



НАЦІОНАЛЬНА АСОЦІАЦІЯ  
АДВОКАТІВ УКРАЇНИ

# ЗВІТ

Комітету НААУ з питань  
транспортного права

за 2024 рік

# 1. ЗАГАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ ПРО КОМІТЕТ

**Комітет НААУ з питань транспортного права** є постійно діючим колегіальним дорадчим органом, створеним при Національній асоціації адвокатів України розпорядженням Голови Національної асоціації адвокатів України, Ради адвокатів України №36 від 12 лютого 2020 року.

**Метою створення Комітету є:** сприяння розвитку транспортного права відповідно до Національної транспортної стратегії України, підготовка аналітико-теоретичної бази та стратегічного планування, забезпечення ефективного захисту прав суб'єктів транспортної галузі.

## **Завдання Комітету:**

- підготовка пропозицій щодо вдосконалення законодавства, що регулює транспортні правовідносини, приведення його у відповідність до міжнародного права;
- аналіз законопроектів, пов'язаних зі сферою транспортного права, участь у робочих групах;

- вивчення, аналіз та узагальнення міжнародного та національного транспортного права, його застосування в Україні і за її межами;
- формування позицій адвокатської спільноти щодо актуальних питань законотворчості;
- вивчення іноземного досвіду роботи адвокатів у сфері міжнародного транспортного права;
- співпраця з профільними вищими навчальними закладами з метою спільної участі в наукових, дослідницьких та інших програмах і проектах, спрямованих на розвиток міжнародного транспортного права;
- взаємодія з органами влади, органами місцевого самоврядування, судами, міжнародними інституціями з метою розвитку транспортного права;
- участь у громадських обговореннях проектів нормативно-правових актів, що зачіпають транспортну галузь прямо чи опосередковано.

# 2. СКЛАД КОМІТЕТУ

**Склад Комітету** затверджений розпорядженням Голови Національної асоціації адвокатів України, Ради адвокатів України №148 від 24 вересня 2024 року.

**Голова Комітету** – Лук'яненко Андрій Олександрович.

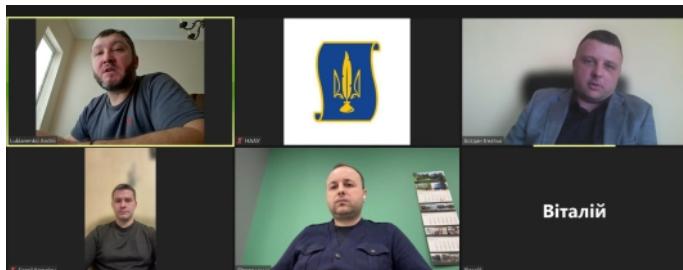
## **Рада Комітету:**

1. Глушпенко Віталій Олександрович
2. Ігнат'ю Богдан Ярославович
3. Корсун Юрій Юрійович
4. Козирев Сергій Сергійович
5. Прохоров Юрій Геннадійович

# 3. ПРОВЕДЕНІ ЗАСІДАННЯ КОМІТЕТУ ПРОТЯГОМ 2024 РОКУ

За 2024 рік Комітетом проведено 2 засідання.

**29 березня** відбулося засідання Комітету. На порядку денному стояли питання щодо плану діяльності Комітету на 2024 рік, необхідності здійснення правового аналізу законопроектів у сфері діяльності Комітету. Обговорювали пропозиції щодо вдосконалення законодавства, що регулює транспортні правовідносини, приведення його у відповідність до міжнародного права. Аналізували законопроекти, пов'язані зі сферою транспортного права, участь у робочих групах.



**2 квітня** відбулося чергове засідання Комітету, на якому затвердили пропозиції Комітету про внесення змін до деяких законів України у сфері автомобільного пасажирського транспорту, а саме: запровадження контрольних закупівель органом контролю на транспорті послуг пасажирського автомобільного транспорту, запровадження нових зразків документів для внутрішніх нерегулярних пасажирських перевезень, запровадження оновлених вимог до автостанцій, їх відносин із автомобільними перевізниками, заборону автостанціям та іншим посередникам з продажу квитків надавати їх послуги суб'єктам, що діють нелегально, скасування автостанційного збору та приведення відносин суб'єктів ринку під загальне регулювання Цивільним і Господарським кодексами України.

# 4. НАУКОВІ ПУБЛІКАЦІЇ (СТАТТІ, КОМЕНТАРІ, РЕКОМЕНДАЦІЇ ТОЩО), ОПУБЛІКОВАНІ НА САЙТІ НААУ

У Віснику НААУ №3 опублікована стаття Андрія Лук'яненка на тему **“Делегування водія на територію Польщі: основні аспекти та проблеми”**. Польща, як країна-член Європейського Союзу та стратегічного вузла транспортних маршрутів, відіграє важливу роль у системі міжнародних перевезень. Проте, незважаючи на ці переваги, існують численні проблеми, які постають перед водіями та компаніями, що здійснюють делегування на територію Польщі з третьої країни. На основі дослідження базових аспектів, викликів та соціокультурних проблем українському автоперевізнику запропоновані конкретні алгоритми по вирішенню цієї проблематики. Делегування водіїв з третьої країни на територію інших країн, зокрема Польщі, стає невід'ємною частиною сучасних глобальних економічних та трудових відносин. Зростаюча потреба у перевезенні товарів і пасажирів разом із розвитком транскордонних виробничих ланцюгів та логістичних мереж призводить до збільшення кількості водіїв, які працюють за межами своїх держав. У цьому контексті важливо розглядати не лише позитивні аспекти такого делегування, але й визначити його основні проблеми та виклики.

Детальніше за посиланням: <http://surl.li/tnyim>.

У Віснику НААУ №7 – 8 опублікована стаття Андрія Лук'яненка на тему **“Практичні аспекти застосування систем BIREG та SENT українськими перевізниками”**. Угорська система BIREG та польська система SENT є системами електронного реєстрування та моніторингу перевезень. Вони розглядаються як інноваційні інструменти, спрямовані на підвищення рівня автоматизації та оптимізації логістичних процесів у сфері перевезень.

Українські перевізники стикаються з низкою викликів і труднощів у сучасній транспортній індустрії, серед яких актуальним стає питання використання іноземних технологічних рішень для оптимізації та автоматизації своєї діяльності. У цьому контексті виникає проблема вивчення та використання зі сторони українських перевізників таких систем, як BIREG та SENT, що розроблені угорськими та польськими спеціалістами. Ці системи мають низку переваг, таких, наприклад, як ефективне реєстрування, моніторинг перевезень та товарів, але їх потенціал та придатність для українського транспортного ринку ще не були досліджені та оцінені належним чином. Специфіка української транспортної системи, правові та технічні аспекти, а також особливості бізнес-процесів у цій галузі можуть створювати перешкоди для успішної інтеграції систем BIREG та SENT в український контекст. Питання безпеки даних та зручності використання цих систем стають ключовими аспектами, які потребують детального дослідження та аналізу. Отже, у цій статті робиться спроба визначити можливості та виклики використання угорської системи BIREG та польської системи SENT українськими перевізниками, а також розроблення стратегій та рекомендацій для успішного подолання всіх викликів і перешкод, що можуть виникнути в процесі використання цих ресурсів з боку українського транспортного сектору.



01 січня 2021 року в Угорщині набув чинності абсолютно новий регламент і вступила в дію так звана система BIREG. Початкова мета BIREG полягала в контролі та моніторингу законного використання двосторонніх та багатосторонніх дозволів, які використовуються для міжнародних автомобільних перевезень вантажів, що підлягають дозволу. Система [BIREG](#) спочатку застосовувалася до всіх транскордонних перевезень, включаючи перевізників із Європейського Союзу. З часом її сферу було звужено лише до автомобільних перевезень із залученням третіх країн.

Детальніше за посиланням: <http://surl.li/qcgaan>.



# 5. РОБОТА ЧЛЕНІВ КОМІТЕТУ У СФЕРІ ЗАКОНОТВОРЧОСТІ

У квітні у Комітеті НААУ підготували та направили Державній службі України з безпеки на транспорті проект Закону «Про внесення змін до деяких Законів України у сфері автомобільного пасажирського транспорту». Зокрема, документом пропонується у Законі «Про автомобільний транспорт» закріпити контрольну закупівлю послуг на автотранспорті, яку мають здійснювати працівники центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті. Зміст контрольної закупівлі полягає у придбанні або споживанні послуг, які надаються автомобільними пасажирськими перевізниками, іншими особами, що здійснюють перевезення пасажирів автомобільним транспортом, автостанціями, суб'єктами господарювання, що надають послуги комерційного посередництва з продажу квитків, для перевірки дотримання переліченими суб'єктами вимог законодавства про автомобільний транспорт. Передбачається, що Порядок контрольної закупівлі послуг на автомобільному транспорті має визначити Кабмін після ухвалення закону. Автори ініціативи звертають увагу, що в Україні поширене надання послуг автомобільних пасажирських перевезень суб'єктами, які не зареєстровані як суб'єкти господарювання, не отримали ліцензії за законом або не мають необхідних документів дозвільного характеру на виконання регулярних перевезень пасажирів. Низка таких перевізників надають послуги під виглядом нерегулярних перевезень «на замовлення».

Дехто використовує автомобілі пасажиромісткістю не більше 9 осіб включно з водієм. Відзначається, що важливим фактором, який сприяє нелегальним перевезенням, є співпраця тіньових перевізників із продавцями квитків, які діють як комерційні посередники (агенти, автостанції). Правила надання агентських послуг продавцями автобусних квитків не вимагають перевірки в автомобільного перевізника наявності ліцензії, документів дозвільного характеру на регулярні перевезення. Агентські договори укладаються з усіма охочими перевізниками. Через це явної шкоди зазнають автомобільні перевізники, які працюють із дотриманням вимог закону. За наявності посередника у відносинах пасажир-перевізнак встановити комерційну мету перевезень неможливо.

Детальніше за посиланням: <http://surl.li/buzjta>.





НАЦІОНАЛЬНА АСОЦІАЦІЯ  
АДВОКАТІВ УКРАЇНИ

