**ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРІ використання ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТУ ЯК ОСНОВА ЕФЕКТИВНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ**

**ІНФРАСТРУКТУРИ ДЕРЖАВИ**

**Деревянко Б. В.**

головний науковий співробітник, доктор юридичних наук, професор,

Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва

імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України

Динамічний розвиток ринкових відносин у сфері транспорту, реформаторський характер транспортної політики в Україні, спрямованої у першу чергу на розширення сполучення із країнами ЄС, поєднання різних видів транспорту при доставці вантажів «від дверей до дверей», зумовлюють інтерес до розвитку транспортної системи України як пріоритетного напряму вітчизняної правової політики. Ця політика має впливати на правове регулювання відносин з використанням транспортних засобів, що визначатиме стабільність функціонування інфраструктури держави. Наведене зумовлює необхідність переосмислення і перманентного удосконалення правового забезпечення здійснення видів господарської діяльності, повʼязаних із активним застосуванням транспортних засобів на професійній основі.

Регулювання відносин у сфері транспорту має здійснюватися на основі спеціальних правових механізмів, що спираються на різнорівневе галузеве законодавство. Регулювання відносин із застосування транспортних засобів для досягнення приватних інтересів має розпочинатися із Цивільного кодексу України (ЦК України), регулювання відносин із застосування транспортних засобів для досягнення приватних і публічних інтересів одночасно під час здійснення підприємницької діяльності має розпочинатися із Господарського кодексу України (ГК України). Як вказувалося нами раніше, відносини в економіці спрямовані на досягнення як приватних інтересів їх учасників (отримання прибутку, розширення обсягів та асортименту виробництва, вихід на нові ринки тощо), так і на досягнення публічних інтересів усього суспільства та держави (забезпечення економічної незалежності держави, забезпечення внутрішніх потреб у певній продукції, подолання проблеми зайнятості населення, фінансування соціальної сфери, державного апарату, наукових досліджень тощо) [1, с. 78].

Відносини, повʼязані із професійним застосуванням транспортних засобів, не можуть регулюватися тим самим актом, що і відносини, повʼязані із застосуванням транспортних засобів членами сімʼї під час організації та здійснення поїздки на риболовлю, збір грибів та ягід чи іншого відпочинку за межами міста тощо. Відносини у сфері економіки є складними і вкрай розгалуженими. Відносини за участі професійних комерційних транспортних організацій лише підтверджують це.

Аналізу різноманітних аспектів правового захисту транспортних підприємств, держави та громадян приділяли зусилля вчені і практики з різних галузей права, освітніх і наукових установ, транспортних та інших організацій. Було підготовлено значну кількість навчальних видань за редакцією І.В. Булгакової та О.В. Клепікової [2], В.К. Гіжевського та Е.Ф. Демського [3], М.Л. Шелухіна [4], В.В. Міщук [5] й ін. та захищено значну кількість дисертацій: М.Л. Шелухіним [6; 7]; Д.К. Медведєвим [8]; В.В. Кадалою [9]; В.В. Родіною [10]; О.В. Клепіковою [11]; С.М. Павлюком [12] та ін. Восени 2021 року було захищено дисертацію докторського рівня Е.М. Деркач [13]. Наведені роботи вказують на перманентну необхідність удосконалення господарсько-правового регулювання транспортної діяльності та розвиток відповідного законодавства, спрямованого як на захист прав споживачів послуг транспортних організацій, так і самих таких організацій і держави.

В останній серед названих вище робіт обґрунтовано висновок про те, що транспортне право слід розглядати як інститут господарського права, що регулює відносини, які виникають у процесі організації та здійснення господарської діяльності у сфері транспорту [13, с. 3]. На нашу думку, транспортне право є чимось явно більшим, аніж просто правовий інститут. Це є велика кількість груп правових інститутів. Ще у 2008 році нами зазначалося, що транспортне право є комплексною галуззю права, а залежно від переважаючих правовідносин його можна розглядати як частину цивільного, господарського чи адміністративного права. У випадку дослідження правовідносин, пов’язаних із володінням, користуванням та розпорядженням транспортними засобами громадянами України та інших держав, і регулюванням подібних питань, транспортне право необхідно розглядати як підгалузь цивільного права. При дослідженні правовідносин, пов’язаних із володінням, користуванням та розпорядженням транспортними засобами громадянами України та інших країн, що здійснюють підприємницьку діяльність без отримання статусу юридичної особи, а також підприємствами, установами, організаціями та їх об’єднаннями з метою отримання прибутку чи досягнення іншого соціально-економічного ефекта, транспортне право повинно розглядатися як підгалузь господарського права. Правовідносини, пов’язані із забезпеченням безпеки дорожнього руху, організації процесів дорожнього руху, оподаткуванням власників транспортних засобів, їх використанням з метою наповнення Державного та місцевих бюджетів, характеризують транспортне право як підгалузь фінансового права як частини адміністративного права або як підгалузь адміністративного права взагалі [4, с. 9-10].

Загалом галузева приналежність відносин у сфері транспорту не повинна бути визначальною і кінцевою метою при удосконаленні регулювання відносин у сфері транспорту. Саме комплексний підхід у цьому питанні має сприяти планомірному перетворенню правового регулювання у сфері використання засобів транспорту на основу ефективного функціонування інфраструктури держави. Комплексний міжгалузевий підхід може бути виражений у розробці та прийнятті комплексного міжгалузевого кодифікованого акту – Транспортного кодексу України (ТК України).

Слід погодитися із новітньою пропозицією формування трирівневого транспортного законодавства, яким регулюватимуться відносини за участі професійних транспортних організацій: 1) ГК України, який містить загальні положення щодо організації та здійснення транспортування вантажів; 2) ТК України як форма систематизації спеціального транспортного законодавства; 3) правила перевезень вантажів окремими видами транспорту, в яких деталізуються положення кодексу, встановлюються технічні вимоги й особливості організації та здійснення перевезень вантажів різними видами транспорту [14, с. 323].

Новий комплексний кодифікований акт – ТК України має об’єднати у собі норми чинних транспортних кодексів, статутів та законів, уніфікувати термінологію та підвищити ефективність господарської практики застосування відповідного транспортного законодавства, усунути дублювання правових приписів, впорядкувати положення НПА, створити умови для рівноправного розвитку субʼєктів усіх форм господарювання, сприяти формуванню сучасного ринку транспортних послуг. У єдиному ТК України має бути збалансовано публічні та приватні інтереси, визначено сучасні тенденції комерціалізації перевізного процесу, його діджиталізації, розвитку мультимодальних (змішаних) перевезень, регламентовано правовий статус нових учасників ринку транспортних послуг. Слід також погодитися із думкою згадуваної Е.М. Деркач у тому, що реалізація запропонованих заходів сприятиме системному вдосконаленню транспортного законодавства, поглибленню тенденції до стабільності правових приписів, вирішенню важливих проблем, що полягають у дублюванні положень ГК України, ЦК України та транспортних кодексів і статутів; при цьому ГК України як стрижневий НПА у системі транспортного законодавства, що регулює перевезення вантажів, потребує розширення предмету регулювання з відповідною заміною назви глави 32 з «Правове регулювання перевезення вантажів» на «Правове регулювання транспортної діяльності», з посиланням на спеціальне транспортне законодавство (зокрема майбутній ТК України) та правила перевезення вантажів [13, с. 105-106]. Сподіваємося, що заходи із практичної реалізації викладеного сприятимуть підвищенню ступеня правового регулювання у сфері використання засобів транспорту і формуванню на його основі повноцінної основи ефективного функціонування інфраструктури держави.

**Список використаних джерел:**

1. Деревянко Б.В. Доцільність регулювання відносин в економіці Господарським кодексом : зарубіжний досвід. *Форум права.* 2016. № 2. С. 77–82. URL: <http://www.nbuv.gov.ua/j-pdf/FP_index.htm_2016_2_13.pdf>
2. Булгакова І.В., Клепікова О.В. Транспортне право України: Академічний курс: Підруч. для студ. юр. спец. вищ. навч. закл. К.: Видавничий Дім «Ін Юре», 2005. 536 с.
3. Транспортне право України: навч. посіб. / Демський Е.Ф., Гіжевський В.К., Демський С.Е., Мілашевич А.В.; за заг. ред. В.К. Гіжевського, Е.Ф. Демського. К.: Юрінком Інтер, 2002. 416 с.
4. Шелухін М. Л. Транспортне право України. Академічний курс: підручник. за ред. М. Л. Шелухіна. К.: Ін Юре, 2008. 896 с.
5. Міщук В.В. Транспортне право України: курс лекцій, навч. посібник. Хмельницький: ХУУП, 2008. 488 с.
6. Шелухін М.Л. Правове забезпечення збереження вантажів при залізничних перевезеннях: автореф. дис. … канд. юрид. наук. Донецьк, 2002. 19 с.
7. Шелухін М.Л. Кримінологічна безпека на транспорті: організаційно-управлінське та оперативно-розшукове забезпечення: моногр. Донецьк, 2008. 365 с.
8. Медведєв Д.К. Адміністративно-правові засади перевезення вантажів автомобільним транспортом: дис. … канд. юрид. наук. Донецьк: ДЮІ МВС України, 2010. 205 с.
9. Кадала В.В. Правове регулювання перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні. дис. … канд. юрид. наук. Донецьк: ДЮІ МВС України, 2011. 233 с.
10. Родіна В.В. Господарсько-правове регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. К., 2012. 20 с.
11. Клепікова О.В. Теоретичні проблеми правової організації транспортної системи України: автореф. дис. … д-ра юрид. наук. Київ, 2020. 35 с.
12. Павлюк С.М. Правове регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні: дис. … д-ра філос. за спец. 081 «Право». Вінниця, 2020. 193 с.
13. Деркач Е.М. Правове регулювання господарської діяльності у сфері транспорту: дис. ... д-ра юрид. наук. Київ, 2021. 545 с.
14. Деркач Е.М. Концептуальні засади господарсько-правового регулювання транспортної діяльності: монографія. Вінниця: ДонНУ імені Василя Стуса, 2021. 387 с.