суб'єктів підприємницької діяльності, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, які види діяльності є винятком?
15. Які потрібно вирішити завдання для проведення реформування та ліцензування автоперевізної діяльності?
16. Перерахуйте правила, яких слід притримуватися при здійсненні діяльності згідно з отриманою ліцензією.
17. Дайте означення терміна «ліцензійна картка», навіщо вона оформляється і де розташовується в транспортному засобі?
18. Який термін дії ліцензійної картки, яка вартість її оформлення?

## **4 СЕРТИФІКАЦІЯ ПОСЛУГ З РЕМОНТУ ТА ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ДОРОЖНІХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ТА ЇХ СКЛАДОВИХ. ПЕРЕЛІК ПРОДУКЦІЇ, ЩО ПІДЛЯГАЄ ОБОВ'ЯЗКОВІЙ СЕРТИФІКАЦІЇ В УКРАЇНІ В ДАНІЙ ГАЛУЗІ**

### **4.1 Сертифікація послуг з ремонту та технічного обслуговування дорожніх транспортних засобів та їх складових**

Правила обов'язкової сертифікації послуг з ремонту та технічного обслуговування дорожніх транспортних засобів та їх складових – далі Правила. Ці Правила встановлюють порядок і вимоги на проведення обов'язкової сертифікації послуг з ремонту та технічного обслуговування дорожніх транспортних засобів (ДТЗ) та їх складових (далі – послуги) в Українській державній системі сертифікації продукції – Системі сертифікації УкрСЕПРО.

Ці Правила є обов'язковими для органів сертифікації (ОС) послуг з ремонту та технічного обслуговування транспортних засобів та їх складових, а також підприємств, установ, організацій та громадян – суб'єктів підприємницької діяльності, які надають послуги, незалежно від форм власності.

Обов'язкову сертифікацію послуг у Системі проводять ОС, що акредитовані в Системі в установленому порядку.

Об'єктами обов'язкової сертифікації в Системі за цими Правилами є послуги з ремонту та технічного обслуговування автомобілів, автобусів, мотоциклів, мопедів, причепів, напівпричепів та їх складових, що виконуються на території України.

Перелік послуг, продукції, які підлягають обов'язковій сертифікації в Україні, затверджується Держстандартом України (таблиця 4.1).

Обов'язкова сертифікація послуг у Системі проводиться на відповідність обов'язковим вимогам чинних в Україні нормативних документів щодо безпеки життя, здоров'я людей, захисту їх майна та охорони навколишнього природного середовища. Позначення нормативних документів, на відповідність яким проводиться сертифікація, наведені в Переліку послуг, що підлягають обов'язковій сертифікації в Україні.

Послуги підприємства-виробника можуть бути сертифіковані в Системі лише за наявності у нього умов для виконання вимог нормативних документів, на відповідність яким проводиться сертифікація, а саме:

- забезпеченість нормативною і технічною документацією, що встановлює вимоги до ремонту та технічного обслуговування ДТЗ та їх складових;
- забезпеченість технологічним обладнанням та інструментом, що передбачені технічною документацією;
- наявність засобів вимірювання та випробувального обладнання, що передбачені нормативною і технічною документацією;

– виконання вимог Декрету Кабінету Міністрів України від 26.04.93 р. № 40-93 «Про забезпечення єдності вимірювань»;

– достатність кваліфікації, знань та досвіду персоналу, який виконує роботи та контролює їх якість;

– використання для ремонту та технічного обслуговування складових частин і матеріалів, якість й безпека яких підтверджені відповідними сертифікатами.

Порядок проведення обов'язкової сертифікації послуг у Системі передбачає:

– подання заявки на сертифікацію;

– розгляд заявки та прийняття рішення з зазначенням схеми сертифікації;

– обстеження (атестацію) виробництва послуг або оцінювання системи якості згідно з зазначеною схемою сертифікації;

– відбір та ідентифікацію зразків ДТЗ, їх складових, які відремонтували;

– перевірку (випробування) зразків ДТЗ і їх складових, що вийшли з ремонту;

– аналіз одержаних результатів робіт із сертифікації і прийняття рішення про можливість видачі сертифіката відповідності та укладення ліцензійної угоди;

– реєстрацію та видачу сертифіката відповідності;

– технічний нагляд за сертифікованими послугами;

– отримання інформації про результати робіт із сертифікації послуг.

Роботи з сертифікації проводяться на договірних засадах. Заявник оплачує всі витрати, пов'язані з підготовкою та проведенням сертифікації конкретних послуг, також подальший технічний нагляд, і забезпечує умови для проведення цих робіт.

Таблиця 4.1 – Перелік продукції, що підлягає обов'язковій сертифікації в Україні

Назва продукції
1.1 Автомобілі пасажирські з кількістю місць до 8 без водія (категорії М1), їх кузови та шасі
1.1.1 Нові
1.1.2 Такі, що були у користуванні
1.2 Автомобілі вантажні, сидельні тягачі (категорії N), їх кузови (окрім кузовів, що не мають робочого місця водія) та шасі
1.2.1 Нові
1.2.2 Такі, що були у користуванні
1.3 Автобуси, тролейбуси (категорій М2, М3), їх кузови та шасі
1.3.1 Нові
1.3.2 Такі, що були у користуванні
1.4 Причепи та напівпричепи (категорій О1 – О4), їх шасі

Назва продукції
1.4.1 Нові
1.4.2 Такі, що були у користуванні
1.5 Мопеди, легкі мотоцикли (мокіки), мотоцикли, моторолери, мототрицикли, мотоквадроцикли (категорій L1 – L7), нові
1.6 Складові частини дорожніх транспортних засобів та приладдя (нові)
1.6.1 Двигуни з іскровим запалюванням
1.6.2 Дизелі
1.6.3 Деталі циліндро-поршневої групи і газорозподільчого механізму (поршні, кільця поршневі, гільзи циліндрів, розподільчі вали, клапани)
1.6.4 Фільтри та фільтроелементи забору повітря для двигунів внутрішнього згоряння (повітроочисники)
1.6.5 Сидіння пасажирські автобусів
1.6.6 Паливні насоси високого тиску, форсунки
1.6.7 Системи нейтралізації відпрацьованих газів, що встановлюються на автомобілі з бензиновими двигунами
1.6.8 Системи нейтралізації відпрацьованих газів, що встановлюються на автомобілі з дизелями
1.6.9 Системи випуску відпрацьованих газів, також глушники до автомобілів категорії M1, N1
1.6.10 Тягово- і сидельно-зчіпне обладнання
1.6.11 Амортизатори
1.6.12 Елементи підвіски і рульового привода (рульові тяги, наконечники рульових тяг, важелі підвіски, кульові пальці, штанги реактивні)
1.6.13 Колеса
1.6.14 Елементи системи запалювання для двигунів з іскровим запалюванням (розподільвачі, свічки запалювання, котушки, комутатори транзисторні, мікропроцесори, контролери)
1.6.15 Прилади зовнішні світлові, у т. ч. світловідбивні пристрої для велосипедів
1.6.16 Скло для дорожніх транспортних засобів
1.6.17 Вузли та деталі гальмівних систем (гальмівні колодки, диски, барабани, циліндри, шланги, камери, крани, клапани, головки з'єднувальні, штуцери контрольні)
1.6.18 Шини для автобусів, легкових та вантажних автомобілів

Примітка. При сертифікації на відповідність цим вимогам також може бути враховано:

- маркування щодо офіційного затвердження за Директивами ЄС, еквівалентними цим Правилам ЄЕК ООН, та/або інформація, наведена в реєстраційних документах, виданих компетентними органами країни попередньої реєстрації;



- маркування щодо відповідності подальшим переглядам Директиви 70/156/ЕЕС, які містять вимоги щодо екологічних показників не нижчі, ніж ДСТУ UN/ECE R49-02 А, В:2002 (рівень вимог В) та/або ДСТУ UN/ECE R83-03:2002, Правила ЄЕК ООН N 83-04 (рівні вимог В, С, D) залежно від особливостей конструкції ДТЗ;

- інформація про затвердження типу ДТЗ згідно з Женевською угодою 1958 року «Про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних положень, виданих на основі цих приписів, з поправками 1995 року», офіційно надана виробником ДТЗ або іноземним органом з оцінювання відповідності;

- наявність і відповідна робота системи бортової діагностики (OBD) згідно з вимогами Правил ЄЕК ООН № 83 з серією поправок вище, ніж 04;

- позитивні результати експертного оцінювання конструкції систем живлення та нейтралізації відпрацьованих газів двигунів ДТЗ.

З метою сертифікації пневматичних шин, окрім сертифікації за схемами, передбаченими для серійної продукції, допускають використовувати їх маркування стосовно офіційного затвердження за відповідними Правилами ЄЕК ООН.

При сертифікації одного зразка ДТЗ, складової частини або приладдя допускається застосовувати обмежені вимоги нормативних документів, нижчі серії поправок ДСТУ UN/ECE R або Правил ЄЕК ООН, а також вимоги відповідних стандартів колишнього СРСР, які були чинними на момент випуску продукції:

- у разі, якщо випробування передбачають руйнування зразка;

- для ДТЗ, що ввозять на митну територію України при переселенні громадян на постійне місце проживання в Україну;

- за умови позитивних результатів перевірки справності антиблокувальної системи за допомогою пристроїв сигналізації та контролю, встановленими на ДТЗ, допускається не проводити випробування антиблокувальної системи згідно з додатком 13 ДСТУ UN/ECE R13-09:2002.

Відповідність складових частин, що ввозять в Україну за одним провізним документом у кількості, що не перевищує 5 комплектів цих складових частин, призначених для певного типу ДТЗ, може бути підтверджена результатами випробувань цього типу ДТЗ за показниками, на які безпосередньо впливають зазначені складові частини за умови, що складові частини саме цього типу (та виробника) були встановлені на ДТЗ, що проходив випробування.

Встановлення антиблокувальних систем є обов'язковим, допускають застосовувати нормативи щодо зовнішнього шуму згідно з ДСТУ UN/ECE R51-01:2002 для ДТЗ:

- підвищеної прохідності категорій M2G, M3G (тільки ДТЗ, що сконструйовані на базі ДТЗ категорій N2G, N3G, які мають привод одно-

часно на всі колеса) і призначених для перевезення пасажирів певних категорій або певних професій, наприклад:

- вахтові ДТЗ;
- категорії N3G, які мають привод одночасно на всі колеса.
- автобуси категорії M3 з дизелями повинні бути обладнані зносостійкою (допоміжною) системою гальмування.

## **4.2 Перелік продукції, що підлягає обов'язковій сертифікації в Україні в галузі дорожніх транспортних засобів, їх складових частин та приладдя**

### **4.2.1 Українські державні органи контролю**

Якість продукції – це властивості, що обумовлюють здатність продукції задовольняти потреби споживачів відповідно до визначеного призначення.

Українські державні органи контролю слідкують за виконанням вітчизняними та зарубіжними підприємствами усіх необхідних вимог щодо якості продукції. Саме тому сертифікація та/або декларування продукції носить першочерговий характер задля підтвердження якості продукції. Ігнорування цих правил веде за собою неможливість реалізації продукції на внутрішньому ринку України.

В Україні діють:

- Національна Система Сертифікації (УкрСЕПРО), організаційну основу роботи якої визначають державні стандарти якості України (ДСТУ);
- Система Декларування продукції, основу роботи якої визначають Технічні Регламенти на вид продукції (закони України).

Для отримання сертифіката відповідності Заявник подає до уповноваженого Органу сертифікації заявку та перелік необхідних документів на сертифіковану продукцію, далі проводиться аналіз поданих даних і видається сертифікат відповідності, дані про який вносяться в державний реєстр системи УкрСЕПРО.

Для реєстрації декларації про відповідність Заявник подає до призначеного Органу з оцінювання відповідності заявку та перелік необхідних документів, далі проводиться аналіз поданих даних і реєструється декларація, дані про яку вносяться в офіційний реєстр Призначеного Органу з Оцінювання Відповідності.

Оформлення вищенаведених документів дозволяє:

1. Збільшити конкурентоспроможність продукції;
2. Постачальникам, виробникам бути впевненими в якості продукції;
3. Зробити продукцію більш привабливою для споживачів;
4. Дає великі переваги при участі в тендерах.

Таким чином, стає зрозумілим, що дані процедури є не тільки обов'язковими елементами ефективних продажів продукції на вітчизняному ринку, а й потужними засобами збільшення конкурентоспроможності.

УкрСЕПРО – українська національна система сертифікації, в якій 149 органів з сертифікації продукції (робіт, послуг) та 811 випробувальних лабораторій (центрів).

Головним інститутом в системі Державного Комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики з розробки науково-методичних та організаційних засад сертифікації продукції, послуг, систем якості є Український науково-дослідний інститут стандартизації, сертифікації та інформатики (УкрНДІССІ).

УкрНДІССІ здійснює інформаційне забезпечення підприємств і організацій з питань сертифікації.

Організаційну основу системи сертифікації УкрСЕПРО становлять державні стандарти України:

- ДСТУ 3410-96. Система сертифікації УкрСЕПРО. Основні положення;
- ДСТУ 3411-96. Система сертифікації УкрСЕПРО. Вимоги до органів з сертифікації продукції та порядок їх акредитації;
- ДСТУ 3412-96. Система сертифікації УкрСЕПРО. Вимоги до випробувальних лабораторій та порядок їх акредитації;
- ДСТУ 3413-96. Система сертифікації УкрСЕПРО. Порядок проведення сертифікації продукції;
- ДСТУ 3414-96. Система сертифікації УкрСЕПРО. Атестація виробництва. Порядок проведення;
- ДСТУ 3415-96. Система сертифікації УкрСЕПРО. Реєстр Системи;
- ДСТУ 3416-96. Система сертифікації УкрСЕПРО. Порядок реєстрації об'єктів добровільної сертифікації;
- ДСТУ 3417-96. Система сертифікації УкрСЕПРО. Процедура визнання результатів сертифікації продукції, що імпортується;
- ДСТУ 3418-96. Система сертифікації УкрСЕПРО. Вимоги до аудиторів та порядок їх атестації;
- ДСТУ 3419-96. Система сертифікації УкрСЕПРО. Сертифікація систем якості. Порядок проведення;
- ДСТУ 3420-96. Система сертифікації УкрСЕПРО. Вимоги до органів з сертифікації систем якості та порядок їх акредитації;
- ДСТУ 3498-96. Система сертифікації УкрСЕПРО. Бланки документів. Форма та опис;
- ДСТУ 3957-2000. Система сертифікації УкрСЕПРО. Порядок обстеження виробництва під час проведення сертифікації продукції.

#### **4.2.2 Правила обов'язкової сертифікації послуг з ремонту та технічного обслуговування дорожніх транспортних засобів та їх складових**

Галузь застосування. Правила встановлюють порядок і вимоги на проведення обов'язкової сертифікації послуг з ремонту та технічного обслуговування дорожніх транспортних засобів (ДТЗ) та їх складових (далі – пос-

луги) в Українській державній системі сертифікації продукції – Системі сертифікації УкрСЕПРО (далі – Система).

Правила є обов'язковими для органів із сертифікації послуг з ремонту та технічного обслуговування ДТЗ та їх складових (далі – ОС), а також підприємств, установ, організацій та громадян – суб'єктів підприємницької діяльності з надання послуг, незалежно від форм власності.

Загальні положення. Обов'язкову сертифікацію послуг у Системі проводять ОС, що акредитовані в Системі в установленому порядку.

Об'єктами обов'язкової сертифікації в Системі за цими Правилами є послуги з ремонту та технічного обслуговування автомобілів, автобусів, мотоциклів, мопедів, причіпів, напівпричіпів та їх складових, що виконуються на території України.

Перелік послуг, що підлягають обов'язковій сертифікації в Україні, затверджується Держстандартом України.

Обов'язкова сертифікація послуг у Системі проводиться на відповідність обов'язковим вимогам чинних в Україні нормативних документів щодо безпеки життя, здоров'я людей, захисту їх майна та охорони навколишнього природного середовища. Позначення нормативних документів, на відповідність яким проводиться сертифікація, наведені в Переліку послуг, що підлягають обов'язковій сертифікації в Україні.

Послуги підприємства-виробника можуть бути сертифіковані в Системі лише за наявності у нього умов для виконання вимог нормативних документів, на відповідність яким проводиться сертифікація, а саме:

- забезпеченість нормативною та технічною документацією, що встановлює вимоги до ремонту та технічного обслуговування ДТЗ та їх складових;
- забезпеченість технологічним обладнанням й інструментом, що передбачені технічною документацією;
- наявність засобів вимірювання та випробувального обладнання, що передбачені нормативною і технічною документацією;
- виконання вимог Декрету Кабінету Міністрів України від 26.04.93 р. № 40-93 «Про забезпечення єдності вимірювань»;
- достатність кваліфікації, знань і досвіду персоналу, який виконує роботи та контролює їх якість;
- використання для ремонту та технічного обслуговування складових частин і матеріалів, якість і безпека яких підтверджені відповідними сертифікатами.

Порядок проведення обов'язкової сертифікації послуг у Системі передбачає:

- подання заявки на сертифікацію;
- розгляд заявки та прийняття рішення з зазначенням схеми сертифікації;
- обстеження (атестацію) виробництва послуг або оцінювання системи якості згідно з зазначеною схемою сертифікації;

- відбір та ідентифікацію зразків ДТЗ і їх складових, що вийшли з ремонту;
- перевірку (випробування) зразків ДТЗ та їх складових, що вийшли з ремонту;
- аналіз одержаних результатів робіт із сертифікації та прийняття рішення про можливість видачі сертифіката відповідності та укладення ліцензійної угоди;
- реєстрацію та видачу сертифіката відповідності;
- технічний нагляд за сертифікованими послугами;
- надання інформації про результати робіт із сертифікації послуг.

Роботи з сертифікації проводяться на договірних засадах. Заявник оплачує всі витрати, пов'язані з підготовкою та проведенням сертифікації конкретних послуг, також подальший технічний нагляд, та забезпечує умови для проведення цих робіт.

*Порядок обов'язкової сертифікації послуг з ремонту та технічного обслуговування ДТЗ та їх складових*

Подання заявки на сертифікацію. Для проведення сертифікації послуг у Системі заявник подає до ОС заявку (додаток В) та відомості про виробництво послуг (додаток Г).

У разі необхідності, ОС може здійснити попереднє ознайомлення з виробництвом послуг, а також звернутися з запитом про додаткову інформацію до заявника.

*Розгляд заявки та прийняття рішення.*

Заявку розглядає ОС, який:

- реєструє заявку в журналі обліку та заводить окрему справу на сертифікацію послуг підприємства-виробника, в якій надалі зберігається все листування і внутрішні документи ОС стосовно послуг цього виробника;
- проводить перевірку реквізитів заявки та відомостей про виробництво послуг;
- визначає схему сертифікації послуг;
- узгоджує терміни проведення окремих видів робіт із сертифікації та вартість цих робіт;
- визначає перелік документів, які повинен подати заявник для проведення сертифікації;
- готує і подає на підпис керівнику ОС документи за прийнятими формами для укладення договору з заявником на проведення передбачених робіт із сертифікації;
- готує і подає на підпис керівнику ОС проект рішення за поданою заявкою (додаток Д);
- надсилає або вручає заявнику рішення за заявкою.

Термін прийняття рішення за заявкою не повинен бути більше двох тижнів з дня її реєстрації.

Якщо під час прийняття рішення за заявкою виникне необхідність у додаткових відомостях щодо виробництва з надання послуг (поглиблена

експертиза супровідних документів на послуги або попереднє ознайомлення з виробництвом тощо), ОС, за погодженням із заявником, може встановити інший термін розгляду заявки.

Якщо за результатами розгляду заявки та супровідних документів виявляється неможливість проведення сертифікації заявлених послуг, ОС надає заявникові про це обґрунтований висновок.

Якщо заявник у 10-денний термін після одержання рішення не повідомив про свої наміри щодо проведення коригувальних заходів, роботи з проведення сертифікації припиняються. У разі незгоди заявника з висновком ОС заявник може оскаржити його згідно з розділом 6 Правил.

*Правила вибору схеми сертифікації послуг.* Схема, що використовується при сертифікації послуг (додаток Е), визначається ОС з урахуванням особливостей надання послуг і побажань заявника.

*Обстеження виробництва.* Обстеження виробництва проводиться згідно з вимогами ДСТУ 3413-96. Встановлюється відповідність фактичного стану надання послуг вимогам документації та можливість підприємства надалі надавати послуги відповідно до вимог нормативних документів.

За результатами обстеження виробництва також визначається періодичність та обсяг проведення технічного нагляду за наданням сертифікованих послуг. Обстеження виробництва проводиться комісією, яку очолює аудитор із сертифікації послуг. Склад комісії експертів та програма її роботи затверджуються керівником ОС.

Порядок виконання робіт із обстеження виробництва встановлюється ОС. Передбачаються такі етапи:

- розробка програми обстеження виробництва;
- експертиза технічної документації;
- перевірка виробництва;
- оформлення акта обстеження виробництва.

Експертиза технічної документації передбачає:

- оцінювання достатності контрольних операцій і випробувань, передбачених технічною документацією, для встановлення повної відповідності відремонтованої продукції вимогам стандартів та іншої нормативної документації;

- перевірку правильності вибору засобів вимірювань і випробувального обладнання;

- перевірку відповідності показників і характеристик відремонтованої продукції, встановлених технічною документацією, вимогам стандартів та інших нормативних документів, що стосуються відремонтованої продукції та технологічних процесів її ремонту;

- перевірку наявності порядку оформлення замовлень і виконання договорів на ремонт та технічне обслуговування ДТЗ та їх складових.

За результатами експертизи технічної документації комісія приймає рішення про можливість проведення перевірки виробництва.

Перевірка виробництва проводиться з метою оцінювання стану виконання вимог, які наведені в нормативній і технічній документації. Перевіряється безпосередньо підприємство, де особлива увага приділяється виконанню вимог, що викладені у підрозділі 3.5 цих Правил.

Акт обстеження виробництва готується аудитором, що виконували перевірку, і підписується всіма учасниками перевірки.

Акт повинен містити результати виконання всіх етапів робіт регламентованих програмою, встановлені відхилення та зауваження, а також конкретні висновки за отриманими результатами і пропозиції щодо розробки та проведення коригувальних заходів.

Акти та інформація щодо виконання коригувальних заходів підлягають обов'язковому зберіганню в ОС.

На підставі позитивних висновків за результатами обстеження виробництва та позитивних результатів перевірки (випробувань) зразків ДТЗ та їх складових заявнику видається сертифікат відповідності на послуги.

У загальному випадку при використанні схеми сертифікації з обстеження виробництва сертифікат відповідності має термін дії один рік.

В обґрунтованих випадках (при акредитації на підприємстві, що надає послуги, випробувальної лабораторії, при впровадженні документів з якості, яка відповідає вимогам ДСТУ ISO 9004.2 тощо) ОС може прийняти рішення про видачу сертифіката відповідності з терміном дії до двох років.

*Атестація виробництва* проводиться з метою оцінювання технічних можливостей підприємства-виробника забезпечувати стабільну якість послуг, що відповідають вимогам нормативних документів. Атестація виробництва проводиться ОС згідно з вимогами ДСТУ 3414-96, з урахуванням специфіки виробництва послуг.

За результатами атестації оформляється атестат виробництва, який видається заявнику. На підставі атестата виробництва та позитивних результатів випробувань зразків ДТЗ видається сертифікат відповідності на послуги.

Сертифікат відповідності, виданий за схемою, що передбачає атестацію виробництва, має термін дії до трьох років.

*Сертифікація системи якості.* Сертифікація системи якості проводиться за ініціативи заявника з метою підтвердження відповідності системи забезпечення якості послуг вимогам ДСТУ ISO 9002 та ДСТУ ISO 9004.2. Сертифікація системи якості проводиться органами, що акредитовані в Системі, на право проведення цих робіт. Порядок проведення сертифікації встановлюється органом із сертифікації систем якості згідно з вимогами ДСТУ 3419-96.

Якщо ОС не акредитований на право проведення сертифікації систем якості, він може доручити виконання цих робіт акредитованому органу з сертифікації систем якості за угодою.

За результатами сертифікації системи якості оформляється сертифікат на систему якості.

На підставі сертифіката на систему якості та позитивних результатів перевірки (випробувань) зразків ДТЗ та їх складових видається сертифікат відповідності на послуги.

Сертифікат відповідності, виданий за схемою, що передбачає сертифікацію системи якості, має термін дії три роки.

*Перевірка зразків ДТЗ та їх складових.* Перевірка зразків ДТЗ та їх складових проводиться з метою оцінювання результатів послуг на відповідність вимогам нормативної та технічної документації, а також оцінювання знання виробником вимог щодо проведення контролю якості.

Відбір та ідентифікація зразків ДТЗ і їх складових проводяться представником ОС у присутності представника заявника та оформляються актом відбору зразків у двох примірниках (додаток Ж).

Відбираються типові представники ДТЗ та складові, що пройшли контроль виробника. Кількість зразків для перевірки визначає керівник перевірки.

Ідентифікація охоплює перевірку відповідності ідентифікаційних номерів ДТЗ та його складових технічному паспорту і каталогу, а також перевірку відповідності обсягу наданих послуг замовленню-наряду.

Якщо виявлено невідповідності, роботи призупиняються.

Рішення щодо продовження робіт приймає ОС не пізніше 10-ти днів з дня надання заявником інформації про виконані коригувальні заходи (або наміри).

Зразки ДТЗ та їх складових перевіряються на відповідність обов'язковим вимогам чинних в Україні нормативних документів, зазначених у рішенні за заявкою.

Підтвердження відповідності послуг вимогам нормативних документів здійснюється ОС шляхом оцінювання у заявника відповідності процедур надання послуг, що передбачені в технічній документації (виконання персоналом заявника контрольних операцій і випробувань, наявність атестованого випробувального та контрольно-діагностичного обладнання, повірених (атестованих) у встановленому порядку засобів вимірювань).

ОС може прийняти рішення про проведення перевірки відремонтованих ДТЗ та їх складових в акредитованій в Системі лабораторії в таких випадках:

- якщо заявник користується послугами сторонніх організацій для перевірки (випробувань) відремонтованих ДТЗ та їх складових на основі господарських договорів;

- у разі виникнення спірних питань;

- за ініціативи заявника.

За результатами перевірки (випробувань) уповноважений представник ОС складає протокол і підписує його разом з іншими виконавцями робіт.

У разі отримання негативних результатів, хоча б за одним з показників, перевірка (випробування) припиняються.



Повторна перевірка (випробування) може бути проведена тільки після надання заявником переконливих доказів про проведення ним коригувальних заходів з усуненням причин, що викликали невідповідність.

*Аналіз одержаних результатів робіт із сертифікації, прийняття рішення про можливість видачі сертифіката відповідності та укладення ліцензійної угоди.* Протокол перевірки (випробувань) розглядається ОС з метою визначення відповідності:

- номенклатури перевірених показників, зазначених у рішенні за заявкою, вимогам, що встановлені пунктом 4.7.4 цих Правил;
- застосованих методів перевірки та засобів вимірювань (випробувань) вимогам нормативної документації.

Матеріали обстеження (атестації) виробництва або сертифікації систем якості розглядаються ОС з метою визначення їх відповідності вимогам щодо оформлення та змісту і достатності виконаних робіт.

За позитивними результатами виконаних згідно з обраною схемою сертифікації робіт ОС приймає рішення про видачу сертифіката відповідності та укладення ліцензійної угоди за ДСТУ 3413-96 з урахуванням специфіки виробництва послуг.

У випадку негативних результатів робіт із сертифікації заявнику надається висновок (довільної форми) про неготовність послуг до сертифікації із переліком встановлених невідповідностей.

За бажанням заявника роботи з сертифікації послуг можуть бути поновлені після виконання коригувальних заходів. У цьому випадку ОС визначає необхідний обсяг робіт із сертифікації послуг з урахуванням раніше виконаних робіт.

*Реєстрація та видача сертифіката відповідності.* Сертифікат відповідності оформляється на бланку (додаток И).

ОС реєструє сертифікат відповідності в Реєстрі Системи згідно з ДСТУ 3415-96 та видає заявнику оригінал. ОС веде облік виданих ним сертифікатів відповідності, а їх копії надсилає до Державного комітету України по стандартизації, метрології та сертифікації.

Не пізніше ніж за три місяці до закінчення дії сертифіката відповідності заявник подає заявку до ОС для отримання сертифіката на наступний період.

ОС визначає необхідний обсяг робіт за заявкою з урахуванням результатів технічного нагляду.

ОС організовує і проводить технічний нагляд за сертифікованими послугами згідно з вимогами ДСТУ 3413-96.

Періодичність та обсяг технічного нагляду визначаються ОС залежно від стану стабільності якості надання послуг та обраної схеми сертифікації.

Технічний нагляд, як правило, полягає в оцінюванні стану виробництва (системи якості) послуг та у вибірковій перевірці (випробуванні) зразків ДТЗ та їх складових. Типова програма технічного нагляду затверджується керівником ОС.

ОС може прийняти рішення про проведення додаткової перевірки (випробувань) на підставі інформації про стан виробництва сертифікованих послуг, отриманої від споживачів і органів контролю.

За результатами технічного нагляду виконавець складає і подає до ОС звіт, в якому зазначаються невідповідності встановленим вимогам (якщо такі є) та пропонуються коригувальні заходи. Один примірник звіту вручається заявникові.

ОС, за результатами технічного нагляду, може призупинити чи зупинити дію сертифіката відповідності у випадках, передбачених ДСТУ 3413-96.

ОС та організації, які діють за його дорученням, повинні забезпечувати конфіденційність інформації, що становить комерційну або професійну таємницю.

*Розгляд спірних питань.* Якщо заявник має бажання оскаржити рішення щодо відмови йому у видачі сертифіката відповідності призупинення чи зупинення дії сертифіката, він повинен подати до ОС письмову заяву не пізніше одного місяця після одержання повідомлення про прийняте рішення. Подання заяви не припиняє дії прийнятого рішення.

Заява розглядається ОС в місячний термін з дня її надходження. До заяви додаються такі документи:

- листування зі спірного питання між заявником і ОС;
- матеріали перевірки (випробувань) і технічного нагляду;
- технічна документація на послуги (за необхідності).

Рішення стосовно поданої заяви може містити одну з таких рекомендацій:

- видати сертифікат відповідності;
- відмовити у видачі сертифіката відповідності;
- підтвердити призупинення (зупинення) дії сертифіката відповідності;
- поновити дію сертифіката відповідності.

Рішення надсилається заявнику протягом п'яти днів після проведення засідання з розгляду заяви. Якщо, на думку ОС, що розглядає спірне питання, необхідно вжити заходів щодо стандартів та інших нормативних документів на послуги, що використовувались під час сертифікації, то відповідні пропозиції він подає до Державного комітету України по стандартизації, метрології та сертифікації.

У разі незгоди з рішенням ОС заявник має право звернутися до Державного комітету України зі стандартизації, метрології та сертифікації протягом десяти днів з дня одержання рішення.

## Контрольні запитання

1. Що встановлюють, для кого є необхідними правила обов'язкової сертифікації послуг з ремонту та технічного обслуговування дорожніх транспортних засобів та їх складових?
2. Наведіть перелік послуг, продукції, які підлягають обов'язковій сертифікації в Україні і затверджуються Держстандартом України.
3. Який порядок (алгоритм) проведення обов'язкової сертифікації послуг?
4. Вкажіть українські державні органи контролю, які слідкують за виконанням вітчизняними та імпортними підприємствами усіх необхідних вимог щодо якості продукції.
5. Що повинен містити акт обстеження виробництва?
6. Що передбачає порядок проведення обов'язкової сертифікації послуг?
7. Що передбачає експертиза технічної документації?
8. В чому полягає технічний нагляд?
9. Який термін подання заявки для отримання сертифіката на наступний період?
10. Які документи додаються до заяви про оскарження рішення щодо відмови у видачі сертифіката відповідності чи призупинення або зупинення дії сертифіката?

## **5 ВИДИ ДОГОВОРІВ НА АВТОТРАНСПОРТНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, СУПРОВІДНІ ДОКУМЕНТИ. ПЕРЕЛІК І ФОРМИ ДОКУМЕНТІВ ДЛЯ ОТРИМАННЯ ЛЦЕНЗІЙ, ДОЗВОЛІВ, СЕРТИФІКАТІВ**

### **5.1 Поняття договору на перевезення вантажів автомобільним транспортом**

У господарському праві категорія договорів використовується у загальному і спеціальному значеннях. Договір, який регулює ст. 153 Цивільного кодексу (ЦК), у господарському праві означає будь-яку майнову угоду між двома або більше суб'єктами господарського права. Але стосовно статутної діяльності господарського суб'єкта майнові договори різні. Наприклад, договір поставки підприємством продукції чи договір підряду на капітальне будівництво, з одного боку; договір купівлі-продажу підприємством меблів для офісу, канцелярських товарів тощо – з іншого. Ці договори різні, оскільки одні регулюють основну статутну діяльність суб'єктів господарювання, інші – обслуговувальну. Тому законодавець визначає і регулює договори про основну господарську діяльність суб'єктів окремою юридичною категорією – категорією господарського договору. [52]

Укладення договорів – це особлива, специфічна форма діяльності транспортних органів. Насамперед зазначимо, що поняття договору, яке досить інтенсивно використовується у цивільно-правовій та адміністративно-правовій літературі, набуло значного поширення в юридичній практиці і будь-яких сумнівів не викликає.

Проте змінювані в процесі історичного розвитку суспільні відносини і практика їх регулювання залишають без докладного аналізу транспортні договори. Свого часу це питання досить активно дискутувалося науковцями, щоправда, в основному з проблеми співвідношення: плану – як адміністративно-правового акта – та договору перевезення – як цивільно-правової угоди, але в основу якої покладено план перевезення. З цього питання автори висловлювали різні думки (погляди): від думки, що проблема співвідношення плану і договору повинна дістати однакове рішення незалежно від видів господарської діяльності, до думки, що неможливо переносити на відношення саме з перевезення вантажів ті конструкції, які вироблені наукою в інших галузях господарської діяльності. Звичайно, на той час існували жорсткі планово-економічні відносини, і план відіграв важливу роль. Виконання плану було одним з найважливіших показників господарської діяльності. План розглядався як метод державного управління майновими відносинами, з одного боку, а з іншого – як юридичний факт, з яким закон пов'язує необхідність виникнення конкретних правовідносин, тобто обов'язковість укладення відповідного договору.

У такому разі договір був засобом конкретизації та реалізації плану, причому стосовно перевезення вантажів діяльність транспорту завжди була плановою.

Загальними функціями договору є:

- ініціативна (договір як акт вияву ініціативи і узгодженої волі сторін врегулювати певні відносини);
- програмно-координаційна (договір як програма поведінки сторін щодо здійснення господарських відносин і засіб узгодження, координації їхніх дій відповідно до економічних інтересів і намірів);
- інформаційна (договір завдяки формальній визначеності його умов містить в собі інформацію про правове становище сторін у договорі, яка необхідна сторонам, у відповідних випадках – юрисдикційним органам, третім особам);
- гарантійна (лише завдяки договору задіюються такі правові гарантії виконання договірних зобов'язань, як неустойка, завдаток, застава тощо);
- правозахисна (договір є правовою формою відносин, тобто формою, в межах якої забезпечується примусове виконання зобов'язань сторін шляхом використання майнових санкцій, засобів впливу). [53]

При укладанні ряду господарських договорів застосовують не довільні, а уніфіковані (стандартні) форми договірних документів, щодо яких діють спеціальні правила їх складання та які мають точно визначені офіційні назви. Це стосується, зокрема, форми договорів перевезення вантажів. Укладання договору – це зустрічні договірно-процедурні дії двох або більше суб'єктів господарювання щодо вироблення умов договору, які відповідають їх реальним намірам та економічним інтересам, а також юридичне оформлення договору (надання цим умовам певної форми) як правового акта. [3]

Особливістю господарських договорів є те, що при їх укладанні застосовуються певні техніко-юридичні процедури, тобто порядок висловлення пропозиції укласти договір (оферти) та прийняття її (акцепту) значною мірою формалізований.

Договір визнається укладеним, якщо між сторонами досягнуто згоди щодо його істотних умов (тобто тих, які визнані такими за законом або необхідні для договорів такого виду), а також всіх умов, щодо яких за заявою однієї зі сторін має бути досягнуто згоди. Коли пропозицію укласти договір зроблено із зазначенням строку для відповіді, договір вважається укладеним, якщо особа, яка зробила пропозицію, одержала від іншої сторони відповідь про прийняття пропозиції протягом цього строку.

У ЦК України (ст. 908–928) визначено загальні норми щодо договорів про перевезення пасажирів і вантажів. Детальніше умови перевезення пасажирів, вантажів і багажу та відповідальність сторін за цими перевезеннями регулюють статuti (кодекси) окремих видів транспорту та правила, прийняті у встановленому порядку [3].

Зокрема, на залізничному транспорті діє Закон України «Про

залізничний транспорт» від 4 липня 1996 р., Статут залізниць України, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р.; на річковому – Статут внутрішнього водного транспорту СРСР, затверджений постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 р.; на морському – Кодекс торговельного мореплавства України від 9 грудня 1994 р.; на повітряному – Повітряний кодекс України, затверджений Верховною Радою України від 4 травня 1993 р. Умови перевезення пасажирів, вантажів та багажу автомобільним транспортом і відповідальність сторін за ці перевезення визначаються Законом України «Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 р. та іншими нормативно-правовими актами.

Основні засади діяльності підприємств транспорту визначені Законом України «Про транспорт», де встановлено, що надання транспортних послуг здійснюється на підставі договорів, державних контрактів, державного замовлення. Відносини з перевезення автомобільним транспортом регулюються загальними положеннями про договір перевезення Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України, Законом України «Про автомобільний транспорт», Статутом автомобільного транспорту та правилами здійснення окремих видів перевезень.

Щодо договору діє загальне правило, за яким він має бути укладений у письмовій формі. Це правило встановлено ст. 44 Цивільного кодексу, яка називається «Письмові угоди». Закон вимагає, щоб господарські договори уклалися письмово і були підписані уповноваженими особами.

Правове регулювання договору перевезення здійснюється за главою 64 Цивільного кодексу України, Законом України «Про транспорт» та спеціальними правилами щодо окремих видів перевезення. Залежно від об'єкта перевезення законодавець розрізняє договори перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти.

Підприємства транспорту здійснюють перевезення та надають послуги на основі державних контрактів і договорів перевезення з урахуванням економічної ефективності перевізних та переробних можливостей транспорту. Економічні відносини підприємств транспорту, що виникають у процесі перевезення, ґрунтуються на принципах взаємної вигоди, однакової та повної відповідальності.

Законодавчо в Україні визначено такі види договорів перевезення автомобільним транспортом:

- договір перевезення пасажирів (додаток А);
- договір перевезення багажу;
- договір перевезення вантажу (додаток Б);
- договір перевезення пошти;
- договір перевезення у прямому та змішаному сполученню;
- договір перевезення в міжнародному сполученні[3].

У свою чергу кожен із названих договорів має свої підвиди.

Договір перевезення пасажирів поділяється на договір автобусного пе-

ревеження, договір перевезення на таксі, договір вантажопасажирського перевезення.

Договір перевезення пасажиром автомобільним транспортом укладається між перевізником та пасажиром у письмовій формі (додаток А) (пасажирський квиток, договір, квитанція тощо).

Істотними умовами договору є:

- найменування та місцезнаходження перевізника;
- вид, маршрут перевезення, вартість перевезення та час відправлення і прибуття до пункту призначення.

Договір перевезення пасажиром автомобільним транспортом загально-го користування вважається укладеним із моменту придбання пасажиром квитка на право проїзду (є консенсуальним), а для осіб, які користуються правом пільгового проїзду, при туристичних перевезеннях, перевезеннях на замовлення – з моменту посадки в автобус (є реальним). Цей договір діє до моменту висадки пасажиром у пункті призначення. Договір перевезення пасажиром на таксі набуває чинності з моменту посадки пасажиром (є реальним).

Пасажир може відмовитися від договору його перевезення та одержати компенсацію вартості проїзду у встановленому порядку. Дія договору перевезення пасажиром автомобільним транспортом може бути припинена за ініціативи пасажирського перевізника чи водія автомобільного транспортного засобу, якщо пасажир порушує вимоги закону та правила здійснення перевезень (перебуває у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, порушує громадський порядок, показує заборонений до перевезення багаж або багаж, який за габаритами не відповідає встановленим нормам).

Іншим поширеним договором у сфері транспортних послуг є договір перевезення вантажу (додаток Б). Договір перевезення вантажів буває двох видів – договір перевезення у прямому та договір перевезення у змішаному сполученні. Договір перевезення в прямому сполученні передбачає, що перевезення вантажу здійснюються одним автомобільним транспортним засобом без перевантаження на інший. У договорі перевезення у змішаному сполученні перевезення вантажу здійснюються кількома видами транспорту.

Вантажі класифікуються за видом продукції різних виробників, фізичним станом, наявністю тари, способом вантаження і розвантаження, специфічними властивостями, масою та габаритами.

За видами продукції вантажі поділяються на:

- продукція сільського господарства;
- продукція лісової, деревообробної і целюлозно-паперової промисловості;
- руди металеві;
- продукція паливно-енергетичної промисловості;
- мінеральна сировина, мінерально-будівельні матеріали та вироби;
- продукція металургійної промисловості;

- продукція хімічної промисловості;
- продукція харчової, м'ясо-молочної та рибної промисловості;
- промислові товари народного споживання;
- продукція машинобудування, приладобудування та металообробної промисловості;
- інші вантажі.

За фізичним станом вантажі поділяються на тверді, рідкі і газоподібні; за наявністю тари – на ті, для яких тара потрібна, та ті, для яких вона не потрібна.

За способом навантаження і розвантаження вантажі бувають штучними, сипучими, навалочними та наливними. Такі вантажі, як швидкопсувні, небезпечні, антисанітарні та живі, мають специфічні властивості.

Залежно від маси, габаритів одного вантажного місця та специфіки вантажі поділяються на такі, перевезення яких здійснюється за загальними та за спеціальними правилами (великовагові, великогабаритні, небезпечні тощо).

У договорі перевезення вантажу можуть бути вказані допоміжні операції, виникнення яких можливе при перевезенні та які законодавець виділяє окремо:

- завантаження та розвантаження автомобільних транспортних засобів;
- перевантаження вантажів на інший вид транспорту чи транспортний засіб;
- сортування, пакування, обмірювання та маркування вантажу;
- накопичення, формування або дроблення партій вантажу;
- зберігання вантажу;
- транспортно-експедиційні послуги.

Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом затверджуються Мінтрансом України (Наказ Мінтрансу України № 363 від 14.10.1997 року «Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні» [32]).

Окреме місце займає договір про пряме змішане сполучення при перевезенні вантажів автомобільним транспортом, коли автомобільне перевезення здійснюється разом з перевезеннями іншими видами транспорту. Взаємовідносини перевізників у процесі перевезення вантажів за єдиним документом різними видами транспорту визначаються законодавством відповідних галузей транспорту та укладеними відповідно до нього договорами між перевізниками. Згідно зі ст. 61 Закону України «Про автомобільний транспорт» встановлена письмова форма договору перевезення вантажу автомобільним транспортом (договір, накладна, квитанція тощо). Відносини щодо перевезення вантажу також врегульовано Наказом Мінтрансу України «Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні» № 363 від 14.10.97 року.

Істотними умовами договору є вказання:

- найменування та місцезнаходження сторін;



- найменування і кількості вантажу, його пакування;
- умов та терміну перевезення;
- місця та часу навантаження і розвантаження;
- вартості перевезення.

Сторонами договору є Замовник і Виконавець. Замовник за договором перевезення вантажу автомобільним транспортом загального користування має право отримати компенсацію згідно з законодавством за пошкодження або псування вантажу, часткову чи повну його втрату або несвоєчасність доставки.

Замовник зобов'язаний:

- забезпечити своєчасне та повне оформлення документів на перевезення вантажу;
- утримувати власні під'їзні шляхи до вантажних пунктів, вантажні майданчики, рампи тощо у стані, що відповідає вимогам законодавства з питань охорони праці, техніки безпеки та безпеки руху;
- здійснювати вантажні операції, закріплення, накриття, ув'язування та пломбування вантажу, зняття кріплень і покриттів та очищення автомобільного транспортного засобу від залишків вантажу;
- забезпечувати вимоги законодавства з питань охорони праці і техніки безпеки при вантажних операціях.

Вантажний перевізник (Виконавець) має право:

- відмовитися від приймання вантажу для перевезення, якщо Замовником не підготовлено вантаж чи необхідні документи або внесені без попереднього узгодження з ним зміни до реквізитів цих документів;
- відмовитися від перевезення вантажу, якщо замовник подає до перевезень вантаж, обумовлений договором перевезення, пакування вантажу не відповідає встановленим законодавством вимогам, ушкоджена тара або нечітким є відтиск пломби тощо;
- одержати відшкодування від Замовника, якщо автомобільний транспортний засіб був пошкоджений під час вантажних робіт або під час перевезення вантажу з вини Замовника.

При цьому вантажний перевізник зобов'язаний:

- при укладанні договору перевезення вантажу автомобільним транспортом передбачати встановлені законодавством умови праці та відпочинку для персоналу перевізника;
- забезпечити виконання умов договору перевезення вантажу автомобільним транспортом у межах, визначених законодавством та цим забезпечити збереження вантажу, прийнятого до перевезення, до передачі вантажовласнику (уповноваженій особі) у пункті призначення;
- відшкодувати Замовнику збитки за пошкодження або псування вантажу, часткову чи повну його втрату, а також збитки, завдані внаслідок несвоєчасної доставки вантажу.

Іншим договором перевезення, який має спеціальне регулювання, є договір перевезення пошти. Особливість цього договору проявляється в

спеціальному суб'єктному складі – відправником і одержувачем пошти є підприємство зв'язку. Умови здійснення перевезень пошти врегульовано спільним Наказом Мінтрансу України та Мінзв'язку України «Про затвердження Правил перевезення пошти автомобільним транспортом» № 32/76 від 12.03.1997 року.

Для укладення договору перевезення вантажу застосовується система єдиного документа.

Наприклад, залежно від виду документа розрізняють:

- систему накладної, яка застосовується майже на всіх видах транспорту;
- систему коносаменту, яка застосовується на морському транспорті;
- систему чартеру, яка застосовується на морському та повітряному транспорті.

Аналіз поданого вище офіційного означення договору перевезення дає підстави стверджувати, що договір перевезення вантажів є реальною угодою, тобто для його укладення, поряд із згодою сторін, необхідне фактичне вчинення дій, зокрема, перевезення вантажу. Перевізник зобов'язується доставити і передати вантажоодержувачу ввірений йому вантаж, який йому вручив вантажовідправник.

У юридичній літературі зазначається, що твердження про те, що договори перевезення вантажів є реальними угодами, – це загальне правило, яке має свої винятки. В теорії та практиці прийнято вважати договір перевезення вантажів автомобільним транспортом, а також чартер (договір, що передбачає умову надання для перевезення всього судна або його частини) на морському, повітряному транспорті консенсуальними угодами, тобто такими, які виникають з моменту досягнення згоди сторін про перевезення, а не з моменту, коли відправник передав вантаж перевізнику)..

Проте, на думку О. Дозорець, віднесення договору перевезення вантажів до групи реальних або консенсуальних угод не може здійснюватися за ознакою видів транспорту, щодо яких договори укладаються. Підставою поділу угод на реальні та консенсуальні є момент виникнення угоди, а відтак і момент виникнення права вимоги до зобов'язаної сторони. Відповідно до консенсуальної угоди кожна зі сторін одразу після укладення договору має право вимагати від іншої сторони виконання нею свого обов'язку за договором.

Інакше будуються відносини у реальних угодах, якою, зокрема, є договір перевезення вантажу. Вантажовідправник не зможе вимагати від перевізника здійснити перевезення вантажу раніше, ніж він передасть вантаж.

Крім того, виникає потреба визначити, які наслідки виникнуть у випадку, якщо, незважаючи на досягнення між сторонами угоди на здійснення конкретного перевезення, вантажовідправник не передасть перевізнику вантаж. Звичайно, неможливим виявляється висувати до вантажовідправника вимоги про передавання вантажу, ґрунтуючи їх на

досягнутій угоді, адже договір у такому разі має бути визнаний неукладеним.

Питання про визначення договору перевезення вантажів на автомобільному транспорті як реальної чи консенсуальної угоди повністю вирішує чинний Статут автомобільною транспорту. У ст. 45 Кодексу міститься означення договору перевезення вантажу, за яким автотранспортне підприємство або організація зобов'язуються доставити ввірений їм вантажовідправником вантаж до пункту призначення і видати його уповноваженій на отримання вантажу особі (вантажоодержувачу).

На нашу думку, офіційне означення характеризує договір перевезення вантажу на автомобільному транспорті як реальну угоду. На такій позиції стоять і деякі теоретики – дослідники транспортних правовідносин, що виникають у зв'язку з укладенням і виконанням договору перевезення вантажів

Отже, договір перевезення хоч і зберігає цивільно-правові форми, але за змістом побудований на основі не завжди вільного волевиявлення сторін, характеризується створенням немов би владних повноважень транспортного органу щодо форми і змісту, а тому на певній стадії (формування, організації, виконання) відносин набуває нової якості – стає суто транспортним договором з усіма його наслідками.

## **5.2 Права і обов'язки перевізника та відправника за договором перевезення вантажів**

У системі цивільно-правових договорів, що опосередковують перевізний процес, особливе місце посідає договір перевезення вантажу.

У процесі переходу України до ринкової економіки правове регулювання договору перевезення вантажів значно змінилося. Це пов'язано, передусім, з прийняттям нових нормативно-правових актів, тому в сучасних умовах питання правового регулювання договору перевезення вантажів належним чином не досліджене.

В статті 909 Цивільного кодексу України наголошено: «За договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу плату.». Договір перевезення вантажу укладається між транспортною організацією та відправником вантажу. Учасником зобов'язання перевезення може бути й одержувач вантажу, якщо ним не є безпосередньо відправник вантажу (власник).

Договір перевезення вантажу визначається як угода, яка є взаємною і відплатною. Вважається укладеною після передання вантажу перевізнику, тобто є реальною. Лише при морському транспортуванні договір перевезення (договір фрахтування) є консенсуальним.

Договір перевезення вантажу завжди укладається в письмовій формі.

Договір перевезення, як правило, має публічний характер з дотриманням певних умов:

- перевізником має бути спеціалізована комерційна організація, що здійснює перевезення транспортом загального користування;
- відповідно до транспортного законодавства чи ліцензії ця організація наділена функціями суспільного перевізника, зобов'язаного здійснювати перевезення транспортом за вимогою того, хто звернувся;
- ця організація повинна бути внесена в особливий перелік осіб, зобов'язаних здійснювати перевезення транспортом загального користування, що підлягає обов'язковому опублікуванню [10, с. 294].

Для укладення договору перевезення вантажу застосовується система єдиного документа.

Наприклад, залежно від виду документа, розрізняють:

- систему накладної, яка застосовується майже на всіх видах транспорту;
- систему коносаменту, яка застосовується на морському транспорті;
- систему чартеру, яка застосовується на морському та повітряному транспортах.

Договір перевезення вантажу належить до строкових договорів. За правилами ст. 919 ЦК України, строк встановлюється договором, якщо інший строк не встановлено транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами, що видаються відповідно до них, а якщо таких строків немає – у розумний строк. Крім того законодавець надає можливість укладення довгострокового договору в разі необхідності здійснення систематичних перевезень (ст. 914 ЦК України).

В систему договорів, що опосередковують перевезення вантажів автомобільним транспортом входять договір перевезення конкретного вантажу, річний договір та договір перевезення конкретного вантажу, що укладається на підставі річного.

Договір перевезення вантажів, передбачений ст. 909 ЦК України, регламентує правовідносини з доставки в пункт призначення конкретного вантажу, переданого (довіреного) перевізникові. Тому цей договір іменується договором перевезення конкретного вантажу.

Однією з новел ЦК України є те, що при його підготовці були враховані публічно-правові елементи, властиві перевезенням транспортом загального користування. Виходячи з означення довгострокового договору, його головна мета – організувати майбутній перевізний процес.

Укладаючи цей договір, сторони узгоджують питання організації всіх стадій перевезення і підготовки до нього.

Отже, даний договір необхідно визнати договором стосовно організації перевезень вантажів. Ознаки, що відрізняють річний договір від договору перевезення конкретного вантажу:

- зміст цього договору та предмет;

- тривалий характер та строк дії.

Договори перевезення конкретних вантажів є двосторонніми, міновими (комутативними), договорами надання послуг, відплатними, каузальними, договорами на користь третьої особи, можуть бути як реальними (укладаються за наявності річного), так і консенсуальними (без річного).

Річні договори є двосторонніми, консенсуальними, договорами надання послуг, безоплатними, каузальними.

У довгостроковому (річному) договорі перевезення вантажу мають зазначатись: обсяг, строки та інші умови надання транспортних засобів і передання вантажу для перевезення, порядок розрахунків, раціональні маршрути і схеми вантажопотоків; права та обов'язки, пов'язані з:

- а) наданням транспортних засобів,
- б) поданням вантажу до перевезення,
- в) завантаженням та розвантаженням вантажу;
- г) відповідальністю сторін за невиконання або неналежне виконання зобов'язань та інші умови, щодо яких за заявою хоча б однієї зі сторін має бути досягнуто згоди.

Договір перевезення вантажу автомобільним транспортом, за умови, що між сторонами було укладено і річний договір, має містити:

- найменування,
- кількість вантажу,
- його пакування,
- маркування,
- умови та термін перевезення,
- місце та час навантаження і розвантаження,
- вартість перевезення,
- права та обов'язки, пов'язані з транспортуванням та видачею вантажу одержувачу,

інші умови, щодо яких за заявою хоча б однієї із сторін має бути досягнуто згоди.

Договір перевезення конкретного вантажу автомобільним транспортом, за умови, що між сторонами не було укладено річний договір, має містити: обсяг, строки та інші умови надання транспортних засобів і передання вантажу для перевезення, порядок розрахунків; найменування та кількість вантажу, його пакування, маркування; умови та термін перевезення; місце та час навантаження і розвантаження; вартість перевезення; права та обов'язки, пов'язані з:

- а) наданням транспортних засобів,
- б) поданням вантажу до перевезення,
- в) завантаженням та розвантаженням вантажу;
- г) транспортуванням та видачею вантажу одержувачу; відповідальність сторін за невиконання або неналежне виконання зобов'язань та інші умови, щодо яких за заявою хоча б однієї зі сторін має бути досягнуто згоди.

Відносини з подачі та прийняття заявки мають договірну природу. За

наявності ж в річному договорі норм, відповідно до яких подаються заявки, ці відносини є лише виконанням такого договору.

Договір перевезення конкретного вантажу автомобільним транспортом, укладений на підставі річного договору, та договір перевезення вантажу разового характеру розрізняються як за змістом, так і за порядком оформлення договірних відносин.

Суб'єктами зобов'язання є перевізник і відправник вантажу. Відправником можуть бути будь-які суб'єкти цивільного права, перевізником – лише комерційна організація чи приватний підприємець, що мають право здійснювати вантажні перевезення за законом чи на підставі ліцензії.

Особа, яка має право на одержання вантажу від перевізника, є одержувачем. Одержувачем може бути сам відправник або третя особа, на користь якої укладено договір. Договір перевезення вантажу належить до договорів на користь третьої особи (ст. 636 ЦК України) [11, с. 358].

Предметом договору перевезення є послуги з доставки переданих перевізнику вантажів до пункту призначення. Ці послуги охоплюють не лише безпосередньо транспортування вантажів, а й інші дії, зокрема, збереження, видачу одержувачу вантажу, навантаження та вивантаження.

Зміст договору – це сукупність прав та обов'язків сторін. При цьому, відповідному обов'язку однієї сторони кореспондує відповідне право іншої. Обов'язки перевізника можна поділити на основні, які передбачено законом, та додаткові, які може бути встановлено за домовленістю між сторонами в договорі.

Основні обов'язки перевізника:

- доставити ввірений йому відправником вантаж до пункту призначення та видати його уповноваженій на одержання вантажу особі-одержувачеві (ст. 909 ЦК України);
- подати транспортні засоби під завантаження у строк, встановлений договором, за умови їх придатності для перевезення цього вантажу (ч. 1. ст. 917 ЦК України);
- забезпечити цілісність і збереженість прийнятого до перевезення вантажу (ст. 924 ЦК України);
- своєчасно доставити вантаж до пункту призначення та видати його одержувачеві (ст. 919 ЦК України);

Крім того, сторони можуть покласти на перевізника і додаткові обов'язки:

- здійснити завантаження (вивантаження) вантажу в строки, встановлені договором, якщо такі строки не встановлено транспортними кодексами, іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються до них (ст. 918 ЦК України);
- провести страхування вантажу (ст. 927 ЦК України);
- повідомити одержувача про прибуття вантажу на його адресу тощо.

У свою чергу відправник зобов'язаний:

- подати у встановлений строк вантаж, який підлягає перевезенню в належній тарі та(або) упаковці, а також замаркувати вантаж відповідно до встановлених вимог (ч. 2 ст. 917 ЦК України). Інакше перевізник має право відмовитися від прийняття вантажу у тарі та(або) упаковці, які не відповідають встановленим вимогам, а також у разі відсутності або неналежного маркування вантажу (ч. 3 ст. 917 ЦК України);

- сплатити провізну плату за перевезення вантажу в розмірі, що визначається за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено законом або іншими нормативно-правовими актами. Якщо розмір провізної плати не визначено – то розумну плату (ч. 1 ст. 916 ЦК України). У разі невиконання цього обов'язку перевізник має право притримати переданий йому для перевезення вантаж для забезпечення внесення провізної плати та інших платежів, якщо інше не встановлено законом або не впливає з суті зобов'язання (ч. 4 ст. 916 ЦК України);

- надати перевізникові необхідну кількість примірників правильно заповнених транспортних документів [1].

Основними документами на перевезення вантажів є товарно-транспортні накладні та подорожні листи вантажного автомобіля.

Залежно від виду вантажу та його специфічних властивостей до основних документів додаються інші (ветеринарні, санітарні та якісні – сертифікати, свідоцтва, довідки, паспорти тощо), що визначається правилами перевезень зазначених вантажів.

Товарно-транспортні накладні та подорожні листи вантажного автомобіля належать до документів суворої звітності, які виготовляються друкарським способом з обліковою серією та номером.

Форма і порядок заповнення цих документів Замовником і Перевізником визначаються відповідними нормативними актами.

Подорожній лист вантажного автомобіля є документом, без якого перевезення вантажів не допускається.

Оформлення перевезень вантажів товарно-транспортними накладними здійснюється незалежно від умов оплати за роботу автомобіля.

Товарно-транспортну накладну на перевезення вантажів автомобільним транспортом Замовник (вантажовідправник) повинен виписувати в кількості не менше чотирьох екземплярів. Замовник (вантажовідправник) засвідчує всі екземпляри товарно-транспортної накладної підписом і, за необхідності, печаткою (штампом).

Специфічні ознаки правових відносин у сфері транспортної діяльності, їх складний характер та особливості зобов'язань суб'єктів перевезень накладають відбиток і на умови їх відповідальності. Основні положення та умови відповідальності підприємств транспорту встановлюються ст. 13 Закону України «Про транспорт», в якій зазначається, що за невиконання або неналежне виконання зобов'язань щодо перевезення пасажирів і багажу відповідальність підприємств транспорту визначається кодексами (статутами) окремих видів транспорту та іншими законодавчими актами. За

шкоду, заподіяну внаслідок загибелі або ушкодження здоров'я пасажирів при користуванні транспортом як джерелом підвищеної небезпеки, підприємства транспорту несуть відповідальність у порядку, встановленому чинним законодавством України, тобто на загальних умовах. За втрату, нестачу, псування і пошкодження прийнятих для перевезення вантажу та багажу – у розмірі фактичної шкоди, якщо перевізник не доведе, що втрата, нестача, псування або пошкодження сталися не з його вини.

Ці положення в повному обсязі кореспондують з вимогами, умовами і підставами цивільно-правової відповідальності, передбаченої кодексами, статутами, іншими нормативними актами окремих видів транспорту.

Аналіз норм цивільно-правової відповідальності за порушення транспортних зобов'язань дозволяє виділити таке: цивільно-правова відповідальність є негативним для порушника (боржника) наслідком і полягає у застоюванні до нього в інтересах іншої особи (кредитора) встановлених законом або договором санкцій майнового характеру – відшкодування збитків, виплату неустойки (штрафу, пені). Підставою для такої відповідальності є наявність відповідних норм права та складу правопорушення. Вона настає, якщо є: а) протиправна поведінка особи; б) «шкідливий» результат (шкода); в) причинний зв'язок між протиправною поведінкою і настанням шкоди та винною особою, яка заподіяла шкоду.

Проте однією з особливостей цивільно-правової відповідальності взагалі і у сфері транспортної діяльності зокрема є те, що вона може наставати і без вини, досить довести, що поведінка боржника була протиправною, а вина припускається. Наприклад, ст. 68 Закону України «Про автомобільний транспорт» передбачає відповідальність залізниць за незбереження вантажу, багажу, вантажобагажу, якщо не доведуть, що втрата, нестача, псування, пошкодження виникли за незалежних від них причин. Тобто вина припускається, а її відсутність треба довести.

Відповідальність без вини може наставати і у випадках, якщо це передбачено законом або договором. Це стосується, в основному, виконання сторонами своїх планових зобов'язань (ст. 128 Статуту автомобільного транспорту). Вантажовідправник і перевізник звільняються від сплати штрафу за невиконання плану перевезень не за принципом «відсутності вини», а на умовах наявності певних обставин, перелік яких є вичерпним (ст. 132 Статуту автомобільного транспорту).

Усі інші факти, не зазначені у переліку, якщо вони настануть за незалежних від транспорту обставин, не звільняють від відповідальності за невиконання плану перевезень. Звичайно, відповідальність «без вини» не в усіх випадках стимулює виконувати свої обов'язки, але при наявності відповідних об'єктивних умов і особливостей правовідносин вона може виконувати таку роль. Це підкреслює, що транспортним правовідносинам притаманні і свої специфічні принципи відповідальності, хоча й цивільно-правової.

Цивільно-правова відповідальність у сфері транспортних правовідносин носить компенсаційний характер, оскільки її метою є відновлення по-



рушених майнових прав учасників правовідносин, а тому розмір відшкодування не може перевищувати розміру завданих збитків (ст. 68 Закону України «Про автомобільний транспорт»), однак ця відповідальність залишається обмеженою, бо неoderжані доходи не відшкодовуються. Такий стан, на нашу думку, пояснюється тим, що транспортна сфера, загалом, не є прибутковою виробничою сферою, в той час як продовження процесу виробництва товарів має велике значення у розвитку економіки, забезпеченні обороноздатності держави, і тому законодавець вважає за доцільне (за достатнє) для транспортної сфери обмеженої цивільно-правової відповідальності.

Отже, встановлено особливий режим відповідальності за невиконання зобов'язань з перевезень, а загальні правила цивільно-правової відповідальності застосовуються до перевезень у випадках, коли інше не впливає з нормативних актів, які регламентують перевезення пасажирів, вантажів і багажу.

Однією з особливостей цивільно-правової відповідальності у сфері транспортної діяльності є те, що умови відповідальності перевізного процесу неоднакові. Перевізник в усіх випадках, крім шкоди, заподіяної внаслідок загибелі або ушкодження здоров'я пасажирів, несе відповідальність за правилами транспортного законодавства. Вантажовідправник перед перевізником несе відповідальність за нормами транспортного законодавства, а перед вантажоодержувачем – за нормами цивільного законодавства. Зазначене породжує і особливий порядок розгляду майнових спорів на транспорті.

І остання особливість цивільно-правової відповідальності полягає в тому, що транспортним відносинам притаманний особливий, відмінний від усталеного для вирішення інших господарських спорів, претензійний порядок здійснення задоволення вимог. Наприклад, претензії до автотранспортних підприємств можуть бути заявлені протягом шести місяців, а претензії з приводу штрафів – протягом 45 діб (ст. 165 Статуту автомобільного транспорту).

Таким чином, зазначені особливості цивільно-правової відповідальності за порушення транспортних зобов'язань якоюсь мірою відокремлюють її від загальної цивільно-правової відповідальності.

Це сталося внаслідок нашарування на загальні цивільно-правові норми суто галузевих норм, які враховують специфіку діяльності транспорту, його розвиток, можливість покриття збитків, заподіяних клієнтам, та його соціальну цінність у сфері економіки. Наявність спеціальних правових норм притаманна всім комплексним галузям права.

### **5.3 Особливості здійснення міжнародних перевезень вантажів**

Міжнародне перевезення автомобільними транспортними засобами використовується у тих випадках, коли це лише одна з можливостей

переміщення вантажів і пасажирів або коли такий вид перевезення у даних умовах є більш рентабельним й ефективним порівняно з використанням інших (залізничних, морських, річкових, повітряних) засобів транспорту.

Міжнародні автомобільні перевезення здійснюються на основі укладених конвенцій і угод. Однією з перших багатосторонніх конвенцій була Конвенція про врегулювання авторуху між країнами, встановлення технічних умов автомашин у міжнародному сполученні, прав управління автомобілем, уніфікації сигналів на автодорогах (Париж, 1926 р.). А в 1949 р. у Женеві була підписана нова багатостороння Конвенція про урегулювання авторуху між країнами.

З метою розвитку автомобільного транспорту, представлення інтересів автотранспортних об'єднань у міжнародних організаціях, сприяння дослідним роботам з технічного розвитку, експлуатації і економіки автомобільних перевезень у 1947 р. була створена Міжнародна спілка автомобільного транспорту.

Для координації діяльності автотранспортних підприємств та об'єднань, що функціонують при залізничних дорогах, у 1950 р. у Берні була створена Спілка автодорожніх служб залізниць.

Зростання автомобільних перевезень вантажів і пасажирів обумовило необхідність активного укладання угод між багатьма країнами. Практично всі країни уклали такі угоди з сусідніми країнами. У них містяться положення про регулярні і нерегулярні перевезення вантажів і пасажирів автотранспортними засобами, визначається порядок розрахунків і платежів за міжнародні транспортні та пов'язані з ними послуги, визначаються перевізники тощо. На сьогодні законодавство України, окрім форс-мажорних, виділяє такі види захисних застережень: валютно-цінові, антидемпінгові, про конфіденційність, про реекспорт, на випадок ненадходження коштів за експорт, на випадок ненадходження продукції за імпортом в обумовлені договором (контрактом) терміни. Ці види захисних застережень визначені постановою «Про типові платіжні умови зовнішньоекономічних договорів (контрактів) і типові форми захисних застережень до зовнішньоекономічних договорів (контрактів), які передбачають розрахунки в іноземній валюті» від 21 червня 1995 р. № 444 (в ред. від 27.08.2004 р.).

На жаль, зазначений документ є єдиним нормативним актом України, який регулює окремі види захисних застережень, які, на нашу думку, не розкриті повною мірою. На законодавчому рівні взагалі не дається означення поняття «захисне застереження». У Великому юридичному словнику наголошується, що захисні застереження – це умови зовнішньоекономічних контрактів, які передбачають можливість змін первісних умов договору в процесі його виконання для захисту від різних ризиків.

Гіпотеза застереження – це вказання на певну обставину (проста гіпотеза) або певний перелік обставин, що може бути закритим чи відкритим (складна гіпотеза), із настанням якої (яких) у дію автоматично приводиться диспозиція застереження. Гіпотеза форс-мажорного застере-

ження має загальний характер, позаяк перелік гіпотетичних обставин відкритий, а обов'язковим додатковим елементом гіпотези є положення щодо критеріїв, за якими певні обставини належать до зазначеного переліку. Виділяють також казуальні гіпотези застереження, які вказують лише на одну обставину (наприклад, гіпотеза валютно-цінового застереження).

Диспозиція застереження – це положення, які регламентують права та обов'язки сторін у випадку настання обставин гіпотези. До складу диспозиції застереження вносяться також положення, які регулюють механізм перегляду (встановлення) початкових умов.

Санкція застереження – це наслідки неповідомлення у відповідний строк та у відповідній формі про настання обставин гіпотези.

Для здійснення перевезення вантажів територіями держав договірних сторін і транзиту через територію держав договірних сторін перевізникам потрібно заздалегідь отримати в компетентному органі іншої сторони «Дозвіл на міжнародні автоперевезення», за винятком випадків «особливо регульованих видів перевезень». При в'їзді в іноземну державу перевізники повинні показувати дозвіл на міжнародні автоперевезення, також і в режимі TIR (Transports Internationaux Routiers, Міжнародні дорожні перевезення).

*TIR-карнет (книжка МДП)*. Цей міжнародний митний документ дає право перевозити вантажі через кордони держав в опломбованих на митниці кузовах автомобілів або контейнерах за спрощеною процедурою митного очищення (Приклад бланка: [http://incosgroup.com/files/cmr\\_blank.pdf](http://incosgroup.com/files/cmr_blank.pdf)).

За допомогою цієї міжнародної товарно-транспортної накладної оформляють договір на транспортування вантажу в міжнародному сполученні. У товарно-транспортній накладній зазначається інформація про вантаж, що перевозиться, про його Відправника, Одержувача та Перевізника, а також основні дані й умови перевезення.

Дозволи видаються в межах щорічних квот для іноземних міжнародних перевізників, які визначають компетентні органи договірних сторін.

В Україні з питань дозвільних і міжнародних документів для супроводу вантажів створена Асоціація Міжнародних Автомобільних Перевізників України.

Асоціація Міжнародних Автомобільних перевізників України (АсМАП України) створена наприкінці 1991 року та є договірним об'єднанням, завданням якого є постійна координація господарської діяльності підприємств, що об'єдналися для роботи, також і в системі МДП.

Асоціація сприяє розвитку перевезення вантажів та пасажирів автомобільним транспортом, також у міжнародному сполученні, представляє інтереси своїх учасників в органах державної влади, міжнародних організаціях, захищає права учасників, забезпечує зв'язки з громадськістю.

Виконання умов зовнішньоторговельного договору (контракту) передбачає здійснення окремих операцій з поставки партій товару від продавця до покупця. На кожен окрему партію товару експортером (агентом, брокером)

ром, експедитором, вантажовідправником тощо) здійснюється оформлення переліку товарно-супровідних документів, який відображає:

- підтвердження укладення договору перевезення партії товару,
- характер угоди за контрактом,
- особливі характеристики товару та його цінові показники,
- суму коштів до оплати,
- особливі властивості товару, що підлягають контролю з боку інших, окрім митних, державних органів тощо.

Кожний документ з зазначеного переліку може мати окремі джерела ризику, які можуть бути виявлені органами контролю, також митними. Особливості укладання договору перевезення формуються з урахуванням виду транспорту, яким буде здійснюватись перевезення товару на шляху від продавця до покупця.

При перевезенні товарів автомобільним транспортом договір перевезення оформляється на бланку міжнародної товаротранспортної накладної ЦМР, залізничним транспортом – на бланку накладної СМГС або ЦІМ, морським транспортом – на бланку коносаменту тощо. В той же час, оформлення кожного з зазначених документів має свою власну специфіку, що відображає права та обов'язки перевізника, шляхи усунення можливих ризиків перевезення тощо.

Договір міжнародного дорожнього перевезення на бланку ЦМР має декілька джерел ризику, до яких можна віднести нижчезказане. Конвенція, що визначає умови та порядок укладання й виконання договору перевезення товару, не обумовлена і не визначені концептуальні питання взаємодії учасників договору з митними органами. Тобто, договір перевезення на бланку ЦМР зовсім не наголошує на перевезенні товарів під митним контролем, що, зі свого боку, є джерелом ризику. Будь-які переміщення товарів через митний кордон передбачають контроль з боку митних органів за таким переміщенням товарів і транспортних засобів.

Окрім того, однією з умов застосування міжнародної Конвенції щодо договору дорожнього перевезення товару є здійснення такого перевезення за плату, розмір та умови оплати якої повинні бути внесені до відповідних розділів бланку ЦМР.

Відсутність умов оплати чи перевезення товару на безоплатній основі є джерелом ризику при укладенні та здійсненні договору перевезення.

Джерелом ризику може також стати підпис водія-перевізника, який не має оформленого належним чином права на укладення договору міжнародного перевезення товару. Таке право може бути делеговано підприємством первинним наказом при прийомі на роботу або наказом на відрядження з зазначенням номерів бланків ЦМР чи видачею довіреності на право підпису з зазначенням номера бланка ЦМР.

Ще одним джерелом ризику при здійсненні транспортування може бути наявне право щодо можливої зміни первинного отримувача товару на іншого. За нормами зазначеної Конвенції існує можливість зміни (за роз-

порядженням вантажовідправника, наданим на його власному примірнику договору перевезення (перший примірник бланка ЦМР) перевізником отримувача товару та, як наслідок, місця його доставки. Знову можна зробити застереження стосовно перебування товару під митним контролем та обов'язок митних органів визначати місце доставки товару. Ризик виникає у випадку виконання перевізником норм Конвенції щодо зміни отримувача товару без узгодження з митним органом.

Окрім того, норми Конвенції визначають обов'язок перевізника доставити товар на адресу отримувача, що суперечить національним основам організації митного контролю міжнародних перевезень товарів до митниці призначення. Дані розбіжності є також джерелом ризику.

Потрібно вказати, що у пункті пропуску на кордоні перевізник дає зобов'язання доправити товар до вказаного митного органу. Порушення даного зобов'язання є джерелом ризику виконання умов договору перевезення щодо товарів, які перебувають під митним контролем.

Маршрут перевезення, якщо інше не визначене у договорі, перевізник може обирати на свій розсуд, виходячи з найкоротшого маршруту.

Відсутність інструкції на конкретне перевезення партії товару також може бути джерелом додаткового ризику, що пов'язано з неможливістю перевізника прийняти рішення у неординарній чи проблемній ситуації, яка виникла у процесі перевезення. Для подолання наслідків таких джерел ризику доцільно давати перевізнику конкретні письмові інструкції стосовно порядку прийняття товару до перевезення, необхідного переліку товарно-супровідних документів, маршруту перевезення, порядку перетину митного кордону, митного органу на кордоні, строків перевезення товару, порядку дотримання митних формальностей у митниці призначення, порядку здачі товару тощо.

Міжнародне автомобільне перевезення вантажів є складним процесом, у зв'язку з чим нерідкі випадки невиконання або неналежного виконання договірних зобов'язань учасниками такого перевезення, що приводить до порушення прав і інтересів сторін в зобов'язанні.

У разі невиконання або неналежного виконання зобов'язань за договором однією зі сторін, винна сторона може притягатися до цивільно-правової відповідальності. Основною метою притягання до відповідальності сторони, що не виконала або неналежним чином виконала свої зобов'язання за договором, є компенсація майнових втрат, які несе потерпіла сторона [44]. Одним із основних міжнародних документів, який регулює відносини сторін при виконанні міжнародних перевезень вантажів автотранспортом, є Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, підписана в Женеві 19 травня 1956 р.

Україна приєдналася до Конвенції згідно з Законом України № 57-V від 18 серпня 2006 р. «Про приєднання України до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів». При цьому вказувалося, що ця Конвенція є чинною для України на підставі того, що СРСР

приєднався до Конвенції 1 серпня 1983 р., а, відповідно до Закону України «Про правонаступництво України» від 12 вересня 1991 р., Україна є правонаступницею прав і обов'язків за міжнародними договорами СРСР. Такий підхід іноді заперечувався, тому що Україна не надіслала в депозитарій Конвенції повідомлення про правонаступництво, як цього вимагає ст. 22 Віденської конвенції про правонаступництво держав щодо договорів.

Кажучи про цивільно-правову відповідальність перевізника, що здійснює міжнародні автомобільні перевезення вантажів, необхідно враховувати, що вона регулюється нормами як національного, так і міжнародного права. Так, при здійсненні міжнародного автомобільного перевезення вантажів відповідальність перевізника регулюється, зокрема, Конвенцією про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів від 19 травня 1956 р. Дана Конвенція стосується будь-якого договору дорожнього перевезення вантажів транспортним засобом за винагороду, коли місце відправлення вантажу і місце, призначене для доставки, вказані в договорі, розташовані в двох різних країнах, з яких хоч би одна є учасницею Конвенції.

Вказана вище Конвенція регулює, зокрема, відповідальність сторін договору міжнародного автомобільного перевезення вантажу. Зокрема вона встановлює відповідальність перевізника за повну або часткову втрату вантажу, що відбулася з моменту початку перевезення вантажу і до моменту його доставки. Кажучи про регламентацію відповідальності перевізника, що здійснює міжнародні автомобільні перевезення вантажів, необхідно відзначити, що суттєве значення має розмір відшкодування нанесеного ним збитку. Обов'язок перевізника відшкодувати збиток, викликаний повною або частковою втратою вантажу, встановлений статтею 23 Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів.

Конвенція містить перелік спеціальних ризиків, які звільняють перевізника від відповідальності. Наприклад, використання відкритих (без брезентового покриття) вантажних машин, якщо це було узгоджено у накладній.

Відповідальність перевізника усувається або обмежується, якщо позовні вимоги випливають з цивільного позадоговірного правопорушення (делікту), а не з порушення договору.

У 1978 році був підписаний Протокол до Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів, яким була замінена межа відповідальності перевізника у разі повної або часткової втрати вантажу. В даний час в країнах (також і в Україні), що не приєдналися до вказаного Протоколу 1978 року, діє норма Конвенції, що встановлює розмір відшкодування в зв'язку з повною або частковою втратою вантажу в сумі, що не перевищує 25 франків за кілограм ваги бруто, якої бракує.

Потрібно відзначити, що за умови дотримання положень статті 40 Конвенції будь-яка угода, якою допускається відступ від положень Конвенції, визнається недійсною. В той же час недійсність такої угоди не

спричиняє за собою недійсність інших умов договору.

Загальними умовами відповідальності транспортних організацій за незбереженість вантажів є вина, яка презюмується (припускається). Перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування і пошкодження вантажу, що виникли з його вини під час перевезення вантажу, у розмірах фактичних збитків, а саме: а) за втрату чи недостачу – у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу чи його недостачі; б) за втрату вантажу, який здано до перевезення з оголошеною втратою, – у розмірі оголошеної вартості, а якщо перевізник доведе, що оголошена вартість перевищує дійсну, – у розмірах дійсної вартості.

Відповідальність без вини може наставати і у випадках, якщо це передбачено законом або договором. Це стосується, в основному, виконання сторонами своїх планових зобов'язань (ст. 128 Статуту автомобільного транспорту). Вантажовідправник і перевізник звільняються від сплати штрафу за невиконання плану перевезень не за принципом «відсутності вини», а на умовах наявності певних обставин, перелік яких є вичерпним (ст. 132 Статуту автомобільного транспорту).

Усі інші випадки, не зазначені у переліку, якщо вони настануть в зв'язку з незалежними від транспорту обставинами, не звільняють від відповідальності за невиконання плану перевезень. Звичайно, відповідальність «без вини» не у всіх випадках стимулює до виконання своїх обов'язків, але, за наявності відповідних об'єктивних умов і особливостей правовідносин, вона може виконувати таку роль. Це свідчить про те, що транспортним правовідносинам притаманні і свої специфічні принципи відповідальності, хоча й цивільно-правової.

В узагальненому вигляді вантажовідправник і перевізник звільняються від сплати штрафу за невиконання плану перевезень у разі:

1) стихійною лиха (замети, смерч, повінь, пожежа, землетрус), що підтверджено відповідними документами. Перелік цих явищ невичерпний.

Тому будь-які інші події (шторм, аварія, гірські снігові сходження, навіть страйки, що спричинили зупинку або обмеження робіт повністю чи частково) стихійного (некерованого) характеру, мають бути віднесені до числа обставин, що унеможливають відповідальність;

2) аварія на підприємстві, внаслідок якої виробництво відвантажуваної продукції було припинено протягом не менше трьох діб;

3) обмеження перевезень в окремі райони під час стихійного лиха, установа карантину, скупчення нерозвантажених транспортних засобів у пунктах призначення, виникнення інших надзвичайних обставин;

4) невикористання транспортних засобів, поданих понад планову норму без письмового погодження з вантажовідправником;

5) виконання плану в тоннах вантажів, перевезення яких планується у тоннах і вагонах, а також виконання плану власними або орендованими вагонами (контейнерами). [50]

Законодавством встановлені й інші умови звільнення від сплати штра-

фу за невиконання плану перевезень (Статут автомобільного транспорту України, ст. 132), але, як зазначалося раніше, коли невиконання плану перевезення сталося з причин, не зазначених у вищенаведених переліках і які не можуть бути визнані як провина перевізника чи відправника, відповідальність з них не знімається, тобто буде відповідальність «без вини».

У всіх випадках загальна сума відшкодування збитку за незбережений вантаж не може перевищувати суми, яка сплачується за повністю втрачений вантаж. Отже, обмежена цивільно-правова відповідальність установлена в усіх транспортних кодексах і статутах (ст. 179 Кодексу торговельного мореплавства України, ст. 93 Повітряного кодексу України, ст. 114 Статуту залізниць України, ст. 68 Закону України «Про автомобільний транспорт»).

Транспортне законодавство дає перелік обставин, які звільняють перевізника від відповідальності за незбереження прийнятого до перевезення вантажу (статті 176, 178 Кодексу торговельного мореплавства України, ст. 111, 113 Статуту залізниць України, статті 133, 134 Статуту автомобільного транспорту України, статті 192, 193 Статуту внутрішнього водного транспорту України), але їх вивчення і аналіз показують, що вони за юридичними наслідками мають різне значення.

В одному випадку діє презумпція вини, звільнення перевізника від цивільно-правової відповідальності можливе, якщо він доведе, що незбереження прийнятого до перевезення вантажу сталося не з його вини, а внаслідок:

- 1) дії непереборної сили (стихійного лиха та інших обставин);
- 2) таких недоліків тари, упаковки, які неможливо було виявити під час приймання вантажу до перевезення, або застосування тари, яка не відповідає властивостям вантажу чи установленим стандартам і на якій відсутні сліди пошкодження тари під час перевезення,
- 3) здачі вантажу до перевезення без зазначення в документах на перевезення особливих його властивостей, що потребують особливих умов або запобіжних заходів для забезпечення його збереження під час перевезення;
- 4) завантаження вантажу відправником у непідготовлений або несправний (поламана підлога, протікання покрівлі) транспортний засіб, який перед тим був вивантажений цим же відправником.

Перелік цих обставин не є вичерпним, на що вказує редакція статті 133 Статуту автомобільного транспорту України, де переліку обставин передуює речення «зокрема внаслідок». Це за умови презумпції вини перевізника досить виправдано, і будь-які інші обставини, які можуть бути підставою для звільнення від відповідальності, звичайно, якщо вони будуть доведені перевізником.

Отже, перевізник повинен довести наявність зазначених обставин і що втрата, нестача, псування, пошкодження вантажу сталося внаслідок цих обставин, тобто довести причинний зв'язок між шкідливими наслідками та вказаними обставинами.



## 5.4 Документи, що подаються органу ліцензування для одержання ліцензії

Суб'єкт господарювання, який має намір провадити певний вид господарської діяльності, що ліцензується, особисто або через уповноважений ним орган чи особу звертається до відповідного органу ліцензування з заявою встановленого зразка про видачу ліцензії.

У заяві про видачу ліцензії повинні міститися такі дані:

1) відомості про суб'єкта господарювання - заявника:

- найменування, місцезнаходження, банківські реквізити, ідентифікаційний код (для юридичної особи);

- прізвище, ім'я, по батькові, паспортні дані (серія, номер паспорта, ким і коли виданий, місце проживання), ідентифікаційний номер фізичної особи - платника податків та інших обов'язкових платежів (для фізичної особи);

2) вид господарської діяльності, вказаний згідно зі статтею 9 Закону «Про автомобільний транспорт» (повністю або частково), на провадження якого заявник має намір одержати ліцензію.

У разі наявності у заявника філій, інших відокремлених підрозділів, які провадитимуть господарську діяльність на підставі отриманої ліцензії, у заяві зазначається їх місцезнаходження.

До заяви про видачу ліцензії додається копія свідоцтва про державну реєстрацію суб'єкта підприємницької діяльності або копія довідки про внесення до Єдиного державного реєстру підприємств та організацій України, засвідчена нотаріально або органом, який видав оригінал документа.

Для окремих видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню, до заяви про видачу ліцензії також додаються документи, вичерпний перелік яких встановлюється Кабінетом Міністрів України за поданням спеціально уповноваженого органу з питань ліцензування.

Органу ліцензування забороняється вимагати від суб'єктів господарювання інші документи, не вказані у Законі «Про ліцензування певних видів господарської діяльності», крім документів, передбачених в цьому законі.

Заява про видачу ліцензії та документи, що додаються до неї, приймаються за описом, копія якого видається заявнику з відміткою про дату прийняття документів органом ліцензування та підписом відповідальної особи.

Заява про видачу ліцензії залишається без розгляду, якщо:

- заява подана (підписана) особою, яка не має на це повноважень;

- документи оформлені з порушенням вимог.

Про залишення заяви про видачу ліцензії без розгляду заявник повідомляється в письмовій формі з зазначенням підстав залишення заяви про видачу ліцензії без розгляду у строки, передбачені для видачі ліцензії.

Після усунення причин, що були підставою для винесення рішення про залишення заяви про видачу ліцензії без розгляду, заявник може повторно подати заяву про видачу ліцензії.

## **5.5 Рішення про видачу або відмову у видачі ліцензії**

Орган ліцензування приймає рішення про видачу ліцензії або про відмову у її видачі у строк не пізніше ніж десять робочих днів з дати надходження заяви про видачу ліцензії та документів, що додаються до заяви, якщо спеціальним законом, що регулює відносини у певних сферах господарської діяльності, не передбачений інший строк видачі ліцензії на окремі види діяльності.

Повідомлення про прийняття рішення про видачу ліцензії або про відмову у видачі ліцензії надсилається (видається) заявникові в письмовій формі протягом трьох робочих днів з дати прийняття відповідного рішення. У рішенні про відмову у видачі ліцензії зазначаються підстави такої відмови.

Підставами для прийняття рішення про відмову у видачі ліцензії є:

- недостовірність даних у документах, поданих заявником, для отримання ліцензії;
- невідповідність поданих заявником документів ліцензійним умовам, встановленим для виду господарської діяльності, зазначеного в заяві про видачу ліцензії.

У разі відмови у видачі ліцензії на підставі виявлення недостовірних даних у документах, поданих заявником для отримання ліцензії, суб'єкт господарювання може подати до органу ліцензування нову заяву про видачу ліцензії не раніше, ніж через три місяці з дати прийняття рішення про відмову у видачі ліцензії.

У разі відмови у видачі ліцензії на підставі невідповідності поданих заявником документів ліцензійним умовам, встановленим для виду господарської діяльності, вказаного в заяві про видачу ліцензії, суб'єкт господарювання може подати до органу ліцензування нову заяву про видачу ліцензії після усунення причин, що стали підставою для відмови у видачі ліцензії. Рішення про відмову у видачі ліцензії може бути оскаржено у судовому порядку.

## **5.6 Видача ліцензії**

Орган ліцензування повинен оформити ліцензію протягом трьох робочих днів з дня надходження документа, що підтверджує внесення плати за видачу ліцензії.

Орган ліцензування робить відмітку про дату прийняття документів, що підтверджують внесення заявником плати за видачу ліцензії, на копії опису, яку було видано заявнику при прийомі заяви про видачу ліцензії.

Якщо заявник протягом тридцяти календарних днів з дня направлення йому повідомлення про прийняття рішення про видачу ліцензії не подав документа, що підтверджує внесення плати за видачу ліцензії, або не звер-

нувся до органу ліцензування для отримання оформленої ліцензії, орган ліцензування, який оформив ліцензію, має право скасувати рішення про видачу ліцензії або прийняти рішення про визнання ліцензії недійсною.

Строк дії ліцензії на провадження певного виду господарської діяльності встановлюється Кабінетом Міністрів України за поданням спеціально уповноваженого органу з питань ліцензування, але не може бути меншим ніж три роки.

Господарська діяльність на підставі ліцензії, виданої органом ліцензування, яким є центральний орган виконавчої влади, здійснюється на всій території України.

Господарська діяльність на підставі ліцензії, виданої органом ліцензування, яким є місцевий орган виконавчої влади або спеціально уповноважений виконавчий орган рад, здійснюється на території відповідної адміністративно-територіальної одиниці.

Для кожної філії, кожного відокремленого підрозділу ліцензіата, які провадитимуть господарську діяльність на підставі отриманої ним ліцензії, орган ліцензування видає ліцензіату засвідчені ним копії ліцензії, які реєструються в журналі обліку заяв та виданих ліцензій.

Засвідчена органом ліцензування копія ліцензії є документом, що підтверджує право філії або іншого структурного підрозділу ліцензіата на провадження певного виду господарської діяльності на підставі отриманої ліцензії.

За видачу копії ліцензії справляється плата в розмірі одного неоподаткованого мінімуму доходів громадян. Плата за видачу копії ліцензії зараховується до Державного бюджету України.

У разі створення у ліцензіата нової філії, іншого нового відокремленого підрозділу, які провадитимуть вид господарської діяльності згідно з отриманою ліцензією, ліцензіат повинен подати до органу ліцензування заяву встановленого зразка про видачу копії ліцензії, а також документи відповідно до статті 10 вищезгаданого Закону.

У разі ліквідації філії, іншого відокремленого підрозділу ліцензіата, які провадили господарську діяльність згідно з отриманою ліцензією, або у разі припинення провадження філією, іншим відокремленим підрозділом ліцензіата господарської діяльності згідно з отриманою ліцензією ліцензіат зобов'язаний протягом семи робочих днів з дати ліквідації такої філії або іншого відокремленого підрозділу або з дати припинення діяльності такою філією або іншим відокремленим підрозділом подати до органу ліцензування відповідне повідомлення в письмовій формі. Орган ліцензування повинен внести відповідні зміни до ліцензійного реєстру не пізніше наступного робочого дня з дати надходження такого повідомлення.

У разі, коли ліцензіат має намір провадити зазначений в ліцензії вид господарської діяльності після закінчення строку її дії, він повинен отримати нову ліцензію в порядку, встановленому Законом.

Нова ліцензія видається органом ліцензування не раніше ніж в останній робочий день дії попередньо виданої ліцензії.

Ліцензіат не може передавати ліцензію або її копію іншій юридичній або фізичній особі для провадження господарської діяльності.

До ліцензій на надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування і з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі додаються ліцензійні картки на кожен автомобільний транспортний засіб. Ліцензійна картка є бланком суворої звітності, до якої заносяться реєстраційні дані ліцензії та автомобільного транспортного засобу.

## **5.7 Відомості, які містить ліцензія**

На території України органи ліцензування використовують бланки ліцензії єдиного зразка. Бланк ліцензії єдиного зразка затверджується Кабінетом Міністрів України.

Бланки ліцензій є документами суворої звітності, мають облікову серію і номер (рис. 5.1).

У ліцензії зазначаються:

- найменування органу ліцензування, що видав ліцензію;
- вид господарської діяльності, вказаний згідно зі статтею 9 Закону (в повному обсязі або частково), на право провадження якого видається ліцензія;
- найменування юридичної особи або прізвище, ім'я, по батькові фізичної особи – суб'єкта підприємницької діяльності;
- ідентифікаційний код юридичної особи або ідентифікаційний номер фізичної особи – платника податків та інших обов'язкових платежів;
- місцезнаходження юридичної особи або місце проживання фізичної особи – суб'єкта підприємницької діяльності;
- дата прийняття та номер рішення про видачу ліцензії;
- строк дії ліцензії;
- посада, прізвище та ініціали особи, яка підписала ліцензію;
- дата видачі ліцензії;
- наявність додатка (із зазначенням кількості сторінок).

Ліцензія підписується керівником органу ліцензування або його заступником та засвідчується печаткою цього органу.



Серія АВ № 463256

## ЛІЦЕНЗІЯ

**МІНІСТЕРСТВО ТРАНСПОРТУ ТА ЗВ'ЯЗКУ УКРАЇНИ**

**Головна державна інспекція  
на автомобільному транспорті  
(ГОЛОВАВТОТРАНСІНСПЕКЦІЯ)**

Вид господарської діяльності:	надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом відповідно до видів робіт, визначених Законом України "Про автомобільний транспорт"
Дозволений вид робіт:	- внутрішні перевезення вантажів вантажними автомобілями, причепами та напівпричепами;
Найменування юридичної особи:	<b>ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ "НОВА ПОШТА"</b>
Ідентифікаційний код:	<b>31316718</b>
Місце знаходження юридичної особи:	<b>36000, м. Полтава, вул. Фрунзе, 57</b>
Дата прийняття та номер рішення про видачу ліцензії:	<b>17.03.2009 № 10Л</b>
Строк дії ліцензії:	<b>18.03.2009 - 17.03.2014</b>
Дата видачі:	<b>02 КВІ 2009</b>
Т.в.о.начальника	<b>Ю.Майборода</b>





Рисунок 5.1 – Бланк (приклад) заповненої ліцензії

## Контрольні запитання

1. Функції договору перевезень вантажів автомобільним транспортом.
2. Особливості господарських договорів. Коли договір вважається укладеним? Перерахуйте види договорів перевезення автомобільним транспортом.
3. Які допоміжні операції при здійсненні перевезення виникають у договорі перевезення вантажу?
4. Перелічіть найістотніші умови договору, зобов'язання замовника.
5. Які основні права і зобов'язання має вантажний перевізник?
6. Договір перевезення, як правило, має публічний характер з дотриманням певних умов, перелічіть їх.
7. Які пункти має містити договір перевезення вантажу автомобільним транспортом за умови, що між сторонами було укладено і річний договір?
8. Наведіть основні обов'язки перевізника.
9. Виконання яких додаткових обов'язків сторони договору можуть покласти на перевізника?
10. Перерахуйте зобов'язання відправника.
11. Які основні особливості цивільно-правової відповідальності у сфері транспортної діяльності?
12. Які особливості здійснення міжнародних перевезень вантажів?
13. Вкажіть умови, коли вантажовідправник і перевізник звільняються від сплати штрафу за невиконання плану перевезень.
14. Які документи подаються до органу ліцензування для одержання ліцензії. Умови прийняття рішень про видачу або відмову у видачі ліцензії.
15. Умови видачі ліцензії, відомості, які містить ліцензія.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Конституція України (на 1.03.2008). – Х. : Фактор, 2008. – 144 с.
2. Господарський процесуальний кодекс України. – К. : ЮРИНКОН ІНТЕР, 2004. – 640 с.
3. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. (зі змінами і доповненнями). – К. : Ліга-Закон, 2008. – 385 с.
4. Цивільний процесуальний кодекс України (на 15.05.2008 р.). – К. : Паливо, 2008. – 156 с.
5. Закон України «Про захист прав споживачів» від 15.12.93 р. № 3682-12.
6. Закон України «Про дорожній рух» від 30.06.93 р. № 3353-12.
7. Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 р. № 2344-III.
8. Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про страхування» від 4 жовтня 2001 р. № 2745-III.
9. Закон України «Про транспорт» (Відомості Верховної Ради (ВВР), 1994, № 51, ст. 446) (зі змінами, внесеними згідно з Законами № 642/97-ВР від 18.11.97, ВВР, 1998, № 10, ст. 36, № 650/97-ВР від 19.11.97, ВВР, 1998, № 11-12, ст. 41, № 507-XIV (507-14) від 17.03.99, ВВР, 1999, № 18, ст. 138).
10. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо регулювання ринку автомобілів в Україні» від 7 грудня 2000 р. № 2134-III // Уряд. кур'єр. – 2001. – 5 січня. – С. 4.
11. Закон України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» від 1 червня 2000 року № 1775-III. // Відомості Верховної Ради (ВВР). – 2000. – № 36, ст. 299. В редакції Закону № 546-IV від 20.02.2003.
12. Закон України «Про державну реєстрацію юридичних осіб та фізичних осіб – підприємців» від 15.05.03 р. № 755-IV, зі змінами і доповненнями, внесеними законами України, у тому числі Законом України від 16.03.06 р. № 3575-IV.
13. Закон України «Про ратифікацію Конвенції про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу». // Відомості Верховної Ради (ВВР). – 1999. – № 19, ст. 179.
14. Постанова № 176 – Постанова КМУ «Про затвердження Правил надання послуг пасажирським автомобільним транспортом» від 18.02.97 р. № 176.
15. Постанова КМУ «Питання Державної адміністрації автомобільного транспорту» від 3 вересня 2008 р. // Офіційний вісник України. – 2008. – № 18, ст. 490.
16. Постанова КМУ «Про заходи щодо запобігання надзвичайним ситуаціям під час перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом» від 29 січня 1999 р. № 104. // Офіційний вісник України. – 1999. – № 5, ст. 164.
17. Постанова КМУ «Про вдосконалення системи ліцензування внутрішніх та міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом» від 17 серпня 1995 р. № 656. // Збірник постанов Уряду України. –

1996. – № 1, ст. 7.

18. Постанова КМУ «Про Концепцію розвитку державної системи ліцензування підприємницької діяльності за її видами» від 23 вересня 1996 р. № 1164. (зі змінами, внесеними згідно з Постановами КМ № 1257 від 12.11.97 р., № 1336 ( 1336-98-п ) від 25.08.98 р.).

19. Постанова КМУ «Про порядок ліцензування підприємницької діяльності» від 3 липня 1998 року № 1020. // Урядовий кур'єр. – 1998, 16 липня.

20. Постанова КМУ «Про приєднання до Угоди про маси і габарити транспортних засобів, що здійснюють міждержавні перевезення автомобільними дорогами держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав» від 29 жовтня 1999 р. № 2020. // Урядовий кур'єр. – 1999, 8 грудня. – № 48. – К. : «Орієнтир», 1999. – С. 6.

21. Постанова КМУ «Про термін дії ліцензії на провадження певних видів господарської діяльності, розміри і порядок зарахування плати за її видачу» від 29 листопада 2000 р. № 1755. (зі змінами, внесеними згідно з Постановами КМ № 515 від 16.05.2001, № 561 від 23.05.2001, № 1143 від 7.08.2002).

22. Указ Президента України «Про вдосконалення управління транспортним комплексом України» від 11 вересня 1995 р. // Урядовий кур'єр. – 14 вересня 1995 р. – С. 4.

23. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування» від 03.12.2008 № 1081.

24. Наказ № 4/8 – Наказ Мінтрансу і Міносвіти «Про затвердження зразка договору про разове перевезення організованих груп дітей» від 09.01.98 р. № 4/8.

25. Наказ № 431/7 – Наказ Мінтрансу і Міносвіти «Про затвердження зразка довгострокового договору на перевезення організованих груп дітей» від 10.12.97 р. № 431/7.

26. Наказ № 433/5 – Наказ Мінтрансу і Держкомтуризму «Про затвердження зразка довгострокового договору на перевезення туристів» від 10.12.97 р. № 433/5.

27. Наказ № 5/9 – Наказ Мінтрансу і Міносвіти «Про затвердження зразка дозволу на перевезення груп дітей» від 09.01.98 р. № 5/9.

28. Наказ № 6/4 – Наказ Мінтрансу і Держкомтуризму «Про затвердження зразка договору про разове перевезення туристів» від 09.01.98 р. № 6/4.

29. Наказ Держпідприємництва та Мінтрансу України «Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення вантажів автомобільним транспортом» від 16.01.2001 р. № 6/18. Зареєстровані в Мін'юсті України 29.01.2001 р. за № 83/5274.

30. Наказ Держпідприємництва України, Мінтрансу України від 16.01.2001 р. № 6/18 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення вантажів автомобільним транспортом».



31. Наказ Держстандарту України та Мінтрансу України «Про затвердження Правил сертифікації послуг автомобільного транспорту» від 19 березня 1999 р. № 119/156. // Офіційний вісник України. – 1999. – № 13. – Ст. 536.
32. Наказ Мінтрансу № 363 «Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні» від 14.10.97.
33. Декрет КМ України «Про стандартизацію і сертифікацію» (зі змінами, внесеними Законом України від 11.06.97 р. № 333/97-ВР).
34. ДСТУ 3410-96 «Система сертифікації УкрСЕПРО. Основні положення».
35. ДСТУ 3649-97 «Засоби транспортні дорожні. Експлуатаційні вимоги безпеки до технічного стану та методики контролю».
36. Методика застосування працівниками органів автомобільного транспорту Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом № 82 від 14.11.2000 (Наказ Мінтрансу).
37. Автомобиль и автоперевозки как объект налогообложения. Ч. 2. / [Назарбаева Р., Назарбаева И., Чимшит О. и др.]. – Днепропетровск : Изд. Дом «Баланс-Клуб», 1999. – 124 с.
38. Автопослуги: облік і оподаткування. // Дебет-кредит. – 2003. – № 5.
39. Ардельянова О. В. Место и роль государства в регулировании рынка автотранспортных услуг / О. В. Ардельянова // Проблемы підвищення ефективності інфраструктури : збірник наукових праць. – 1997. – Вип. 2. – Київ – С. 38–46.
40. Бажан Л. И. Модель выбора варианта функционирования автотранспортного предприятия / Л. И. Бажан // Информационные технологии в моделировании и автоматизации экономических процессов : сб. науч. тр. – К., 1998. – С. 10–12.
41. Брагинский М. И. Договорное право / Брагинский М. И., Витрянский В. В. – М. : «Статут», 2007. – 909 с.
42. Вінник О. М. Господарське право : навч. посібник. / Вінник О. М. ; [2-ге вид. змін. і доп.]. – К. : Всеукраїнська асоціація видавців «Правова єдність», 2009. – 766 с.
43. Господарське право : практикум / за заг. ред. В. С. Щербини. – К. : Юрінком, 2001. – 319 с.
44. Дахно І. І. Міжнародне економічне право / Дахно І. І. – К. : Центр навчальної літератури, 2006. – 272 с.
45. Демішкан В. Ф. Роль автодорожнього комплексу України в сучасних умовах: проблеми і шляхи розвитку : зб. наук. пр. / Демішкан В. Ф. – К., 1998. – С. 22–25.
46. Роїна О. М. Договори у господарській діяльності : практичний посібник / О. М. Роїна. – [3-тє вид., доп.]. – К. : Ліра-К, 2009. – 800 с.
47. Транспортне право України : навчальний посібник / Гіжевський В. К., Демський Е. Ф. та ін. ; за ред. Гіжевського В. К., Демського Е. Ф. – К. : КНЕУ, 2008. – 292 с.
48. Заїка Ю. О. Українське цивільне право : навчальний посібник. / Заї-

- ка Ю. О. – [2-ге вид. змін. і доп.]. – К. : Всеукраїнська асоціація видавців «Правова єдність», 2008. – 368 с.
49. Ромовська З. В. Українське цивільне право. Загальна частина. Академічний курс : підручник. / Ромовська З. В. – К. : Атіка, 2005. – 560 с.
50. Левковець П. Р. Міжнародні перевезення і транспортне право : навч. посібник. / П. Р. Левковець, В. С. Маруніч. – [3-тє вид., випр. та доп.]. – К. : Арістей, 2005. – 292 с.
51. Мирошниченко Л. Автомобильные перевозки: организация и учет. / Мирошниченко Л., Сапрыкин Л., Михайленко Е. – [8-е изд. изд.]. – Х. : Фактор, 2009. – 688 с.
52. О работе автомобильного транспорта в 2002 году и задачах отрасли на 2003 г. // Бизнес. – 2003. – № 2. – С. 28–32.
53. Про деякі питання практики застосування окремих норм чинного законодавства у вирішенні спорів (Інформаційний лист Вищого арбітражного суду України від 15.05.97 № 01-8/167).
54. Штефан М. Й. Цивільний процес / Штефан М. Й. – К. : Ін Юре, 1997. – 608 с.
55. Плужников К. И. Транспортное экспедирование : ученик для вузов / Плужников К. И. – М., РосКонсульт, 1999. – 573 с.
56. Савин В. И. Перевозки грузов автомобильным транспортом : справ. пособие. / В. И. Савин, Д. Л. Щур. – [3-е изд. перераб. и доп.]. – К. : Дело и сервис, 2007. – 543 с.
57. Саркисов С. В. Организация и управление доставкой товаров во внешнеэкономических связях (основы логистики) : учебн. пособие. / Саркисов С. В. – М. : Дело, 2008. – 368 с.
58. Шульженко Ф. П. Транспортне право : навч. пос. / Шульженко Ф. П., Гайдулін О. О., Кундрік Р. С. – К. : КНЕУ, 2005. – 244 с.
59. Харитонов Е. О. Правове регулювання перевезень в Україні / Харитонов Е. О. – К. : Право, 2006. – 560 с.
60. Цивільне право України : підручник : у 2-х кн. / за ред. О. В. Дзери та Н. С. Кузнецової. – К. : Юрінком, 2004. – 736 с.
61. Дзера І. О. Цивільно-правові засоби захисту права власності в Україні : монографія / Дзера І. О. – К. : Юрінком, 2001. – 256 с.
62. Яцківський Л. Ю. Загальний курс транспорту : навч. пос. ; Книга 2. / Л. Ю. Яцківський, Д. В. Зеркалов. – К. : Арістей, 2007. – 504 с.
63. Бондаренко В. А. Ліцензування та сертифікація на автомобільному транспорті / Бондаренко В. А. – М. : Машинобудування, 2002. – 464 с.
64. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Положення про ліцензійну картку, яка додається до ліцензії з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування (крім надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі) та до ліцензії з надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі» [від 22.07.2010 р. № 514].

## **ДОДАТКИ**

## Додаток А

### ТИПОВИЙ ДОГОВІР

#### на перевезення пасажирів автомобільним транспортом

Місто \_\_\_\_\_ Дата \_\_\_\_\_

Замовник \_\_\_\_\_

в особі \_\_\_\_\_

(посада, прізвище, ім'я, по батькові)

з однієї сторони та перевізник

\_\_\_\_\_ (найменування юридичної або фізичної особи)

в особі \_\_\_\_\_

(прізвище, ім'я, по батькові)

з іншої сторони (далі – сторони), які діють на підставі Порядку проведення конкурсу на перевезення пасажирів автомобільним транспортом, інших нормативно-правових актів, які регулюють процеси перевезення пасажирів, та протоколу конкурсного комітету, уклали договір на перевезення пасажирів (далі – договір) про таке:

#### ПРЕДМЕТ ДОГОВОРУ

1. Замовник надає перевізникові право на перевезення пасажирів на маршруті(ах), рейсом(ами) \_\_\_\_\_

з \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_,

(число, місяць, рік)

а перевізник зобов'язується надавати транспортні послуги населенню на умовах, передбачених цим договором.

#### УМОВИ ДОГОВОРУ

Замовник:

2. Визначає марки автобусів для конкретних маршрутів (рейсів) і затверджує розклад руху автобусів.

3. Затверджує або узгоджує тарифи на перевезення пасажирів в установленому порядку.

4. Здійснює контроль за регулярністю руху та рівнем культури обслуговування пасажирів.

5. Сплачує розрахункову суму дотації, яка визначена під час проведення конкурсу, відповідно до фактично виконаної перевізником роботи в строки за домовленістю сторін.

Розмір дотацій може переглядатись за домовленістю сторін.

6. У разі порушення встановлених пунктом 5 умов збільшує обумовлений розмір дотації на \_\_\_\_\_ відсотків за кожний понадстроковий день (за домовленістю сторін).

7. Здійснює постійний контроль за виконанням умов договору з боку перевізника.

Перевізник:

8. Забезпечує дотримання законодавчих та інших нормативно-правових актів, які стосуються перевезень пасажирів.

9. Виконує затверджений замовником розклад руху автобусів з регулярністю не нижче 95 відсотків на міських, 96 відсотків – на приміських, 97 відсотків – на міжнародних та міжміських маршрутах і веде облік виконаних рейсів. Щомісячно подає звітність про додержання регулярності руху.

10. Здійснює збирання виручки відповідно до встановлених тарифів.

11. Під час роботи на маршруті виконує розпорядження диспетчера, а також працівників автостанцій, які здійснюють управління та контроль за рухом автобусів на даному маршруті (рейсі).

12. Несе відповідальність за виконання та достовірність фінансово-господарських показників.

13. У разі порушення пункту 9 за кожний відсоток зниження регулярності руху одержує дотацію у розмірі, зменшеному на \_\_\_\_\_ відсотків (за домовленістю сторін).

14. Договір може бути розірвано за ініціативою однієї зі сторін або якщо одна зі сторін чи обидві порушують його умови.

Сторона, яка є ініціатором розірвання договору, попереджає іншу сторону не менш як за 30 днів.

15. У разі розірвання договору Замовник пропонує укладення договору претенденту, який під час проведення конкурсу зайняв друге місце.

16. Спори, що виникають у процесі виконання договору, розв'язуються в установленому законодавством порядку.

Юридичні адреси сторін

Замовник \_\_\_\_\_

Перевізник \_\_\_\_\_

Договір підписали:

За замовника

За перевізника

\_\_\_\_\_  
(підпис)

\_\_\_\_\_  
(підпис)

-----

**Примітка.** Під час укладення договору замість тексту, наведеного в пунктах 2, 3, 5, 13, проставляються конкретні показники, а в пункті 5 наводиться конкретний опис механізму здійснення контролю та обліку.

## Додаток Б

### Типовий договір про перевезення вантажів автомобільним транспортом у місцевому та міжміському сполученні

\_\_\_\_\_ р.  
(місто, село)

\_\_\_\_\_  
(повне найменування Перевізника)

в особі \_\_\_\_\_  
(посада,

\_\_\_\_\_  
прізвище, ім'я та по батькові — повністю)

що діє на підставі \_\_\_\_\_  
(зазначається найменування документа, що дає право на укладення договору)  
\_\_\_\_\_, з однієї сторони,

та \_\_\_\_\_  
(повне найменування Замовника)

в особі \_\_\_\_\_  
(посада, прізвище, ім'я та по батькові — повністю)

що діє на підставі \_\_\_\_\_  
(зазначається найменування документа, що дає право на укладення договору)  
\_\_\_\_\_, з іншої сторони,

уклали цей договір про нижченаведене.

#### 1. Предмет договору

1.1. Замовник зобов'язується надавати для перевезення вантажі, а Перевізник приймати їх обсягом \_\_\_\_\_ тис. т та \_\_\_\_\_ тис. ткм за номенклатурою і по кварталах, обумовлених цим договором.

1.2. Перевізник виконує для Замовника перевезення вантажів в кількості \_\_\_\_\_ тис. автомобіле-год.

1.3. Згідно з цим договором і в межах квартального плану Перевізник та Замовник за \_\_\_ днів до початку кожного місяця кварталу спільно визначають конкретні місячні плани з подекадними плановими завданнями на перевезення вантажів.

1.4. Перевізник зобов'язаний виконувати перевезення, а Замовник має забезпечити приймання та відпуск вантажів щодня у \_\_\_\_\_ зміни протягом

\_\_\_\_\_  
(зазначається найменування днів тижня, враховуючи вихідні та святкові дні)

1.5. Перевізник виконує для Замовника пов'язані з перевезенням вантажів такі види транспортно-експедиторських операцій та послуг:

---

1.6. Договірна орієнтовна вартість транспортних послуг за цим договором становитиме: за тонни перевезеного вантажу (всього) \_\_\_\_\_ грн; за перевезення вантажів автомобілями, виходячи з оплати їх роботи за виконані автом.-години та кілометри пробігу (всього) \_\_\_\_\_ грн; за транспортно-експедиторські операції (всього) \_\_\_\_\_ грн.  
Разом \_\_\_\_\_ грн.

## **2. Умови перевезень**

2.1. Перевезення вантажів, також і автомобілями, робота яких оплачується за автом.-годину, виконуються Перевізником лише на підставі заявок, що їх подає Замовник за відповідною формою не пізніше \_\_\_ год. дня, що передує дню перевезення, а при міжміських перевезеннях – за \_\_\_ годин до дня перевезення.

У разі термінового перевезення вантажів, за згоди Перевізника, Замовник подає заявку в той самий день.

До заявки, крім термінових, має бути доданий погоджений сторонами за договором графік виконання перевезень із зазначенням добового або середньодобового обсягу перевезень вантажів (із розподілом по змінах роботи), початку та закінчення роботи кожної зміни.

За узгодженням із Перевізником заявка на перевезення вантажів може бути подана телефонограмою або міжмашинними зв'язками «ЕОМ – ЕОМ» із вказанням усіх необхідних відомостей.

### **2.2. Перевізник зобов'язаний:**

2.2.1. Визначити типи та кількість автомобілів, потрібних для перевезення вантажу, зазначеного в заявці.

2.2.2. Забезпечити своєчасне подання автомобільного рухомого складу до всіх пунктів навантаження в години, зазначені в узгодженому сторонами графіку.

2.2.3. Подати під навантаження справний рухомий склад, придатний для перевезення вантажу відповідно до заявки.

2.2.4. Забезпечити збереження вантажу з моменту його прийняття для перевезення та до моменту видачі в пункті призначення правоуповноваженій на одержання вантажу особі.

### **2.3. Замовник зобов'язаний:**

2.3.1. До прибуття автомобіля під навантаження підготувати вантаж для перевезення (затарувати, опломбувати, замаркувати, згрупувати за вантажоодержувачами, заповнити в документах на перевезення вантажів потрібні відомості стосовно кожного вантажоодержувача окремо, виписати, у разі потреби, перепустки на право проїзду автомобіля до місця навантаження і на право вивезення вантажу).

2.3.2. Перевірити поданий рухомий склад, також й універсальні контейнери, з комерційного погляду для забезпечення як фізичного, так і якісного збереження поданого на перевезення вантажу.

2.3.3. Утримувати під'їзні шляхи до пунктів вантаження та розванта-

ження, вантажно-розвантажувальні майданчики, рампи тощо у справному стані, який би відповідав повному дотриманню норм охорони праці і техніки безпеки для водіїв та інших працівників Перевізника, а також забезпечити безперешкодний та безпечний рух і вільне маневрування автомобілів (автопоїздів) вантажністю до \_\_\_\_\_ т при одночасному фронті навантаження (розвантаження) для \_\_\_\_\_ автомобілів (автопоїздів). Мати пристрої для освітлення робочих місць та під'їзних шляхів до них при роботі у вечірній та нічний час і потрібне для вантаження (розвантаження) приладдя та допоміжні матеріали.

2.3.4. Забезпечити своєчасне та повне оформлення у встановленому порядку транспортних документів і дорожніх листів, відмічати у товарно-транспортних накладних фактичний час прибуття та відправлення автомобілів із пунктів вантаження та розвантаження.

2.3.5. Надавати в пунктах виконання вантажно-розвантажувальних робіт водіям та іншим представникам Перевізника для службового користування телефонний зв'язок.

2.3.6. При виконанні централізованих перевезень забезпечити в'їзд рухомого складу на свою територію для виконання навантажувальних і розвантажувальних робіт позачергово, відповідно до узгодженого графіка.

2.3.7. Подавати для перевезення дрібногуртові вантажі сформованими у якомога більш великі пакети, на піддонах або в контейнерах.

2.4. Перевізник не відповідає за якість та масу нетто вантажів, які затарені, упаковані або опломбовані вантажовідправником.

2.5. Завірений Перевізником оформлений дорожній лист, що його на вимогу уповноважених на це осіб показує водій, який виконує обов'язки експедитора, є підставою на одержання ним вантажу для перевезення з матеріальною відповідальністю Перевізника.

2.6. Вантаження та розвантаження вантажів здійснюються за домовленістю сторін.

2.7. Додаткові умови: \_\_\_\_\_

### **3. Порядок розрахунків**

3.1. Розмір плати за перевезення вантажів та інші операції й послуги, пов'язані з перевезенням, і строки розрахунків визначаються сторонами за угодою довільної форми, що є невід'ємною частиною цього договору.

3.2. Розрахунки між Перевізником та Замовником здійснюються відповідно до чинного законодавства та у вказані в угоді строки. На вимогу Замовника при узгодженні розміру плати за транспортні послуги Перевізник надає калькуляцію витрат.

### **4. Відповідальність сторін**

4.1. Перевізник і Замовник у випадку невиконання або неналежного виконання зобов'язань, вказаних (застережених) в цьому договорі, несуть взаємну матеріальну відповідальність у межах, передбачених чинним законодавством України та взаємною угодою, укладеною відповідно до п. 3.1 договору.



4.2. Договір може бути розірваний на вимогу однієї зі сторін відповідно до вимог чинного законодавства.

У випадку, коли інша сторона не згодна з цим, розривання договору здійснюється у судовому порядку.

4.3. Перевізник несе матеріальну відповідальність за збереження вантажу від повної чи часткової втрати, ушкодження чи псування при перевезенні у розмірі фактичної шкоди, окрім випадків, передбачених законодавством України.

4.4. Спори, що виникають в процесі виконання цього договору, вирішуються згідно з чинним законодавством України.

### **5. Термін дії цього договору та юридичні адреси сторін**

5.1. Термін дії цього договору встановлюється з \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_.

5.2. Юридичні адреси сторін:

Перевізник

\_\_\_\_\_  
телефон \_\_\_\_\_ факс \_\_\_\_\_ телекс \_\_\_\_\_ телетайп \_\_\_\_\_

Розрахунковий рахунок № \_\_\_\_\_ у \_\_\_\_\_ відділенні банку міста \_\_\_\_\_.

Замовник

\_\_\_\_\_  
телефон \_\_\_\_\_ факс \_\_\_\_\_ телекс \_\_\_\_\_ телетайп \_\_\_\_\_

Розрахунковий рахунок № \_\_\_\_\_ у \_\_\_\_\_ відділенні банку міста \_\_\_\_\_.

Перевізник \_\_\_\_\_ Замовник \_\_\_\_\_  
(підпис і печатка) (підпис і печатка)  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ р. « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ р.

## Додаток В

до Правил обов'язкової сертифікації  
послуг з ремонту та технічного  
обслуговування дорожніх транспортних  
засобів та їх складових

Керівнику органу із сертифікації

\_\_\_\_\_

(найменування, прізвище, ініціали)

\_\_\_\_\_

(адреса)

### Заявка

на проведення обов'язкової сертифікації послуг  
у Системі сертифікації УкрСЕПРО

1. \_\_\_\_\_

(найменування підприємства - виробника послуг

\_\_\_\_\_

(далі - заявник),

\_\_\_\_\_

адреса, код ЄДРПОУ\*)

\_\_\_\_\_

\* Єдиний державний реєстр підприємств та організацій України.

заявляє, що послуги з технічного обслуговування та ремонту ДТЗ їх скла-  
дових, які наведені у додатку до заявки, відповідають вимогам

\_\_\_\_\_

(назва та позначення нормативних документів)

і просить провести сертифікацію цих послуг у Системі сертифікації  
УкрСЕПРО на відповідність вимогам наведених нормативних документів.

2. Заявник зобов'язується:

- виконувати всі умови сертифікації;
- забезпечити проведення перевірки випробувань відремонтованих  
ДТЗ та їх складових із застосуванням власного випробувального обладнан-  
ня та засобів вимірjuвальної техніки, передбачених ремонтною документа-  
цією та нормативними документами;
- забезпечувати стабільність показників якості послуг з ремонту  
та обслуговування, які сертифіковані;
- сплатити всі витрати на проведення сертифікації.

3. Додаткові відомості додаються

Керівник підприємства \_\_\_\_\_

(підпис)

\_\_\_\_\_

(прізвище, ініціали)

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_ р.

Головний бухгалтер \_\_\_\_\_

(підпис)

\_\_\_\_\_

(прізвище, ініціали)

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_ р.

М. П.

## Додаток Г

(рекомендований)  
до Правил обов'язкової сертифікації  
послуг з ремонту та технічного  
обслуговування дорожніх транспортних  
засобів та їх складових

### Додаткові відомості до заявки

1. Особа, яка відповідає за якість послуг (прізвище, ім'я та по батькові, посада, контактний телефон).
2. Фінансові реквізити заявника.
3. Структура підприємства та чисельність персоналу (загальна та по кожному структурному підрозділу (ділянці, СТО), який надає послуги).
4. Перелік послуг по кожному структурному підрозділу (ділянці, СТО) заявника із зазначенням конкретних марок (моделей) ДТЗ.
5. Обсяг (тис. гривень) наданих послуг за минулий рік.

Керівник підприємства \_\_\_\_\_  
(підпис) \_\_\_\_\_ (прізвище, ініціали)  
«\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

Головний бухгалтер \_\_\_\_\_  
(підпис) \_\_\_\_\_ (прізвище, ініціали)  
«\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

М. П.

## Додаток Д

(обов'язковий)  
до Правил обов'язкової сертифікації  
послуг з ремонту та технічного  
обслуговування дорожніх транспортних  
засобів та їх складових

\_\_\_\_\_

(назва та адреса органу з

\_\_\_\_\_

сертифікації послуг)

### Рішення №

від «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.  
за заявкою на проведення сертифікації послуг

Розглянувши заявку \_\_\_\_\_  
(найменування підприємства - виробника послуг)

від «\_\_\_» \_\_\_\_\_ на сертифікацію послуг з ремонту та обслуговування  
(дата)

\_\_\_\_\_

(назва ДТЗ та їх складових)

повідомляємо:

1. Сертифікація буде проведена на відповідність послуг вимогам

\_\_\_\_\_

(позначення та назва нормативних документів)

2. Схема сертифікації міститиме (непотрібне викреслити):

- обстеження виробництва з надання послуг;
- атестацію виробництва з надання послуг;
- сертифікацію системи якості виробництва з надання послуг;
- відбір зразків ДТЗ та (або) їх складових, їх випробування;
- технічний нагляд за виробництвом з надання сертифікованих

послуг.

3. Технічний нагляд за виробництвом з надання сертифікованих послуг буде проводити \_\_\_\_\_.

(назва організації та її адреса)

Про періодичність проведення та форму технічного нагляду буде повідомлено додатково.

4. Роботи виконуються на підставі господарського договору.

Керівник органу  
із сертифікації послуг \_\_\_\_\_

(підпис)

\_\_\_\_\_

(прізвище, ініціали)

М.П.

## Додаток Е

(рекомендований)

до Правил обов'язкової сертифікації послуг з ремонту та технічного обслуговування дорожніх транспортних засобів та їх складових

### Схеми сертифікації послуг з ремонту та технічного обслуговування дорожніх транспортних засобів та їх складових

Номер схеми сертифікації	Обстеження виробничого процесу на дання послуг	Атестація виробничого процесу на дання послуг згідно з ДСТУ 3414	Сертифікація системи якості ремонту та технічного обслуговування згідно з ДСТУ 3419	Вибіркова перевірка (випробування) відремонтованого транспортного засобу та (або) їх складових	Періодичність технічного нагляду за сертифікованими послугами	Термін дії сертифіката відповідності
1	проводиться	не проводиться	не проводиться	проводиться	згідно з рішенням ОС	від одного до двох років*
2	не проводиться	проводиться	не проводиться	проводиться	згідно з рішенням ОС	до 3-х років
3	не проводиться	не проводиться	проводиться	проводиться	згідно з рішенням ОС	до 3-х років

\* Термін дії сертифіката відповідності за схемою сертифікації № 1 визначається з урахуванням вимог п. 4.4.8 цих Правил.

## Додаток Ж

(обов'язковий)  
до Правил обов'язкової сертифікації  
послуг з ремонту та технічного  
обслуговування дорожніх транспортних  
засобів та їх складових

\_\_\_\_\_ (назва та адреса органу із сертифікації послуг)

Акт  
відбору зразків  
від «\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_ р.

На \_\_\_\_\_  
(найменування підприємства - виробника послуг,  
адреса, код ЄДРПОУ\*)

\* Єдиний державний реєстр підприємств та організацій України.

мною, \_\_\_\_\_  
(посада, прізвище, ініціали представника органу із сертифікації)

в присутності \_\_\_\_\_  
(посада, прізвище, ініціали представника підприємства-виробника)

відібрані зразки відремонтованих дорожніх транспортних засобів та їх складових, які пройшли контроль виробника послуг:

Найменування зразка, його ідентифікаційний номер	Перелік наданих послуг	Номер та дата замовлення-на- ряду	Кількість відібраних зразків (про- писом)
1	2	3	4

Відібрані зразки ідентифіковані та можуть бути випробувані з метою сертифікації послуг.

Представник органу  
із сертифікації послуг \_\_\_\_\_  
(підпис) \_\_\_\_\_  
(прізвище, ініціали)

Представник заявника \_\_\_\_\_  
(підпис) \_\_\_\_\_  
(прізвище, ініціали)

## Додаток И

(обов'язковий)

до Правил обов'язкової сертифікації  
послуг з ремонту та технічного  
обслуговування дорожніх транспортних  
засобів та їх складових

ДЕРЖАВНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ ПО СТАНДАРТИЗАЦІЇ, МЕТРОЛОГІЇ ТА СЕРТИФІКАЦІЇ (ДЕРЖСТАНДАРТ УКРАЇНИ)	
Система сертифікації УкрСЕПРО	
Сертифікат відповідності	
Зареєстрований у Реєстрі Системи сертифікації УкрСЕПРО «__» _____ 20_ р. № _____	
Дійсний до «__» _____ 20_ р.	
Виданий _____ (назва підприємства та його адреса)	_____ (код ЄДРПОУ*)
Цей сертифікат посвідчує, що послуги _____ (назва послуги (послуг)) відповідають вимогам, що встановлені в _____ (позначення та назва нормативних документів, відповідно до яких виконується послуга)	
Сертифікат поширюється на _____ (перелік марок та моделей ДТЗ)	
Контроль відповідності сертифікованих послуг вимогам нормативних документів здійснюється шляхом технічного нагляду згідно з договором № _____ від «__» _____ 20_ р.	
Сертифікат виданий _____ (назва органу із сертифікації, що видав сертифікат, його адреса, номер атестата акредитації і дата реєстрації)	
Керівник Органу із сертифікації _____ (підпис)	_____ (ініціали, прізвище)
«__» _____ 20_ р.	
Печатка	

## ПЕРЕЛІК ОСНОВНИХ ТЕРМІНІВ

Автобусні перевезення (*bus transportation*)  
Автомобіль (*car*)  
Автомобільний транспорт (*road transport*)  
Автомобільні перевезення (*trucking*)  
Автотранспортні послуги (*automotive services*)  
Адміністративно-правовий акт (*administrative and legal act*)  
Асоціація Міжнародних Автомобільних перевізників України (*association of international automobile carriers of Ukraine*)  
Вантаж (*shipment*)  
Вантажні перевезення (*freight transportation*)  
Вантажно-пасажирські перевезення (*used passenger*)  
Вантажовідправник (*consignor*)  
Господарська діяльність (*economic activity*)  
Директива (*directive*)  
Договір (*agreement*)  
Дозвільний документ (*permits*)  
Закон (*law*)  
Законодавство (*legislation*)  
Конвенція (*convention*)  
Ліцензіат (*licensee*)  
Ліцензія (*license*)  
Ліцензійна картка (*license card*)  
Ліцензійні умови (*licensing conditions*)  
Ліцензування (*licensing*)  
Ліцензування на автомобільному транспорті (*licensing road transport*)  
Маршрутні таксі (*minibuses*)  
Міжнародне співробітництво (*international cooperation*)  
Міжнародні перевезення (*international freight*)  
Нормативний документ (акт) (*regulations*)  
Обов'язкова сертифікація послуг (*mandatory certification services*)  
Орган ліцензування (*licensing Authority*)  
Орган із сертифікації (*certification Body*)  
Пасажир (*passenger*)  
Перевезення на замовлення (*transportation to order*)  
Перевізник (*carrier*)  
Подорожній лист (*travel sheet, motor waybill*)  
Положення (*provision*)  
Правила надання послуг (*terms of providing services*)  
Правове регулювання (*legal regulation*)  
Правовий акт (*legal act*)  
Резидент (*resident*)



Резолюція (*resolution*)  
Свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу (*certificate of vehicle registration*)  
Сертифікат відповідності (*certificate of compliance*)  
Сертифікація (*certification*)  
Суб'єкт господарювання (*entity*)  
Стандартизація (*standardization*)  
Суб'єкт підприємницької діяльності (*business entities*)  
Технічний нагляд (*technical supervision*)  
Товарно-транспортна накладна (*commodity-transport invoice, waybill*)  
Транспортна діяльність (*transport activity*)  
Туристичні перевезення (*tourist traffic*)  
Цивільно-правова відповідальність (*civil liability*)  
Цивільно-правовий договір (*civil contract*)

*Навчальне видання*

**Кужель Володимир Петрович  
Кашканов Андрій Альбертович**

# **ОСНОВИ ЛІЦЕНЗУВАННЯ ТА СЕРТИФІКАЦІЇ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ**

Навчальний посібник

Редактор В. Дружиніна

Оригінал-макет підготовлено В. Кужелем

Підписано до друку 13.12.2017 р.  
Формат 29,7×42 ¼. Папір офсетний.  
Гарнітура Times New Roman.  
Ум. друк. арк. 6,96.  
Наклад 50 (1-й запуск 1-20) пр. Зам. № 2018-004.

Видавець та виготовлювач  
інформаційний редакційно-видавничий центр.  
ВНТУ, ГНК, к. 114.  
Хмельницьке шосе, 95,  
м. Вінниця, 21021.  
Тел. (0432) 65-18-06.  
**press.vntu.edu.ua;**  
*E-mail: kivc.vntu@gmail.com.*

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи  
серія ДК № 3516 від 01.07.2009 р.