WEI IER

UKRAINIAN PATH TO EUROPEAN UNION. THE POLISH EXPERIENCE

2024

ЗВІТ

УКРАЇНСЬКИЙ ШЛЯХ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ. ПОЛЬСЬКИЙ ДОСВІД

УКРАЇНСЬКИЙ ШЛЯХ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ. ПОЛЬСЬКИЙ ДОСВІД

ТРАНСПОРТНИЙ СЕКТОР

Проєкт «Український шлях до Європейського Союзу. Польський досвід» реалізується за спільної підтримки гранту Фундації «Інститут відкритого суспільства» у співпраці з Фундацією «Відкрите суспільство» та Міжнародним фондом «Відродження», Україна.

WEI IER

UKRAINIAN PATH TO EUROPEAN UNION. THE POLISH EXPERIENCE

Зміст

Вступ 4

Резюме 5

1. Характеристика сектора автомобільних перевезень Польщі 7

2. Характеристика сектора автомобільних перевезень України 9

3. Правові та організаційні засади галузі в європейському праві 11

4. Вплив європейського регулювання та практики на сектор автомобільного транспорту у Польщі 14

5. Правові та організаційні засади розвитку автотранспортної галузі в Україні 16

6. Вплив європейського регулювання та практики на сектор автомобільного транспорту в Україні 18

7. Виклики у приведенні автотранспортного сектору України у відповідність до стандартів ЄС 19

8. Досвід польських компаній, пов'язаний зі вступом та членством в ЄС, корисний для України та українських підприємців 21

9. Перспективи співпраці польських та українських компаній в секторі автомобільного транспорту на європейському ринку 23

10. Зміцнення транспортних зв'язків між Польщею та Україною на європейському ринку 24

11. Рекомендації для України та українських транспортних компаній щодо вступу в ЄС 25

Вступ

Повномасштабне російське вторгнення в лютому 2022 року прискорило зусилля України щодо вступу до Європейського Союзу. Угода про асоціацію, яка набула чинності у 2014 році, за винятком Поглибленої та всеохопної зони вільної торгівлі (ПВЗВТ), прийнятої у 2016 році, лягла в основу підготовки України до вступу до ЄС. У червні 2022 року Україна отримала статус кандидата. У грудні 2023 року лідери ЄС ухвалили рішення розпочати переговори про вступ. Враховуючи намір України вступити до Європейського Союзу, хотілося б розглянути досвід Польщі та польських підприємців у практичній реалізації цього членства. Правила Європейського Союзу для нових членів – це і виклик, і можливість. Ми вважаємо, що досвід Польщі буде дуже цінним для України через історичну, соціальну та культурну близькість двох країн. Потенціал польської економіки, польський досвід економічних перетворень, будівництво сучасної комунікаційної, енергетичної та логістичної інфраструктури, безсумнівно, є додатковими активами, в тому числі в контексті підтримки імплементації нормативно-правових актів ЄС в Україні. Окремим питанням є оцінка поточної економічної інтеграції України з ринком Польщі та ЄС, а також очікуваних наслідків після вступу до ЄС України для обох країн. Ми обговоримо можливості та виклики для співпраці та конкуренції, що підготує партнерів до набагато тісніших економічних зв'язків найближчим часом.

Цей звіт підготовлено в рамках проєкту «Український шлях до Європейського Союзу. Польський досвід», що виконується спільно Варшавським інститутом підприємництва (Польща) та Інститутом економічних досліджень та політичних консультацій (Україна).

Ключовим елементом проєкту є експертні семінари та секторальні звіти. Ми хочемо зосередитися на чутливих секторах економіки, які, з одного боку, можуть створювати значні виклики як потенційні сфери конкуренції та суперечок між польськими та українськими підприємцями, а з іншого боку, обговWорити ті сфери, які можуть стати місцем співпраці та взаємодоповнюваності між економіками:

- енергетика;
- продовольство та сільське господарство;
- автомобільні перевезення
- фармацевтика;
- будівництво та будівельні матеріали;
- деревообробна та меблева промисловість

Кожен секторальний звіт складається з двох частин. У першому йдеться про польський погляд на відповідний сектор економіки, вплив європейських регуляторів на трансформацію сектору та рекомендації для української сторони. Друга частина присвячена поточному стану сектору в Україні, викликам, пов'язаним з євроінтеграцією, та перспективам співпраці між компаніями обох країн.

Ми глибоко переконані, що наші доповіді та проєкт в цілому стануть важливим голосом у дискурсі про інтеграцію України до Європейського Союзу, нададуть потрібні знання та допоможуть подолати взаємні конфлікти та непорозуміння. Ми хочемо переконати всіх, що підприємці обох країн можуть і повинні працювати разом для розбудови економічної міці наших країн на основі економічної свободи та свободи.

Резюме

У цьому звіті про автомобільні вантажні перевезення та польсько-українську співпрацю розглядається поточний стан, виклики та можливості в секторах автомобільного транспорту обох країн.

У секторі автомобільного транспорту Польщі переважає приватна власність, понад 45 000 підприємств займаються міжнародними перевезеннями. Польща займає панівне становище на ринку ЄС зі значним автопарком, що налічує приблизно 305 000 вантажівок із повною масою автомобіля понад 3,5 тонни. Це другий за величиною автопарк вантажівок на одну особу у Європі. Сектор виграє від конкурентних переваг, таких як нижчі витрати на обслуговування, гнучкість у транспортних вимогах та висока доступність субпідрядників.

Сектор автомобільного транспорту України, мережа доріг якої перевищує 200 000 кілометрів, має вирішальне значення для економіки. У 2021 році 41% вантажів за вагою та 20% за обсягом було перевезено автомобільним транспортом, що підкреслює важливість цього виду перевезень для доставляння на короткі відстані та імпорту з ЄС товарів високої вартості. Російське вторгнення серйозно вплинуло на українську інфраструктуру, завдавши значних пошкоджень дорогам і мостам. Однак швидкі аварійні ремонти продемонстрували стійкість галузі.

Польський сектор автомобільного транспорту працює в рамках всеосяжної правової бази, узгодженої з нормами ЄС, включаючи правила щодо операторів транспорту, кваліфікації водіїв та механізми примусового виконання норм. Ключові нормативно-правові акти включають Регламент (ЄС) №1071/2009, Регламент (ЄС) №1072/2009 та Регламент (ЄС) №1073/2009, які встановлюють правила доступу на транспортний ринок та експлуатаційні стандарти.

Законодавча база України для автомобільного транспорту ґрунтується на Законі «Про автомобільний транспорт», за яким Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури (Міністерство інфраструктури) та Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) відіграють вирішальну роль у регулюванні та правозастосуванні. Країна узгоджує своє законодавство зі стандартами ЄС, приділяючи особливу увагу цифровому ліцензуванню, дотриманню вимог безпеки та сертифікації професійної компетентності.

Польські автотранспортні компанії ефективно використовували ринкові свободи ЄС, досягнувши значного зростання та домінування на європейському ринку. Хоча нормативні акти Пакета мобільності 1 створили певні бар'єри, вони також спонукали польські компанії підтримувати високі стандарти якості та дотримання екологічних норм.

Польські компанії стикаються з проблемами, пов'язаними з доступом до ринку, нерівністю та посиленням конкуренції з боку українських перевізників. Постійна співпраця та побудова довіри необхідні для оптимізації двосторонніх відносин та зменшення потенційних суперечок. Перед Україною стоять виклики у повній відповідності стандартам ЄС, зокрема щодо викидів транспортних засобів, митних процедур та модернізації дорожньої інфраструктури. Удосконалення прикордонної інфраструктури, гармонізація нормативно-правових актів та професійна компетентність є критично важливими сферами для вдосконалення.

Обидві країни повинні приділяти першочергову увагу інвестиціям у транскордонну інфраструктуру, включаючи нові прикордонні пункти, логістичні центри та цифрові системи для безперебійного обміну даними. Посилення професійної компетентності через спільні навчальні програми та процеси сертифікації забезпечить

відповідність стандартам ЄС. Подальший діалог та співпраця між Польщею та Україною мають важливе значення для розв'язання прикордонних питань, сприяння чесній конкуренції та досягнення взаємних економічних вигод.

Україна має зосередитись на відбудові та модернізації транспортної інфраструктури з наголосом на інтеграції з транспортними мережами ЄС. Впровадження цифрових систем для ліцензування та митного оформлення підвищить ефективність та прозорість. Узгодження регуляторних рамок зі стандартами ЄС сприятиме більш безперешкодній транскордонній торгівлі та зміцненню позицій України на європейському ринку.

Цей спільний звіт підкреслює важливість стратегічного узгодження, сталих інвестицій та спільних зусиль для зміцнення транспортних секторів Польщі та України, а також забезпечення стійкості, конкурентоспроможності та взаємного економічного зростання.

1. Характеристика сектора автомобільних перевезень Польщі

Польський автомобільний транспорт – це галузь економіки, яка на 100% базується на приватній власності. У країні налічується 45,5 тисяч підприємств, які мають право здійснювати міжнародні перевезення, і близько 70 тисяч підприємців, які здійснюють внутрішні перевезення. Автопарк транспортних засобів, що знаходяться в розпорядженні польських автомобільних перевізників, складається з близько 305 тисяч транспортних засобів з GVM (повною масою автомобіля) понад 3,5 тонни. В основному, це вантажівки понад 12 тонн. Також в Польщі налічується 36 тисяч транспортних засобів з GVM 2,5 - 3,5 тонни, що виконують міжнародні автомобільні перевезення на підставі ліцензії Співтовариства, 18,5 тисяч транспортних засобів, що виконують міжнародні перевезення для власних потреб приблизно 6,6 тисячі компаній різних галузей економіки (харчова промисловість, торгівля, будівництво тощо).

Рисунок 1. Кількісна структура та розподіл

Перевезення вантажів в ЄС			Перевезення пасажирів (автобус)	
Ліцензії	Витяги*	Витяги 2,5–3,5 т	Ліцензії	Витяги
45 565	304 943	36 120	2 793	11 487

*Витяг – витяг з ліцензії щодо кількості транспортних засобів, які можуть здійснювати перевезення за ліцензією.

Дані станом на 31 грудня 2023 року.

Рисунок 2. Власний транспорт

Типи ліцензій	Ліцензії	Витяги
Перевезення вантажів	6633	18 711

Дані станом на 31 грудня 2023 року.

Вантажні перевезення здійснюються за допомогою різних видів логістичних служб. Найшвидше за останні роки зросли складські послуги та послуги перевезення генеральних вантажів. Про це свідчать результати кількісного опитування 100 менеджерів з перевезень, проведеного компаніями TLP та SpotData. Замовлення на автомобільні перевезення може бути частиною ширшої операції з надання логістичних послуг. Такі послуги можна розділити за різними ознаками. Наведений нижче приклад також використовується у звіті «Автомобільний транспорт у Польщі 2021+»:

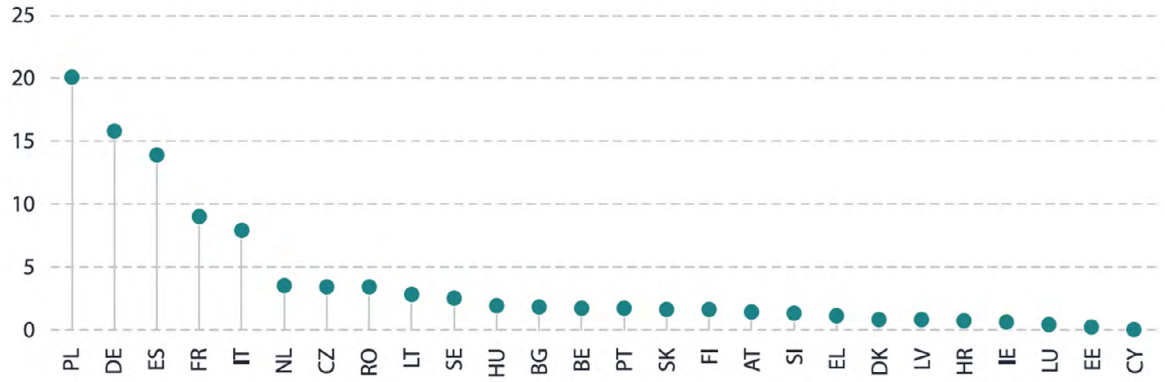
1. послуги з перевезення сипучих вантажів,
2. послуги з перевезення повних вантажівок,
3. послуги з перевезення генеральних вантажів,
4. спеціальні транспортні послуги (передбачають експедування і перевезення вантажів, що вимагають спеціальних, нестандартних умов перевезення),
5. складські послуги,
6. послуги з договірної логістики,
7. кур'єрські послуги (KEP - перевезення та розподіл посилок вагою до 50 кг).

Польський автомобільний транспорт використовує свої переваги:

- відносно невисока ціна послуги,
- можливість перевозити вантажі особливої важливості та особливих транспортних вимог
- висока гнучкість та своєчасність,
- висока доступність субпідрядників,
- гнучка пропозиція перевезення генеральних вантажів.

Польща посідає друге місце за рівнем вантажних автомобілів у Європі, з GVM понад 3,5 тонни на одну особу, що перевищує 30 транспортних засобів. У 2022 році в Польщі загалом було 738,6 тисячі вантажівок. Щорічний звіт Євростату «Ключові показники європейського транспорту, видання 2023 року» підтверджує панівне становище польських перевізників у Європейському Союзі.

Графік 1. Частка вантажних автомобільних перевезень в ЄС за країнами реєстрації транспортних засобів у 2022 році (% на основі тоннокілометрів)



Джерело: Євростат

У Євростаті підрахували, що у 2022 році серед 6,1 млн осіб, зайнятих в секторі перевезень в Європейському Союзі, на Польщу припадало 12%. Загалом у Польщі в цьому секторі працює 747 000 осіб. Франція має найбільшу групу людей, зайнятих у цьому секторі – 852 тисячі осіб. Частку зайнятості вище 10% серед європейських перевізників утримують лише Німеччина (11,6%), Іспанія (11,1%) та Італія (10,6%). Крім того, підтверджено, що автомобільний транспорт є головною галуззю, в якій зайнято 89,6% із зазначених 6,1 мільйона працівників. Решта – це залізничний, повітряний та внутрішній водний транспорт.

Підбірки Євростату показують, що польські компанії більше орієнтовані на міжнародні, ніж на внутрішні перевезення. Це відрізняє Польщу від ЄС в цілому, де аж 68% становлять внутрішні перевезення. Країнами з вищим відсотком міжнародної активності, ніж у Польщі, були Литва, Люксембург, Словенія, Румунія та Болгарія. Однак в основному це невеликі країни, що може пояснити високий відсоток.

Польські підприємці автомобільного транспорту – це найбільший флот ЄС, який виконує приблизно до 30% транспортної роботи у всьому ЄС, залежно від року. З деякими країнами Європи до 90% двосторонніх перевезень і іноді до 30% внутрішніх перевезень здійснюються як каботаж. Україна – велика країна з великою мультимодальною транспортною інфраструктурою, яка включає мережу автомобільних доріг, залізниць, аеропортів, морських портів та трубопроводів. Транспорт відіграє вирішальну роль у функціонуванні експортоорієнтованої економіки.

2. Характеристика сектора автомобільних перевезень України

Україна – велика країна з великою мультимодальною транспортною інфраструктурою, яка включає мережу автомобільних доріг, залізниць, аеропортів, морських портів та трубопроводів. Транспорт відіграє вирішальну роль у функціонуванні експортоорієнтованої економіки.

Російське вторгнення, що триває, суттєво вплинуло на транспортну систему України. Станом на грудень 2023 року загальні збитки інфраструктури сягнули приблизно 33,6 млрд доларів США, включаючи руйнування 25 000 км доріг та 344 мостів.

Автотранспортний сектор України має вирішальне значення для національної економіки та логістичної мережі. Дорожня мережа, що перевищує 200 000 кілометрів, полегшує транспортування вантажів і пасажирів по всій країні та до сусідніх країн. Попри вирішальну роль сектору, залишаються кілька викликів, включаючи інфраструктурну деградацію, наслідки війни та необхідність модернізації.

У 2021 році близько 41% вантажів (за вагою) та 20% (за обсягом) було перевезено автомобільним транспортом. Переважно це стосувалося доставляння на короткі відстані. Вантажівки часто використовуються для перевезення «останньої милі» важких вантажів і сільськогосподарської продукції, а також для імпорту цінних товарів з ЄС. Однак щільність доріг в Україні значно нижча, ніж у європейських аналогів, а обслуговування не вистачає. Оцінка 2016 року показала, що лише 46% основної мережі (20 760 км міжнародних, національних та регіональних доріг) знаходиться в хорошому стані. Решта доріг були або в задовільному, або в поганому стані. Реабілітаційні програми, запущені з 2018 року (Дорожній фонд та Державна програма відновлення доріг), сповільнили погіршення стану, але для досягнення оптимальних умов потрібні подальші інвестиції.

Якість транспортної інфраструктури України відстає від більшості європейських країн, про що свідчить індекс логістичних показників Світового банку. Однією з проблем був незадовільний стан та низька пропускна спроможність пунктів пропуску. Відсутність фінансування на технічне обслуговування вплинула як на безпеку, так і на ефективність. Популярність приватних автомобілів призвела до заторів на міських дорогах, нестачі паркувальних місць, забруднення навколишнього середовища та високого рівня стресу серед пасажирів. Також поширені дорожньо-транспортні пригоди, де кількість загиблих серед пішоходів надзвичайно висока.

Російське вторгнення, що триває, суттєво вплинуло на транспортну систему України. Станом на грудень 2023 року загальні збитки інфраструктури сягнули приблизно 33,6 млрд доларів США, включаючи руйнування 25 000 км доріг та 344 мостів. Війна особливо вплинула на області, які були окуповані Росією або пережили затяжні позиційні бої, такі як Донецька, Херсонська, Луганська та Запорізька, на які разом припадає понад 70% руйнувань[1]. Найбільші втрати припадають на порушення доступу до портів Чорного моря (65% від загальних втрат у перевезеннях), тоді як на автомобільний транспорт припадає 7% збитків. Попри ці виклики, український транспортний сектор продемонстрував стійкість, швидко відремонтувавши дороги та мости на відновлених територіях у Харківській, Чернігівській, Київській та Сумській областях.

1 https://ukraine.un.org/sites/default/files/2024-02/UA%20RDNA3%20report%20EN.pdf

Аварійний ремонт був швидко виконаний на більш ніж 2 000 кілометрах доріг, включаючи міжнародні та національні магістралі, щоб забезпечити сполучення та підтримувати логістичні маршрути, що мають вирішальне значення для економіки країни. Також пріоритетним було відновлення мостів: близько 115 автомобільних мостів було відновлено з використанням тимчасових конструкцій, у тому числі 29 модульних мостів, подарованих міжнародними партнерами. Таке швидке розгортання тимчасових мостів відіграло вирішальну роль у відновленні сполучення основних транспортних маршрутів.

Загалом стійкість та ефективність транспортного сектору України очевидна через його здатність надавати пріоритет терміновим ремонтним роботам, координуючи міжнародну підтримку, зрештою забезпечуючи функціонування та доступність ключових логістичних маршрутів.

У 2023 році українські перевізники здійснили 362 тисячі поїздок до Польщі, з яких 68 тисяч – транспортування палива та близько 15 тисяч – гуманітарні вантажі. Комерційні відвантаження до Польщі у 2023 році склали 280 тисяч поїздок проти 307 тисяч у 2022 році та 229 тисяч у 2021 році. Відповідно, польські перевізники у 2023 році здійснили понад 132 тисячі поїздок до України. Частка польських перевізників на ринку перевезень між Україною та Польщею впала з 40% у 2021 році до 33% у 2023 році через російську збройну агресію та блокування традиційних торговельних шляхів.

Графік 2. Кількість вантажівок, що перетинають польсько-український кордон

Джерело: український сервіс eQueue

Сектор автомобільних перевезень залишається життєво важливим для економіки та логістичної стабільності України, оскільки автомобільний транспорт перевозить значну частину вантажів та забезпечує міжнародну торгівлю. Поточні зусилля з відновлення та модернізації інфраструктури після руйнувань воєнного часу мають важливе значення, і приватні логістичні компанії продовжують відігравати ключову роль у забезпеченні безперебійних потоків ланцюгів постачання. Сектор потребує постійних інвестицій та модернізації для подолання викликів та адаптації до мінливих економічних вимог.

3. Правові та організаційні засади галузі в європейському праві

Польський автомобільний транспорт функціонує в рамках правового поля ЄС:

- Регламент (ЄС) №1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року, який встановлює спільні правила щодо умов, яких необхідно дотримуватися для продовження роботи оператора автомобільного транспорту, та скасовує Директиву Ради 96/26/ЄС
- Регламент (ЄС) №1072/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року про спільні правила доступу до міжнародного ринку автомобільних перевезень.
- Регламент (ЄС) №1073/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року про спільні правила доступу до міжнародного ринку автобусних та автобусних перевезень та про внесення змін до Регламенту (ЄС) №561/2006
- Регламент (ЄС) №2020/1055 Європейського Парламенту та Ради від 15 липня 2020 року про внесення змін до Регламентів (ЄС) №1071/2009 та (ЄС) №1072/2009

Вищезазначені нормативно-правові акти визначають законодавчу базу ЄС щодо доступу до професії оператора автомобільного транспорту, практики професії водія та загальні правила виконання транспортних послуг. Ці правила детально описані в більш ніж десятку нормативних актів і директив. Всі ці нормативні акти детально й однозначно визначають правила транспортної діяльності в Європейському Союзі. Нормативно-правові акти охоплюють такі питання, як:

- визначення умов здійснення транспортної діяльності через правила виконання перевезень,
- умови та правила роботи водіїв,
- положення, що встановлюють правила примусового виконання та накладення санкцій на осіб і компанії.

У Польщі існує кілька законів та десятки нормативно-правових актів, які є імплементаційними або додатковими щодо права ЄС, зокрема:

1. Закон про автомобільний транспорт від 6 вересня 2001 року в редакції 2024 року.
2. Закон про транспорт від 15 листопада 1984 року в редакції 2023 року.
3. Закон про робочий час водіїв від 16 квітня 2004 року в редакції 2024 року.
4. Закон про делегування водіїв на автомобільному транспорті від 28 липня 2023 року.
5. Закон про цифрові тахографи від 5 липня 2018 року в редакції 2023 року.

Кожна держава-член, незалежно від відповідності її правової системи праву ЄС, повинна побудувати організаційну систему обслуговування перевізників, які подають заявки на отримання дозволів, систему нагляду та контролю за дозволами, а також дотримання вимог щодо отримання дозволів протягом усього періоду володіння.

Ключовим документом, що надає дозвіл на здійснення транспортних послуг в ЄС як перевізника ЄС, є наявність ліцензії Співтовариства. У Польщі вона видається за адміністративним рішенням головного інспектора автомобільного транспорту. Видачі ліцензії за законодавством ЄС має передувати отримання від Головної інспекції автомобільного транспорту дозволу на здійснення професійної діяльності оператора автомобільного транспорту.

У Польщі існує два механізми видачі ліцензій. Підприємці, які планують здійснювати виключ-

но внутрішні перевезення, можуть отримати дозвіл на роботу перевізником, як того вимагає законодавство ЄС, від місцевого органу влади (старости). Такий дозвіл дає їм право здійснювати виключно внутрішні перевезення, але варто зазначити, що він також дає право подавати заяву на отримання ліцензії громади, так само як і дозвіл, виданий Головним інспектором автомобільного транспорту.

ЄС вимагає від держави-члена організації нагляду та контролю за автомобільним транспортом. У Польщі створено спеціальну службу контролю (у різних країнах ЄС існують різні рішення) – Інспекцію дорожнього транспорту. Контрольна функція здійснюється Головною інспекцією дорожнього транспорту (ITD), яка була створена для контролю за дотриманням чинних нормативних актів щодо виконання комерційних і некомерційних автомобільних перевезень осіб і вантажів, а також утворені Провінційні інспекції автомобільного транспорту. Створення ITD не забрало повноваження контролювати транспорт у поліції, яка має аналогічні повноваження щодо контролю за перевезеннями в Польщі. Перевірки проводяться на підприємствах з метою контролю організаційної відповідності та наявності документів на підприємстві та на виїзді під час фактичних перевезень. Перевірки в першу чергу спрямовані на зменшення негативних подій на автомобільному транспорті.

Ключову роль у здійсненні перевезень та їх організації відіграє менеджер з транспорту. Нормативи ЄС допускають, що це може бути як власник і член керівного органу господарчого суб'єкта, так і найманий працівник. Ця особа призначається перевізником за договором (трудовим договором або цивільноправовим договором), виконуючи певні завдання в інтересах підприємця. Від менеджера з транспорту вимагається наявність сертифіката професійної компетентності – це дозвіл, виданий уповноваженим державою органом або науковою установою.

В організації перевезень водії та їх роль у транспортній системі є, звичайно, ключовими. Для того, щоб водій міг здійснювати перевезення, йому недостатньо мати кваліфікацію у вигляді посвідчення водія певної категорії. Законодавство ЄС вимагає впровадження системи допуску водіїв та періодичного навчання для відновлення та підвищення професійної кваліфікації. Водій, щоб бути працевлаштованим, зобов'язаний пройти навчання за початковою кваліфікацією, скласти іспит перед уповноваженим організаційним підрозділом (у Польщі це Воєводські центри дорожнього руху (WORDs)) та отримати висновки лікаря та психолога, уповноважених на екзамен водіїв. На підставі документів, що підтверджують виконання вищевказаних вимог, в посвідченні водія ставиться код «95», що дозволяє йому займатися водійською діяльністю. Код обмежений у часі й повинен оновлюватися кожні 5 років шляхом проходження періодичного навчання та нового медичного та психологічного огляду.

> ***При організації перевезень, водії та їх роль у транспортній системі, безумовно, є ключовими. Законодавство ЄС вимагає впровадження системи допуску водіїв та періодичного навчання для поновлення та підвищення професійної кваліфікації.***

Варто зазначити, що європейські нормативи створюють єдиний стандарт правозастосування, встановлюється каталог порушень, результатом яких у всіх країнах-учасницях має стати ініціювання процедури експертизи доброї репутації, яка може закінчитися призупиненням або анулюванням дозволів.

Деталі цієї єдиної класифікації визначені в:

- Регламенті Комісії (ЄС) 2016/403 від 18 березня 2016 року, який доповнює Регламент (ЕС) №1071/2009 Європейського Парламенту та Ради щодо класифікації серйозних порушень правил Союзу, які можуть привести до втрати доброї репутації оператора автомобільного транспорту,

та який вносить зміни до Додатка III Директиви 2006/22/ЕС Європейського Парламенту та Ради.

Нормативні акти ЄС вимагають ведення детальних реєстрів підприємців, виданих дозволів на здійснення перевезень та дозволів особам, відповідальним за організацію та здійснення перевезень. Імплементаційний регламент Комісії (ЄС) 2016/480 від 1 квітня 2016 року про встановлення спільних правил щодо взаємозв'язку національних електронних реєстрів операторів автомобільного транспорту, який скасовує Регламент (ЄС) №1213/2010, формує правову основу створення реєстру у Польщі, яким є Національний електронний реєстр автомобільних підприємств; https://kreptd.gitd.gov.pl. Реєстр має публічну частину, доступну через мережу Інтернет, що дозволяє перевіряти та підтверджувати фактичне існування компаній та наявність у них дозволів.

4. Вплив європейського регулювання та практики на сектор автомобільного транспорту у Польщі

Правила ведення та здійснення підприємницької діяльності у сфері автомобільного транспорту детально регулюються нормативними актами ЄС. У 2020 році на прохання Європейської комісії, обґрунтовуючи необхідність змін відповідно до соціально-економічного розвитку Європи та технічного прогресу в автомобілізації, було прийнято звід нормативних актів, відомих як «Пакет мобільності 1», що містяться, зокрема, в:

- Регламенті (ЄС) 2020/1055 Європейського парламенту та Ради від 15 липня 2020 року про внесення змін до Регламентів (ЄС) №1071/2009, (ЄС) №1072/2009 та (ЄС) №1024/2012 з метою їх адаптації до розвитку сектору автомобільного транспорту.

Переговори щодо цього зводу нормативних актів тривали понад два роки. Ініційовані в дусі адаптації норм і умов здійснення перевезень до мінливої ситуації, вони фактично стосувалися забезпечення національних інтересів деяких «старих» країн ЄС. На жаль, ці нормативні акти створюють реальні бар'єри для доступу на ринки окремих країн, обмежують право працювати на цих ринках і змушують здійснювати подальші інвестиції в транспортні компанії, включаючи, серед іншого, заміну цифрових тахографів на наступне нове покоління. Не ставлячи під сумнів необхідність належного контролю робочого часу водіїв та безпеки дорожнього руху та перевезень, подальші витрати, що покладаються на підприємців, погіршують конкурентоспроможність транспортної пропозиції на транспортному ринку ЄС та Європи.

Підприємці скористалися економічними умовами, зокрема різницею у витратах, що сприяло розвитку польських компаній та їх працездатності на всьому ринку ЄС. Така практика дозволяє їм утримувати провідні позиції на ринку вантажних перевезень ЄС.

Законодавство Європейського Союзу дуже докладно описує правила здійснення автомобільних перевезень. Аналізуючи лише експансію польських транспортних компаній на європейський ринок після вступу всупереч дуже жорстким чинним законам (високі вимоги до доступу до ринку), слід зазначити, що ринкові умови та свободи ЄС були використані чудовим чином. Підприємці скористалися економічними умовами, зокрема різницею у витратах, що сприяло розвитку польських компаній та їх працездатності на всьому ринку ЄС. Звичайно, не тільки витрати визначали хорошу транспортну пропозицію, польські перевізники у своїй діяльності на європейському ринку в першу чергу орієнтувалися на якість, своєчасне постачання та сучасні та екологічно чисті види транспорту. Така практика дозволяє їм утримувати провідні позиції на ринку вантажних перевезень ЄС.

Аналізуючи польсько-українські відносини у сфері автомобільних перевезень, слід констатувати, що нерівність, яка існує у доступі до ринку ЄС для перевізників, призводить до поганої практики у двосторонніх відносинах, що продукує велику частку недобросовісної конкуренції та підозр у недобросовісній практиці з використанням широко відкритих правових норм угоди Європейського Союзу. На думку польських компаній, європейський ринок не є настільки відкритим, як намагаються інтерпретувати та експлуатувати українські перевізники. Зокрема, частина ринку поки що охоплена лише двостороннім регулюванням:

- каботажні транспорти
- перевезення до та з третіх країн.

Відкриття ринку ЄС на договірних засадах не робить українських перевізників перевізниками ЄС. Практика в діяльності цих компаній виходить за рамки договірних рамок. Варто замислитися, чи скористаються українські компанії напередодні вступу та в перші роки членства своїми можливостями та потенціалом на ринку ЄС. Для того, щоб дати хоча б попередню оцінку такого роду, слід зазначити, що відкриття ринку ЄС сприятиме розвитку цих компаній, але водночас український ринок має бути відкритий на постійній основі. Наразі обмежений доступ до цього ринку, спричинений не лише війною, викликає велику нерівність та проблеми з утриманням чесної конкуренції. Варто пам'ятати, що ЄС – це не лише про права, а й про обов'язки. Інспекційні служби оцінюють поведінку та дотримання нормативних актів. У той час як європейські правоохоронці прозорі у санкціонуванні негативної поведінки та покаранні за неї також у країні, де розташована штаб-квартира компанії.

5. Правові та організаційні засади розвитку автотранспортної галузі в Україні

Правова та організаційна база сектору автомобільного транспорту України ґрунтується на Законі України «Про автомобільний транспорт», який окреслює конкретні обов'язки та розподіл повноважень між державними органами[2]. Стаття 6 цього закону покладає основні регуляторні повноваження над транспортною сферою на Міністерство інфраструктури. Це міністерство відіграє вирішальну роль у формуванні стратегічної політики, визначенні пріоритетних напрямків розвитку автомобільного транспорту та впровадженні обов'язкових нормативних актів, яких повинні дотримуватися перевізники та інші зацікавлені сторони.

Відповідно до цієї законодавчої бази, Міністерство інфраструктури забезпечує, щоб загальний напрям транспортної політики України відповідав національним інтересам, економічним цілям та міжнародним зобов'язанням. Він наглядає за прийняттям та впровадженням нормативних актів, що стосуються стандартів безпеки, дотримання екологічних норм та ефективності роботи. Цей регуляторний нагляд має вирішальне значення для підтримки якості та надійності послуг автомобільних перевезень.

Поряд з Міністерством інфраструктури більшість функцій державного контролю за автомобільним транспортом виконує Державна служба з безпеки на транспорті (відома як Укртрансбезпека). Вона виконує функції основного виконавчого органу для забезпечення того, що перевізники та інші зацікавлені особи дотримуються закону. Служба також відповідальна за проведення габаритних обстежень та контролю ваги на дорогах та видачу ліцензій та стандартів, зокрема для перевезення небезпечних вантажів та міжнародні вантажні перевезення. Внутрішні перевезення звичайних вантажів залишаються звільненими від ліцензійних вимог.

Крім видачі ліцензій, Укртрансбезпека розслідує технічні аварії та катастрофи на автомобільному транспорті, ведучи детальну базу даних інцидентів для аналізу їх причин. Цей аналіз даних допомагає розробляти та пропонувати профілактичні заходи для зменшення повторності нещасних випадків. Крім того, служба перевіряє стан транспортних засобів, стежить за документами на вантаж і дотриманням правил робочого часу для водіїв. Її нагляд поширюється на дотримання як національного законодавства, так і міжнародних угод, що відображає інтегрований характер сектору автомобільних перевезень України.

> ***Державну політику у сфері автомобільних перевезень остаточно визначає Кабінет Міністрів. У 2018 році уряд прийняв Національну транспортну стратегію України, комплексний план, спрямований на модернізацію транспортного сектору до 2030 року. Ця стратегія спрямована на переведення деяких вантажних перевезень з автомобільних на залізничні та водні, підхід, спрямований на зменшення навантаження на дорожню мережу, одночасно сприяючи сталому розвитку .***

Державна митна служба доповнює роботу Укртрансбезпеки та наглядає за інспекціями вантажу у пунктах пропуску. Вони забезпечують відповідність транспортних засобів, вантажних документів та водіїв нормативним вимогам

2 Закон 2344-III від 5 квітня 2001 року https://zakon.rada.gov.ua/go/2344-14

України, сприяючи легальному та ефективному потоку міжнародного автомобільного руху. Державна політика в галузі автомобільних перевезень визначається Кабінетом Міністрів. У 2018 році уряд прийняв Національну транспортну стратегію України, комплексний план, спрямований на модернізацію транспортного сектору до 2030 року. Ця стратегія спрямована на переведення деяких вантажних перевезень з автомобільних на залізничні та водні, підхід, спрямований на зменшення навантаження на дорожню мережу, одночасно сприяючи сталому розвитку. Вона також посилює заходи контролю ваги для запобігання деградації інфраструктури через перевантаження.

Стратегія передбачає новий підхід до ліцензування, заснований на стандартах ЄС, з акцентом на ділову репутацію, фінансову спроможність та професійну компетентність персоналу. Ці реформи покликані підвищити якість та конкурентоспроможність сектору. Розвиток надійної та розгалуженої мережі доріг, включаючи збільшення частки доріг з твердим покриттям, також є важливим компонентом стратегії, що підкреслює прихильність до покращення інфраструктури.

За допомогою цих рамок український уряд прагне досягти більш ефективної, безпечної та екологічно чистої системи автомобільного транспорту, яка відповідає найкращим міжнародним практикам та стандартам.

6.Вплив європейського регулювання та практики на сектор автомобільного транспорту в Україні

Сектор автомобільних перевезень України зазнав значного впливу від регулювання та практики ЄС, оскільки країна узгоджує своє законодавство та діяльність зі стандартами ЄС. Ця узгодженість очевидна в багатьох аспектах транспортної галузі, що призводить до покращення цифровізації, доступу до ринку, безпеки та дотримання екологічних вимог.

Одним із критично важливих напрямків прогресу є цифровізація процесів ліцензування та реєстрації, якими керує Державна служба з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека). Електронна система забезпечує більшу прозорість та ефективність, полегшуючи перевізникам отримання необхідних дозволів та документації. Цей цифровий підхід також забезпечує більш точний процес збору даних, що посилює регуляторний нагляд. Уряд веде всеосяжний реєстр перевізників, пропонуючи надійну базу даних ліцензованих операторів і транспортних засобів, забезпечуючи відповідність вимогам ЄС.

Сертифікація професійних компетентностей також була посилена завдяки співпраці з галузевими асоціаціями, які готують і сертифікують водіїв і менеджерів транспорту. Ці центри пропонують освіту, яка готує їх до відповідності професійним стандартам ЄС, гарантуючи їхню кваліфікацію для обслуговування міжнародних вантажних операцій. Це навчання відповідає європейським нормам, що дозволяє водіям отримати сертифікати компетентності, необхідні для роботи на території ЄС.

У частині доступу до ринку Україна працює над приведенням у відповідність до Регламенту ЄС 1071, який визначає стандарти входу на транспортний ринок. Цей регламент наголошує на важливості доброї репутації, фінансової стабільності та професійної компетентності для транспортних операторів. Приймаючи ці принципи, українська влада підвищує планку ділової практики в транспортному секторі, пропагуючи культуру відповідальної та надійної діяльності.

Технічні стандарти та відповідність вимогам безпеки – ще одна сфера, де європейські директиви сформували транспортну політику України. Наприклад, прийняття Директиви ЄС 96/53/ЕС накладає суворі обмеження на габарити та вагу транспортного засобу, що допомагає запобігти надмірному зносу доріг та сприяє безпеці. Дотримуючись таких правил, Україна гарантує, що її транспортний парк залишається конкурентоспроможним, ефективним та екологічно відповідальним.

Транскордонна координація має вирішальне значення для забезпечення безперешкодного переміщення товарів через кордони України. Зокрема, Україна та Польща доклали спільних зусиль для посилення прикордонних процесів та зменшення затримок. Попри поточні інфраструктурні проблеми на ключових пунктах пропуску, ця співпраця забезпечує більш плавне митне оформлення та покращення транспортного потоку, що дозволяє збільшити обсяг міжнародної торгівлі.

Загалом європейські нормативно-правові акти та практики суттєво вплинули на сектор автомобільних перевезень України. Завдяки цифровому ліцензуванню, комплексному управлінню даними, узгодженню доступу до ринку, дотриманню вимог безпеки та міжнародному співробітництву Україна поступово досягає більш інтегрованої, ефективної та безпечної транспортної мережі. Ці реформи не лише приводять Україну у відповідність до європейських стандартів, але й зміцнюють її економічну стійкість та здатність відповідати чимраз вищим вимогам міжнародної торгівлі.

7. Виклики у приведенні автотранспортного сектору України у відповідність до стандартів ЄС

Зусилля України, спрямовані на приведення свого автотранспортного сектору у відповідність до стандартів ЄС, демонструють складний ландшафт викликів, пов'язаних із дотриманням нормативних вимог, інфраструктурними обмеженнями та операційною практикою. Попри значний прогрес, досягнутий за останні роки, залишається кілька перешкод, які Україна має подолати для повної інтеграції з європейськими нормами, особливо у світлі першого щорічного звіту про розширення, опублікованого Європейською комісією у листопаді 2023 року.[3]

Одним із викликів, що стоять перед Україною, є забезпечення повної відповідності правилам ЄС щодо тахографів. Попри часткове впровадження, їх використання має бути більш послідовним у транспортному секторі. Цей виклик перетинається із зобов'язанням України привести свої нормативні акти щодо підготовки водіїв, робочого часу та безпеки у відповідність до європейських стандартів. Пакет мобільності ЄС передбачає конкретні періоди водіння та відпочинку для підвищення безпеки, зниження втоми та забезпечення справедливих трудових практик, які Україна поступово інтегрує у свої національні рамки. Однак не всі правила, пов'язані з періодами відпочинку, були повністю прийняті, що залишило прогалини в нормативному впровадженні.

Крім того, технічні стандарти транспортних засобів України не повністю відповідають жорстким вимогам ЄС, зокрема щодо викидів. Багато українських транспортних засобів не дотягують до стандартів Євро 6, що може вплинути на прикордонну торгівлю через політику ЄС, орієнтовану на скорочення викидів. Ця ситуація зумовлює необхідність систематичного оновлення автопарку, особливо для перевізників, зайнятих в міжнародних перевезеннях. Перехід до чистіших, екологічніших транспортних засобів вимагатиме інвестицій та модернізації, що ускладнюється поточними економічними обмеженнями.

Ще одним каменем спотикання є митні процедури, особливо на кордоні з Польщею, де перевізникам часто доводиться довго чекати черги. Ці затримки пов'язані із застарілими процедурами, недостатнім кадровим забезпеченням та недостатньою інфраструктурою, що призводить до значної неефективності. Оптимізація митних процесів та їх гармонізація з нормами ЄС є критично важливою, що вимагає тіснішої координації між українськими та польськими посадовцями.

> ***Розвиток нових пунктів перетину кордону та розширення наявних, поряд з логістичними об'єктами на кордоні, допоможе зменшити затори та сприяти більш безперебійному транзиту.***

Аналогічна ситуація з прикордонною інфраструктурою. Поточні можливості недостатні для обсягу та типу перетину вантажів між Україною та ЄС, що призводить до затримок, які ускладнюють торгівлю. Розвиток нових пунктів перетину кордону та розширення існуючих, поряд із логістичними об'єктами на кордоні, допоможе зменшити затори та сприяти більш безперебійному транзиту. У червні 2022 року Україна та ЄС підписали угоду про автомобільний транспорт, яка лібералізувала двосторонні та транзитні автомобільні перевезення між Україною та Європейським Союзом на початковий період в один рік, згодом продовжену до 2024 року. Угода сприяє більш плавним прикордонним перевезенням

3 https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2023-11/SWD_2023_699%20Ukraine%20report.pdf

внаслідок відмови від необхідності дозвільних документів, але також вимагає суворого дотримання норм ЄС щодо безпеки, умов праці та дотриманню екологічних вимог. Крім того, угода визнає українські водійські посвідчення та сертифікати професійної компетентності, усуваючи бар'єри для працевлаштування українських водіїв у країнах ЄС.

Цифрові системи та практики обміну даними, хоч і є передовими, все ще потребують вдосконалення, щоб досягти стандартів ЄС. Попри те, що Україна зацифрувала значну частину своїх процесів ліцензування та реєстрації, ці системи мають бути більш органічно інтегровані між транспортними та митними відомствами. Для цього потрібні безпечні, зручні платформи, які надають точні дані в режимі реального часу, що приносять користь як урядовим, так і приватним зацікавленим сторонам.

Хоча Україна підписала Протокол Interbus, який стосується міжнародних та спеціальних регулярних перевезень пасажирів автобусами, країна досі не ратифікувала його. Така затримка з ратифікацією становить значну проблему, оскільки перешкоджає повній імплементації положень протоколу. Ратифікація Протоколу Interbus має важливе значення для повної інтеграції України в європейську мережу пасажирських перевезень, забезпечуючи більш плавні та регульовані транскордонні перевезення пасажирів. Ця інтеграція має життєво важливе значення для досягнення відповідності стандартам ЄС та полегшення та надійності міжнародних подорожей автомобільним транспортом. Ратифікація означатиме зобов'язання дотримуватися стандартів, встановлених для безпеки, операційної ефективності та взаємного визнання документації в транспортному секторі.

Ще одним викликом є створення культури професійного розвитку, яка б відповідала стандартам ЄС. Критично важливим є забезпечення того, щоб водії та менеджери з транспорту мали сертифікати професійної компетентності та дотримувалися трудового законодавства ЄС. Проте збалансувати ці вимоги з економічними реаліями економіки України з низькими зарплатами досі складно, особливо у світлі глобальних збоїв у ланцюжках постачання та підвищеного попиту на українських водіїв. Пакет мобільності ЄС та стандарти заробітної плати встановлюють конкретні правила щодо мінімальної заробітної плати та пільг, що ускладнює конкуренцію для українських перевізників та значно збільшує їх витрати. Для перевізників дотримання стандартів заробітної плати ЄС при збереженні конкурентоспроможності є балансуванням, яке зумовлює необхідність підвищення заробітної плати та покращення умов праці.

Польські перевізники висловили занепокоєння з приводу потенційної розбіжності в оплаті праці між двома країнами, побоюючись, що українські перевізники можуть обійти їх шляхом зниження витрат на оплату праці. Однак українські перевізники все одно мають відповідати стандартам оплати праці ЄС, щоб залишатися конкурентоспроможними.

Нарешті, важливим викликом залишається безпека дорожнього руху. Стратегія безпеки дорожнього руху України до 2024 року була амбітною, але повномасштабне вторгнення Росії серйозно вплинуло на її реалізацію. Ще до вторгнення показники безпеки дорожнього руху в Україні викликали занепокоєння. Покращення інфраструктури, як-от бар'єри безпеки, кращі знаки та дорожня розмітка, необхідні для зменшення кількості аварій. Крім того, контроль за дотриманням правил безпеки дорожнього руху потрібно посилити, щоб досягти європейського рівня, особливо щодо освіти та штрафів.

8. Досвід польських компаній, пов'язаний зі вступом та членством в ЄС, корисний для України та українських підприємців

Шлях Польщі до Європейського Союзу зайняв понад 10 років в умовах внутрішнього миру та соціально-економічного консенсусу. У сфері автомобільних перевезень Німеччина продемонструвала велику відкритість, відкривши свої кордони для польських автомобільних перевізників за кілька років до офіційного вступу. Були скасовані двосторонні дозволи, а також запроваджено моніторинг обсягів вантажоперевезень та циклічні консультації для підготовки до членства та повного відкриття для європейського ринку. Що стосується України, то українські перевізники ще до офіційного відкриття шляху переговорів про вступ отримали дуже вигідні умови для виконання перевезень в ЄС. Угода між Україною та ЄС значно відкрила європейський ринок, що дозволяє здійснювати двосторонні та транзитні перевезення до країн ЄС без дозвільних документів. Зазначимо, що вільний каботаж[4], який потребує отримання відповідних дозволів від компетентних органів держав-членів ЄС, як і раніше, заборонений. У випадку з Польщею компетентним органом для видачі такого дозволу є міністр інфраструктури як міністр, відповідальний за автомобільний транспорт.

Угода між Україною та ЄС значною мірою відкрила європейський ринок, дозволивши двосторонні та транзитні перевезення до країн ЄС без дозвільних документів. Зазначимо, що вільний каботаж, який потребує отримання відповідних дозволів від компетентних органів держав-членів ЄС, як і раніше, заборонений.

Українським перевізникам також заборонено здійснювати "крос-торгівлю" (великий каботаж у межах ЄС). У цих реаліях часткового відкриття транспортного ринку ЄС Україні варто скористатися отриманою можливістю, щоб належним чином підготуватися до повноправного членства у сфері автомобільного транспорту. Часткова свобода перевезень українськими перевізниками спонукає деяких операторів не дотримуватися законодавства ЄС та польських норм щодо доступу до ринку.

Польські перевізники та організації польських автомобільних перевізників все частіше висловлюють свої заперечення, вказуючи на конкурентну нерівність та порушення правил перевезень українськими підприємцями. Найпоширенішими запереченнями є порушення заборони на каботаж та здійснення «перехресної торгівлі», до того ж за неприйнятно низькими, на думку польських перевізників та експедиторів, демпінговими цінами. Польські перевізники висловили своє невдоволення у формі протестів та блокування польсько-українського кордону, водночас не обмежуючи гуманітарну допомогу та відправлення військового характеру. Під час акції протесту перевізники також вказали на упереджені дії українських інспекційних служб, які утримували сотні польських порожніх вантажівок у багатоденних чергах на українській стороні. Протестувальники відповіли аналогічною відповіддю, ще ефективніше заблокувавши польські прикордонні переходи. Двосторонні переговори привели до компромісних домовленостей приблизно через чотири місяці, протест було призупинено, а українська сторона зобов'язалася, серед іншого, очистити

4 Каботаж – виконання перевезень всередині однієї країни ЄС перевізниками з іншої країни ЄС

пункти перетину кордону та скоротити використання електронних черг в очікуванні перетину кордону. На жаль, домовленості не дали очікуваних результатів, оскільки після того, як автоперевізники призупинили акцію протесту, в Європі почалися протести фермерів, в тому числі активні протести польських фермерів у вигляді блокування кордону з Україною та всередині країни проти «зеленого курсу» та надмірного припливу дешевої сільськогосподарської продукції з України.

Українські перевізники напередодні вступу до ЄС повинні враховувати, що багато транспортних засобів, якими вони володіли, вже не відповідали екологічним умовам та умовам безпеки на момент їх придбання компаніями. Стандарти EURO 3, EURO 4 і наступні стандарти аж до EURO 6 вводились в Україні часто з часовим лагом в кілька років. У таких випадках дотримання відповідного стандарту екологічних характеристик не збігається з датою першої реєстрації транспортного засобу, як у країнах ЄС. Після в'їзду в ЄС ці транспортні засоби можуть зіткнутися з проблемами відповідності стандартам екологічної ефективності (чистота/склад вихлопних газів, шум), зокрема щодо визначення ставок на використання дорожньої інфраструктури.

Українська сторона, готуючись до вступу, має врахувати та повністю дотримуватися правил ЄС щодо перевезень та доступу до професії перевізника на цьому етапі. Найголовніше для українських підприємців та будь-якої країни, яка прагне членства в ЄС, – це швидка адаптація національного законодавства до норм ЄС. Країни, які готуються до вступу, повинні застосовувати безпосередньо застосовні нормативні акти, що ґрунтуються на їхньому національному законодавстві. Нормативні акти мають бути буквально перенесені в український правопорядок, так само як закон, що випливає з директив. Право ЄС, як особливе вираження процесу інтеграції країн європейських народів, зливається з національними правовими порядками, стаючи їх частиною. Процес злиття права ЄС з правом держав є складним і називається імплементацією права ЄС. Для того, щоб держави-члени могли користуватися перевагами членства в ЄС, вони повинні ефективно та результативно імплементувати законодавство ЄС. Перенесення цього закону до Польщі було непростим процесом і зайняло кілька років з великою активністю польських законодавчих органів. Імплементація вимагає не лише уяви та професіоналізму, а й позитивного підходу до acquis ЄС у всьому його предметі та поваги до суб'єктності отримувачів цього закону. Належна підготовка до активної імплементації потребує ретельного аналізу кількості та змісту законів ЄС. У сфері автомобільного транспорту нормативними актами ЄС є понад двадцять нормативних актів і десятки директив. Однак тільки в області допуску транспортних засобів існує кілька сотень законодавчих актів з автомобільної техніки. Використання переваг свобод ЄС вимагає підготовки, тому такий спосіб прив'язки України до законодавства ЄС підготує підприємців до плавного та безперешкодного входу на ринок ЄС.

Підсумовуючи, можна сказати, що виклики, з якими стикається Україна у приведенні свого автотранспортного сектору у відповідність до стандартів ЄС, є багатогранними

> ***У сфері автомобільного транспорту існує понад двадцять нормативно-правових актів ЄС і десятки директив. Тільки в області допуску транспортних засобів налічується кілька сотень нормативно-правових актів з автомобільної техніки.***

й вимагають скоординованих зусиль уряду, промисловості та міжнародного партнерства. Сектор повинен дотримуватися тонкого балансу між дотриманням нормативних вимог, модернізацією інфраструктури та економічною конкурентоспроможністю, водночас долаючи тривалі наслідки війни та регіональну нестабільність. Попри ці виклики, зобов'язання України щодо тіснішої інтеграції з європейськими нормами залишаються сильними, що дає надію на більш гармонізований та стійкий транспортний сектор.

9. Перспективи співпраці польських та українських компаній в секторі автомобільного транспорту на європейському ринку

Історично склалося так, що співпраця між польськими та українськими перевізниками була дуже гарною. У роки, коли ринок був повністю зарегульований, ключем до взаємовідносин була квота дозвільних документів, яка адміністративно визначала обсяги вантажних робіт. У регулярних пасажирських перевезеннях регулювання було настільки далекосяжним, що для їхньої діяльності було потрібне партнерство між польськими та українськими компаніями.

Останніми роками спостерігається лібералізація двосторонніх та транзитних вантажних перевезень внаслідок угоди між Україною та Європейським Союзом. Часткове звільнення від вимоги отримання дозволів вивільнило ринкові механізми в польсько-українських відносинах. Українські перевізники фактично беруть участь у транспортному ринку Польщі та ЄС в цілому скоріше на основі декларативного виконання або проходження процесу адаптації до вимог ЄС, ніж фактичного виконання цих вимог. Український транспорт, крім того, має значно нижчі витрати та пріоритети, пов'язані із забезпеченням потреб військових, забезпеченням економіки в умовах війни та повністю відкритим гуманітарним транспортом. У цих реаліях дуже важко говорити про рівну конкуренцію або ринок рівних економічних можливостей. На жаль, це викликає невдоволення польських перевізників, які вже кілька місяців мають дуже обмежений доступ до українського ринку. Початковий та обмежений вільний доступ на ринок ЄС для українських перевізників обернувся ейфорією та неконтрольованою експансією цих компаній на польський ринок і далі в Європу. В умовах донедавна великого дефіциту контактів у відносинах компетентних міністерств, відповідальних за автомобільний транспорт, загальні економічні відносини в цій сфері ґрунтуються на недовірі та нездоровій, не завжди чесній конкуренції. Урядам обох країн необхідно терміново відновити повну довіру до діалогу та взятих на себе зобов'язань. Реалізація часто жорстких компромісів має бути своєчасною та прозорою, з використанням соціальних спостерігачів з бізнес-сектору.

10. Зміцнення транспортних зв'язків між Польщею та Україною на європейському ринку

Україна та Польща мають стратегічну можливість зміцнити транспортні зв'язки на європейському ринку завдяки використанню своєї географічної близькості та розвитку європейської системи зв'язку[5]. Пропозиція Європейської комісії щодо продовження чотирьох транспортних коридорів ЄС до України (та Молдови) підкреслює визнання транспортної системи України як невід'ємного компонента ширшої мережі зв'язку ЄС. Таке стратегічне узгодження закладає основу для глибшої економічної інтеграції через торгівлю та участь у регіональних ланцюжках доданої вартості.

Ключовим кроком у зміцненні цих зв'язків є приведення внутрішньої інфраструктурної політики України у відповідність до стратегічних пріоритетів ЄС. Це означає виявлення взаємних інтересів у транспортних мережах, цифровому зв'язку, енергетичній інфраструктурі та соціальних послугах, а також співпрацю з ЄС для координації інвестицій. Така співпраця гарантує, що проєкти, терміни та фінансові механізми узгоджуються для максимізації впливу кожної інвестиції та сприятиме згуртованій додатковій мережі, вигідній Україні та її сусідам з ЄС.

Угода між Україною та ЄС значною мірою відкрила європейський ринок, дозволивши двосторонні та транзитні перевезення до країн ЄС без дозвільних документів. Слід зазначити, що безплатний каботаж, який вимагає отримання відповідних дозволів компетентних органів країни-члена ЄС, як і раніше, заборонений.

Удосконалення транскордонної інфраструктури має вирішальне значення для Польщі та України зокрема. Спільні інвестиції в транспортні мережі, які з'єднують дві країни, такі як модернізація залізничного сполучення та ефективні автомобільні транспортні коридори, можуть значно покращити регіональне сполучення. Створення логістичних хабів поблизу прикордонних переходів, оптимізація митних процесів та модернізація цифрових систем дозволили б прискорити транскордонну торгівлю, зменшивши затримки та забезпечивши безперебійне переміщення товарів. Ця оптимізована інфраструктура може перетворити Україну та Польщу на життєво важливі ворота між ЄС та Східною Європою.

Співпраця між Україною та Польщею має зміцнювати довіру та кооперацію шляхом реалізації проєктів, що просувають взаємні економічні інтереси та зміцнюють регіональне партнерство. Координація інвестицій у транспорт та цифрову інфраструктуру дозволить компаніям розширити свою присутність на ринку, використовуючи регіональні ланцюжки доданої вартості. Ця співпраця також посилюватиме роль Польщі як ключового транспортного вузла ЄС та поглиблюватиме зв'язки України з ЄС, зокрема оскільки Україна прагне повноправного членства в ЄС.

Поглиблення транспортних зв'язків між Україною та Польщею вимагатиме сталої співпраці та стратегічного узгодження з ініціативами ЄС. Дві країни можуть трансформувати свою транспортну інфраструктуру, працюючи разом, відкриваючи нові економічні можливості, одночасно зміцнюючи європейську стійкість та інтеграцію.

5 https://ukraine.un.org/sites/default/files/2024-02/UA%20RDNA3%20report%20EN.pdf

11. Рекомендації для України та українських транспортних компаній щодо вступу в ЄС

Україна, декларуючи свою прихильність до правової та організаційної підготовки до вступу до Європейського Союзу, має провести реальну підготовчу роботу на автомобільному транспорті, щоб українські компанії могли певно підтвердити свою відповідність усім вимогам ЄС щодо здійснення перевезень на території країн ЄС. Слід мати на увазі, що після вступу всі двосторонні угоди з окремими країнами ЄС перестануть бути чинними, а єдиною правовою основою для діяльності українських транспортних компаній буде право ЄС, поряд з можливими відступами, що випливають з переговорних перехідних періодів. Проведена підготовча робота має стосуватися, зокрема, адаптації українського законодавства до стандартів ЄС, розв'язання проблеми прикордонної інфраструктури, руйнувань дорожньої інфраструктури, спричинених російською агресією, виконання всіх технічних вимог. Ці заходи також мають забезпечити чесну конкуренцію у двосторонніх відносинах між польськими та українськими підприємцями. Українським транспортним компаніям варто враховувати, що перехідний період додаткових прав та звільнень від процедурних обмежень для українських суб'єктів, спричинених російською агресією, скоро закінчиться й українським суб'єктам доведеться адаптуватися до європейських правил та стандартів, спільних для компаній, а отже, варто вже зараз максимально та ґрунтовно підготуватися за такими напрямками:

Модернізація та розширення прикордонної інфраструктури

Нинішні прикордонні переходи між Україною та Польщею не можуть впоратися з масовим потоком транспортних засобів. За підтримки польської влади та інституцій ЄС український уряд має приділити першочергову увагу будівництву нових пунктів кордону та розширенню наявних для більш ефективного управління дорожнім рухом. Інфраструктура повинна включати виділені смуги для вантажівок, автобусів та приватних транспортних засобів, щоб оптимізувати процеси розмитнення. Крім того, логістичні центри з відповідним контролем документів, митними приміщеннями та зручностями для водіїв могли б прискорити перевірку та оформлення товарів, зменшуючи затримки. Зокрема, йдеться про збільшення штатної чисельності на прикордонних пунктах. Залучення більшої кількості митного персоналу, прикордонних інспекторів та спеціалізованих санітарних та ветеринарних офіцерів зменшить затори та прискорить процедури оформлення, особливо для товарів, які потребують швидкого транзиту, таких як швидкопсувні продукти.

Гармонізація нормативно-правових актів

Приведення нормативно-правової бази України у відповідність до стандартів ЄС має вирішальне значення для підготовки України до інтеграції до ЄС. Без гармонізації норм щодо транспортної документації, робочого часу водіїв, розумних цифрових тахографів або відповідності стандартам «зеленого» транспорту та транспортних засобів з низьким рівнем викидів, українські компанії не зможуть надавати свої послуги на спільному європейському ринку. Крім того, Україна має запровадити більш жорсткий регуляторний контроль для вирішення викликів конкуренції з боку сусідніх країн за умови, що перевізники відповідають трудовим та екологічним стандартам ЄС для забезпечення чесної конкуренції. Вже сьогодні, на етапі переговорів з ЄС, українські підприємці у сфері транспортних послуг мають застосовувати адекватні європейські правила та норми для безперешкодного входження на єдиний європейський ринок.

Відбудова та покращення внутрішньої дорожньої інфраструктури

Руйнування дорожньої мережі та мостів України, особливо в таких областях, як Донецька, Херсонська та Запорізька, вимагає термінового плану відбудови. Цей процес має включати ремонт існуючої дорожньої інфраструктури, а також модернізацію та створення сучасних транспортних коридорів для забезпечення ефективного руху товарів всередині країни та до Польщі та інших країн ЄС. Партнерство з ЄС має бути зміцнене для фінансування та координації цих інфраструктурних проєктів, гарантуючи, що Україна зможе безперешкодно інтегруватися в європейські транспортні мережі. Це буде особливо важливо зараз, коли Україну прийняли до ЄС і відкрили кордони.

Удосконалення професійної компетентності

Україні варто інвестувати в навчальні програми, які допоможуть водіям, менеджерам з транспорту та всьому персоналу транспортних компаній отримати належні сертифікати професійної компетентності, що відповідають стандартам ЄС. Українська влада має розпочати співпрацю з навчальними закладами та галузевими асоціаціями для забезпечення комплексного навчання, щоб українські перевізники були в курсі останніх правил, стандартів ЄС та безпечних практик експлуатації.

Сприяння та розвиток адекватних систем управління транспортуванням

Впровадження цифрових систем для ліцензування, реєстрації та митного оформлення має бути пріоритетом. Ці системи мають бути безпечними, простими у використанні та здатними безперешкодно обмінюватися даними між митними органами та перевізниками. Надання точної та актуальної інформації підвищило б прозорість та ефективність й зменшило б корупцію, яка все ще присутня в Україні.

Україна може значно підвищити стійкість та конкурентоспроможність свого автотранспортного сектору, допомагаючи йому адаптуватися до стандартів ЄС та зміцнювати свої позиції на європейському ринку. Скоординовані зусилля між Україною та Польщею сприятимуть розв'язанню прикордонних питань. Посилення співпраці, прозоре регулювання та інвестиції в інфраструктуру запобігатимуть конфліктам та сприятимуть здоровій конкуренції в бізнес-діяльності. Українська сторона повинна ставитися до цілей міжнародного бізнесу та інтересів Співтовариства як до рівноправних та таких, що повністю відповідають національним інтересам. Польські перевізники, організації перевізників та експерти з автомобільного транспорту відкриті до співпраці та допомоги Україні на її шляху до Європейського Союзу.

Варшавський інститут підприємництва (WEI) є провідним польським аналітичним центром, створеним Союзом підприємців та роботодавців Польщі. Заснований для підвищення добробуту Польщі, WEI зосереджується на чотирьох критично важливих сферах: держава та право, безпека, економіка та демографія. WEI надає рішення для державних установ та незалежних соціальних або комерційних структур на основі ретельних досліджень, аналізу, проводить освітні проєкти та публікує коментарі, позиції та звіти.

WEI вважає, що безпека Польщі та процвітання її громадян залежать від їхніх прав та свобод, включаючи право обирати свій спосіб життя, рівність перед законом та право на накопичення багатства. WEI виступає за сильну та ефективну державу для захисту від несправедливості та зовнішніх загроз, але наголошує, що роль держави має бути мінімальною для розвитку підприємницької енергії та духу.

Основними напрямками діяльності WEI є:

Держава і право. WEI наполегливо працює над покращенням якості законів, законодавчого процесу, а також їх застосуванню та виконанню в судових процесах. WEI підтримує правову базу, засновану на простоті та природному порядку, виступаючи за мінімальне регулювання та наголошуючи на добровільних угодах та контрактах. Організація пропагує сильну, але обмежену державу, орієнтовану на забезпечення безпеки та справедливості для своїх громадян.

Безпека. Спираючись на історичний досвід, WEI підтримує участь Польщі в оборонних пактах та міжнародних організаціях, наголошуючи на самостійності, і вважає польську армію ключовим гарантом національної незалежності. WEI виступає за професійну армію, здатну ефективно протистояти потенційним загрозам, і наголошує на важливості енергетичної безпеки шляхом ав ЄС як економічної спільноти, але виступає проти концепції єдиної європейської держави, де домінує бюрократія. Зовнішня політика Польщі, на думку WEI, повинна ставити на перше місце національні політичні та економічні інтереси.

Економіка. WEI стверджує, що міцна економіка має важливе значення для фінансування національної оборони, підвищення рівня життя та припинення депопуляції. Інститут закликає до прямолінійного регулювання бізнесу, низьких і простих податків, а також ефективної судової системи. WEI виступає проти шкідливих податків і бюрократичних бар'єрів та за рівні умови для конкуренції в бізнесі. Інститут зосереджується на малих і середніх підприємствах (МСП), які є основою польської економіки. Освітня реформа відповідно до потреб ринку праці та обмежена участь держави в економіці, за винятком військового та енергетичного секторів, також є ключовими економічними політиками, які просуває WEI.

Демографія. Боротьба з несприятливими демографічними тенденціями має вирішальне значення для досягнення цілей WEI. Інститут підтримує політику, спрямовану на підвищення народжуваності, стримування еміграції та впровадження розумноїімміграційної політики. Зміцнення правової та соціальної позиції сімей для заохочення підвищення коефіцієнтів народжуваності є пріоритетом. WEI вірить у те, що громадяни можуть зберігати більше доходів для підтримки виховання дітей, і виступає за місцеву політику соціальної підтримки, спрямовану лише на тих, хто її потребує.

WEI дотримується позапартійної позиції, підтримуючи вигідні національні рішення незалежно від політичного походження. WEI співпрацює з польськими органами влади через професійний аналіз та активне залучення громадськості до стратегічного планування, розробки та реалізації політики, сприяючи розвитку та процвітанню Польщі.

Інститут економічних досліджень та політичних консультацій (ІЕД) є провідним українським незалежним аналітичним центром, що спеціалізується на економічних дослідженнях та консультуванні з питань політики. Має більш ніж 20-річний досвід в аналізі економічної політики та розробці політичних рекомендацій. Починаючи з 2016 року, ІЕД активно підтримує регіональні організації громадянського суспільства в Україні шляхом надання грантів, наставництва, навчання та підвищення обізнаності.

Місія ІЕД полягає в наданні альтернативних рішень ключових проблем соціально-економічного розвитку в Україні на основі принципів верховенства права, демократії та ринкової економіки. Особлива увага ІЕД приділяється просуванню Угоди про асоціацію між Україною та ЄС.

Мета ІЕД:

1. надавати високоякісну експертизу у сфері економіки та економічної політики, розробляти стратегічні та інструментальні складові економічної політики;
2. формувати громадську думку шляхом організації публічного діалогу, сприяння суспільному діалогу та поширення знань;
3. сприяти розвитку економічних і суспільних наук та стимулювати розвиток наукової спільноти України.

З моменту свого заснування у 1999 році ІЕД зосереджується на економічних дослідженнях та консультуванні з питань політики у сферах макроекономічної політики, бізнес-клімату, розвитку малого та середнього підприємництва (МСП), міжнародної торгівлі, фінансових ринків, а також регіонального та секторального розвитку. З початку 2010-х років ІЕД приділяє значну увагу просуванню європейської інтеграції України.

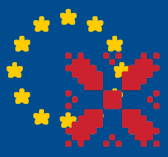
Особлива перевага IER полягає в моніторингу настроїв та очікувань бізнесу щодо різних аспектів бізнес-середовища та регулювання, включаючи вплив на політику, шляхом проведення регулярних та спеціальних опитувань щодо тенденцій у бізнесі. Починаючи з липня 2002 року, ІЕД проводить регулярне щоквартальне опитування 450 промислових підприємств України з метою моніторингу, прогнозування та аналізу ділової активності на основі інформації, отриманої «з місць», суджень та очікувань економічних агентів. З травня 2022 року опитування проводиться щомісяця та охопило 500+ з усіх підконтрольних уряду України областей. ІЕД розробив Щорічну оцінку ділового клімату – політичний інструмент для моніторингу та оцінки бізнес-клімату та розвитку МСП на основі сприйняття та ставлення компаній. Щорічно ІЕД проводить опитування 1000+ підприємств з питань спрощення процедур торгівлі та оцінки роботи митниці.

Після 24 лютого 2022 року ІЕД зосередився на підтримці українського спротиву повномасштабній військовій агресії. Наша діяльність перепрофільована відповідно допотреб зацікавлених сторін. З травня 2022 року в ІЕД діє Програма «Аналітика та інформація про економіку країн під час війни». ІЕД щомісяця виробляє та просуває аналіз та прогноз розвитку економіки України, включаючи щомісячні опитування 500+ підприємств. ІЕД є членом громадських ініціатив RISE (коаліція українських та міжнародних організацій, які працюють задля відбудови, доброчесності, сталості та ефективності України). Також ІЕД є засновником ініціативи аналітичного центру RRR4Ukiraine, метою якої є сприяння чесному та далекоглядному відновленню на основі принципів відкритості та підзвітності.

ІЕД успішно поєднує професійний аналіз з активною участю в громадському діалозі та адвокації, а також активно співпрацює з українськими національними та регіональними органами влади у сфері стратегічного планування та розробки політики, а також реалізації політики. ІЕД має потенціал для управління грантами та надає повторні гранти для розвитку потенціалу регіональним організаціям громадянського суспільства та засобам масової інформації.

WEI

IER



UKRAINIAN PATH TO
EUROPEAN UNION.
THE POLISH EXPERIENCE