

DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-233-3-21>

Клинчук Вікторія
докторка філософії в галузі права

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ В ДЕРЖАВАХ-ЧЛЕНАХ ЄС: АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

Анотація. Державне регулювання у сфері транспорту в державах-членах ЄС визначається як комплекс правових та економічних інструментів, за допомогою яких держава в особі її органів (спеціально створеного незалежного регулятора) здійснює вплив на діяльність суб'єктів природних монополій у сфері транспорту та суб'єктів господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках у сфері транспорту, з метою забезпечення ефективного функціонування ринку у сфері транспорту. На основі здійснення порівняльної характеристики адміністративно-правового статусу національних регуляторних органів у сфері транспорту держав-членів ЄС обґрунтовано доцільність виокремлення інституційних моделей державного регулювання у сфері транспорту у державах-членах ЄС.

На основі сформульованих теоретичних висновків визначено, що органом державного регулювання у сфері транспорту в Україні має стати Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту.

Ключові слова: державне регулювання, сфера транспорту, незалежні регулятори, держави-члени ЄС.

Вступ

Важливою галуззю економіки будь-якої держави є сфера транспорту. Забезпечення доступу споживачів до

транспортних послуг є необхідним для реалізації фундаментальних прав людини. Незважаючи на важливість сфери транспорту для соціально-економічного розвитку держави, її ефективному функціонуванню заважає низка проблем, пов'язаних, зокрема, із неналежним здійсненням державного регулювання, низькою якістю послуг у сфері транспорту, неефективним механізмом захисту прав споживачів транспортних послуг. Це свідчить про нагальну потребу проведення реформ у сфері транспорту, спрямованих на удосконалення механізму державного регулювання, зокрема, його інституційного та функціонального забезпечення.

Відповідно до вимог законодавства Європейського Союзу державне регулювання залізничного, морського, повітряного транспорту має здійснюватися незалежним регулятором.

Дослідженням проблем державного регулювання займаються такі зарубіжні вчені, як М. Лодж, Р. Болдвін, М. Кейв, Дж. Маджоне, А. Огюс та ін.

Однак, аналіз наукової літератури свідчить про те, що правові проблеми державного регулювання у певних сферах економіки в цілому та у сфері транспорту зокрема є відносно новим напрямком дослідження у науці адміністративного права. У науковій літературі були частково досліджені питання, що стосуються розуміння сутності державного регулювання у сфері транспорту його цілей, ознак, принципів, функцій, форм та методів здійснення. Однак поза увагою залишилися питання, що стосуються комплексної характеристики діяльності регуляторів у сфері транспорту у державах-членах ЄС, питання особливостей співпраці незалежних регуляторів у сфері транспорту в Європі.

1. Адміністративно-правові засади державного регулювання у сфері транспорту в Європейському Союзі

У державах-членах ЄС державне регулювання у сфері транспорту відноситься до пріоритетних функцій держав, оскільки створення правових стимулів щодо розвитку транспортної системи є одним з основних резервів підвищення добробуту суспільства та його економічного потенціалу.

Регулювання у сфері транспорту на рівні ЄС здійснюється на трьох рівнях:

- на рівні Співтовариства;
- на національному рівні;
- на регіональному або місцевому рівні.

Аналіз становлення і розвитку законодавства ЄС у сфері транспорту свідчить про те, що його вимоги щодо інституційного забезпечення транспортного регулювання як на рівні ЄС, так і на національному рівні, формувалися поступово.

Для початку пропонуємо розглянути загальне становлення і розвиток законодавства ЄС у сфері державного регулювання транспортної галузі.

З метою здійснення контролю над перевезеннями при розподілі ринків перевезень, фіксування транспортних тарифів і умов діяльності, недопущення зайняття домінуючого становища на ринку перевезень одним суб'єктом та створення умов для започаткування конкурентного середовища у сфері залізничного транспорту Радою ЄС було зроблено перший крок шляхом прийняття Регламенту Ради (ЄС) № 1017/68 від 19 липня 1968 р. про застосування правил конкуренції в сферах залізничного, автомобільного та внутрішнього водного транспорту [21].

26 червня 1969 р. було прийнято Регламент Ради (ЄС) № 1192/69 [24] та Регламент Ради (ЄС) № 1191/69 [23], якими

було встановлено загальні правила та процедури виплати компенсацій, що випливають із нормалізації рахунків суб'єктів господарювання залізниці та відшкодування фінансових витрат, спричинених виконанням зобов'язань, властивих концепції публічних послуг в галузі залізничного, автомобільного та внутрішнього водного транспорту.

Прийняття Регламенту Ради (ЄС) № 1107/70 від 4 червня 1970 р. [22] щодо фінансової допомоги в сферах залізничного, автомобільного та внутрішнього водного транспорту, було спрямоване на усунення розбіжностей, які спотворюють умови конкуренції на ринку перевезень. З цією метою були встановлені певні правила надання фінансової допомоги в галузі залізничного, автомобільного та внутрішнього водного транспорту.

Далі було прийняття Регламенту Ради (ЄС) № 3578/92 від 2 грудня 1992 р. про внесення змін і доповнень до Регламенту Ради (ЄС) № 1107/70 [6] щодо надання фінансової допомоги в сферах залізничного, автомобільного та внутрішнього водного транспорту, який встановлює норми права стосовно надання допомоги та питань інвестування транспортної інфраструктури, спеціально розробленої для змішаних перевезень за умови їх використання за призначенням. Оскільки пункт 1 ст. 3 Регламенту Ради (ЄС) № 1107/70 [22] передбачає, що держави-члени ЄС можуть надавати допомогу, спрямовану на сприяння розвитку більш економічної транспортної системи і технологій для Співтовариства взагалі та розвитку змішаних перевезень.

Наступним кроком стало прийняття Директиви Ради ЄС 95/18/ЄС від 19 червня 1995 р. [4] про ліцензування залізничних підприємств, що ставить за мету забезпечення прав доступу до залізничних інфраструктур на рівній та недискримінаційній основі на території всього Європейського Співтовариства

шляхом введення ліцензій для залізничних підприємств, які надають послуги, зазначені в ст. 10 Директиви 91/440/ЄС [3].

Директива Ради 95/19/ЄС від 19 червня 1995 р. [5], яка встановлює норми для того, щоб залізничні підприємства та утворені ними групи, які надають послуги, визначені в ст. 10 Директиви Ради ЄС 91/440/ЄС [3], в повній мірі отримали вигоду від нових прав доступу, та оскільки з цієї метою необхідно створити систему розподілу потужностей інфраструктури та плати за користування інфраструктурою, яка буде однаковою та недискримінаційною на всій території Співтовариства [60].

Відповідно до аналізу зазначених актів, ми можемо зробити висновок, що основною метою при формуванні правил у сфері транспорту було започаткування конкурентного середовища. Також велику увагу було приділено питанням фінансової допомоги та підтримки підприємствам у сфері транспорту і компенсації витрат, спричинених виконанням зобов'язань, властивих концепції публічних послуг (послуг загального інтересу).

Також правові засади державного регулювання у сфері транспорту за законодавством ЄС знайшли своє відображення у низці директив та регламентів. А саме, відповідно до вимог ст. 10.7 Директиви 2001/12/ ЄС Європейського Парламенту та Ради, яка регулює питання розвитку залізниць Співтовариства, мають бути створені регуляторні органи. Діяльність таких органів повинна здійснюватися без завдання шкоди для громад та не суперечити національним положенням, що стосуються конкурентної політики.

Регуляторний орган повинен бути створений відповідно до ст. 30 Директиви 2000/14/ЄС Європейського Парламенту та Ради [9], або має бути визначений будь-який інший орган, що користуватиметься такою ж мірою незалежності, та

контролюватиме дотримання правил конкуренції на ринку, що надає послуги на ринку залізничних перевезень, включаючи залізничні вантажні перевезення.

Цей орган створюється відповідно до правил, встановлених у ст. 30 (1) зазначеної Директиви. Так, будь-який заявник або зацікавлена особа може подати скаргу до цього органу, якщо її права були порушені.

На підставі скарги або за власною ініціативою, регуляторний орган при першій нагоді приймає рішення про необхідність вжиття заходів щодо виправлення ситуації на ринку надання транспортних послуг [10].

Згідно з положеннями ст. ст. 30 і 31 Директиви 2001/14/ЄС Європейського Парламенту та Ради держави-члени ЄС повинні створити регуляторні органи.

Варто зазначити, що заявники мають право скаржитися до регуляторного органу, якщо вони вважають, що їхні права були дискриміновані, або несправедливо обмежені.

В свою чергу, регулятивний орган повинен протягом двох місяців з дня отримання усієї інформації розглянути скаргу та вжити заходи для виправлення ситуації в межах своєї компетенції.

Так, ст. 31 зазначеної Директиви регулює питання співпраці регуляторних органів. Національні регуляторні органи держав-членів ЄС можуть обмінюватися інформацією про свою практичну діяльність з метою дотримання принципів діяльності Співтовариства [11].

Відповідно до вимог Директиви 2012/34/ЄС Європейського Парламенту та Ради держави-члени ЄС повинні забезпечити розмежування управлінських та регуляторних рішень у сфері залізничного транспорту і гарантувати високий ступінь незалежності національних регуляторних органів [12].

Зокрема, щодо правового статусу, складу та порядку створення відповідного органу, який має здійснювати регулювання у сфері транспорту, то відповідно до вимог Директиви 2016/2370/ЄС держави-члени ЄС повинні на законодавчому рівні забезпечити, що:

- регуляторний орган юридично відокремлений та функціонально незалежний від усіх підконтрольних організацій;
- члени регуляторного органу не братимуть участі в діяльності або не матимуть будь-якого інтересу в підприємствах чи організаціях, що працюють у сфері транспорту;
- призначення членів регуляторного органу здійснюється за прозорими та демократичними процедурами;
- звільнення членів регуляторного органу здійснюється за чіткими підставами та не може застосовуватись як засіб політичного тиску [8].

Проаналізовані нормативно правові акти ЄС свідчать про доцільність створення незалежних регуляторних органів у сфері транспорту, які у своїй діяльності повинні керуватися принципами верховенства права, законності, доступності, прозорості, гласності, відкритості процедури державного регулювання. Держави-члени ЄС повинні забезпечити належне функціонування регуляторів [57, с. 93].

Отже, ми дослідили загальні правові засади транспортного законодавства ЄС, і можемо зробити висновок, що основною його метою є розвиток конкурентного середовища та встановлення загальнообов'язкових правил, яких повинні дотримуватися всі держави-члени ЄС.

2. Адміністративно-правовий статус національних регуляторних органів у сфері транспорту держав-членів ЄС: порівняльна характеристика

Згідно з Директивами ЄС, які були проаналізовані у попередньому підрозділі, варто зауважити, що однією з важливих вимог до держав-членів ЄС є вжиття заходів щодо лібералізації ринку надання транспортних послуг. Такі заходи спрямовані на забезпечення вільного доступу до транспортної інфраструктури для всіх суб'єктів господарювання, які відповідають встановленим вимогам. Також однією з важливих вимог для держав-членів ЄС є створення незалежних регуляторних органів у сфері транспорту, діяльність яких буде пов'язана з безпосереднім регулюванням ринку надання транспортних послуг.

Кожна держава-член ЄС обрала власний шлях формування регуляторних органів у сфері транспорту відповідно до Директиви 2001/14/ЄС. У деяких випадках роль та організація регуляторів з часом суттєво змінилися [7].

В Австрійській Республіці національним регуляторним органом у сфері залізничного транспорту є Комісія з контролю залізниць, яка була створена 26 серпня 1999 р. [56, с. 77]. У Королівстві Бельгія функціонує Служба регулювання залізничного транспорту та експлуатації національного аеропорту Брюсселя, яка була створена 25 жовтня 2004 р. У Королівстві Швеція також функціонує незалежний регулятор у сфері транспорту – Шведське транспортне агентство, яке було створене 1 січня 2009 р. У Королівстві Іспанія незалежним регуляторним органом виступає Національна комісія з регулювання ринків та конкуренції, яку було створено 7 жовтня 2013 р. [56, с. 77]. 1 квітня цього ж року у Королівстві Нідерланди було створено незалежний регуляторний орган – Адміністрацію споживачів та ринків. У Чеській Республіці

функціонує Управління доступу до транспортної інфраструктури, яке було створено 1 квітня 2017 р.

Незалежні регулятори у сфері транспорту у державах-членах ЄС були утворені в різні роки. Це пов'язано з такими факторами. По-перше, це залежить від дати вступу до ЄС, а по-друге, безпосередньо від процесу формування незалежного регулятора. У деяких державах-членах ЄС були сформовані окремі незалежні регуляторні органи, а у інших такі органи були створені шляхом реформування вже діючих органів. Наприклад, у Королівстві Нідерланди Адміністрація споживачів і ринків була створена шляхом злиття Управління споживачів, Органу з регулювання конкуренції та Незалежного органу з регулювання поштового зв'язку [44]. У Республіці Польща Управління залізничного транспорту було створене шляхом перетворення Головної залізничної інспекції [48].

Що стосується правових підстав утворення регуляторних органів у сфері транспорту, то вони теж різняться. Наприклад, у таких державах-членах ЄС, як Республіка Австрія, Республіка Болгарія, Велика Британія, Федеративна Республіка Німеччина, Грецька Республіка, Фінляндська Республіка, Французька Республіка, Республіка Хорватія, Республіка Угорщина, Республіка Ірландія, Італійська Республіка, Велике Герцогство Люксембург, Латвійська Республіка, Королівство Нідерланди, Республіка Польща чинні закони про залізничний транспорт були доповнені окремими положеннями про регуляторні органи у сфері транспорту. У Королівстві Бельгія правовою підставою функціонування незалежного регуляторного органу у сфері транспорту є спеціальний Королівський Указ, а у Литовській Республіці – Кодекс залізничного транспорту. Що стосується Чеської Республіки та Королівства Іспанія, то у цих державах-членах ЄС були прийняті окремі

закони про функціонування незалежних регуляторних органів у сфері транспорту.

Пропонуємо розглянути сфери регулювання незалежних регуляторних органів у сфері транспорту у державах-членах ЄС. Наприклад, у Республіці Австрія, Республіці Болгарія, Королівстві Данія, Грецькій Республіці, Фінляндській Республіці, Республіці Ірландія, Латвійській Республіці, Республіці Польща, Румунії діють національні регулятори, діяльність яких поширюється виключно на сферу залізничного транспорту.

У таких країнах, як Федеративна Республіка Німеччина, Королівство Іспанія, Республіка Хорватія, Литовська Республіка, Велике Герцогство Люксембург, Королівство Нідерланди, Республіка Словенія, Республіка Естонія незалежні регуляторні органи мають ширші сфери впливу. А саме, в межах одного регуляторного органу функціонують різні сектори, які здійснюють регулювання у сферах електронних комунікацій, електроенергетики та газу, поштового зв'язку, аудіовізуальних комунікацій, повітряного та залізничного секторів.

У таких державах-членах ЄС, як Королівство Бельгія та Чеська Республіка, до сфери регулювання належать відносини, що виникають на ринках у сфері залізничного та повітряного транспорту [51, с. 332].

У Великій Британії та Французькій Республіці до сфери впливу регуляторних органів у сфері транспорту належать ринки залізничного та автомобільного транспорту.

У Республіці Угорщина [37], Італійській Республіці [32], Республіці Словаччина [40] до сфер впливу регуляторного органу у сфері транспорту належать ринки залізничного, повітряного, морського та автомобільного транспорту.

Можемо зробити висновок, що регуляторні органи держав-членів ЄС здійснюють державне регулювання як у різних

сферах транспорту, так і у інших сферах. Це залежить від структури побудови регуляторних органів.

Важливим питанням загальної характеристики національних регуляторних органів у сфері транспорту держав-членів ЄС є місце цих органів у механізмі держави. Досліджуючи це питання, ми можемо стверджувати, що ці органи є незалежними від органів державної влади. Така незалежність забезпечується адміністративною, фінансовою, управлінською автономією, а також фінансовою автономією (наявність власних активів) [51, с. 332].

Однак, у деяких країнах функції регуляторних органів виконують органи державного управління. Так, наприклад, у Латвійській Республіці функціонує Державна адміністрація залізниць. Це є орган державного управління, який було створено з метою виконання функцій державного управління та регулювання сфери залізничного транспорту [34]. Державна адміністрація залізниць поряд з такими регуляторними функціями, як ліцензування, врегулювання суперечок, сприяння розвитку конкуренції, також виконує низку функцій державного управління, які не пов'язані з регулюванням ринку залізничного транспорту. Зокрема, це державна реєстрація залізничної інфраструктури та залізничного рухомого складу, координація, реєстрація та виконання проектів контрактів на закупівлю залізниць, розробка галузевої екологічної політики та програми дій, аналіз ризиків інфраструктури та впровадження заходів щодо її скорочення [34].

У липні 2008 р. Європейська Комісія звернулася до Латвійської Республіки з вимогою про збільшення рівня фінансової та організаційної незалежності Державної адміністрації залізниць від Міністерства транспорту [34].

У Королівстві Бельгія, Республіці Болгарія, Республіці Естонія, Литовській Республіці, Латвійській Республіці,

Королівстві Швеція, Республіці Словенія національні регуляторні органи у сфері транспорту очолюють директори, які мають заступників. Наприклад, у Королівстві Бельгія Служба регулювання залізничного транспорту та експлуатації національного аеропорту Брюсселя складається з Директора, заступника Директора, адміністративного експерта та радників [47]. А у Королівстві Швеція Шведське транспортне агентство складається з Генерального директора, заступника Генерального директора, відділу з регулювання цивільної авіації та морського транспорту, відділу з регулювання залізничного та автомобільного транспорту, відділу ліцензування, відділу інформації про транспортні засоби, відділу стратегічного розвитку та управління [49]. В Агентстві комунікаційних мереж та послуг Республіки Словенія функціонує колегіальний орган управління – Рада. Раду очолює Директор, який має заступника [26]. У Агентстві сформовані та діють такі сектори, як сектор регулювання телекомунікацій, сектор управління радіочастотним спектром, сектор електронних засобів масової інформації, сектор регулювання ринку залізничних послуг, сектор регулювання та нагляду за ринком поштових послуг, сектор економічного аналізу, сектор вимірювання та контролю радіочастотного спектру, сектор контролю операторів мереж, сектор моніторингу інвестицій в інфраструктуру, сектор юридичних справ, сектор підтримки діяльності [26].

У Республіці Австрія, Великій Британії, Чеській Республіці, Королівстві Данія, Королівстві Іспанія, Республіці Хорватія, Королівство Нідерланди національні регуляторні органи у сфері транспорту очолюють голови. Так, наприклад, у Королівстві Данія Залізнична рада складається з Голови, 6 членів та ряду представників [1]. У Хорватському регуляторному агентстві з мережевих операцій функціонує колегіальний

орган управління – Рада, що складається з п'яти членів, включаючи Голову та заступника Голови Ради [27]. У Королівстві Нідерланди Адміністрація споживачів і ринків складається з Голови правління, та членів правління [44]. Цей орган має дев'ять організаційних підрозділів, які взаємодіють між собою: «Споживач», «Телекомунікації, транспорт та пошта», «Енергія», «Конкуренція» та «Здоров'я», «Правові справи», «Оперативне управління», «Управління, політика та зв'язок» та Економічне бюро. У цьому органі працює понад 550 фахівців [44].

У Грецькій Республіці, Французькій Республіці, Італійській Республіці, Республіці Польща, Португальській Республіці, Румунії незалежні регуляторні органи у сфері транспорту очолюють президенти. Так, наприклад, Орган регулювання залізничного транспорту у Грецькій Республіці складається з Президента, віце-президента та трьох регулярних членів, кожен із яких має заступника [41]. Національна рада з нагляду за залізничним транспортом Румунії складається з Президента та 4 членів, які є спеціалістами у таких сферах, як економічна, правова, залізнична, державне управління [50, с. 20]. У Французькій Республіці орган регулювання залізничної діяльності складається з Президента, 7 членів та 60 агентів [42]. В Італійській Республіці Адміністрація регулювання транспорту складається з Президента, двох уповноважених та штату працівників [32]. У Республіці Польща Управління залізничного транспорту складається з Президента, двох віце-президентів, генерального директора і осіб, що керують організаційними підрозділами та відділами [28]. Управління складається з таких організаційних одиниць: Відділу моніторингу та безпеки, Департаменту юридичних послуг, Відділу кадрів та регулювання, Управління планування та нагляду, Департаменту пасажирського транспорту, Департаменту

регулювання ринку, Кафедри технології та продукції, Управління інформаційних технологій, Кабінету генерального директора, Канцелярії Президента [28]. У Португальській Республіці управління Органом мобільності та транспорту здійснюється через колегіальний орган – Раду – до складу якої входить Президент, віце-президент, ліцензований член [39].

У Республіці Ірландія Комісія з питань залізничного регулювання складається з Уповноваженого, заступника Уповноваженого (є головним інспектором, який відповідає за оцінювання відповідності, сертифікацію та видачу дозволів на надання послуг), головного інспектора, який відповідає за дотримання нагляду у сфері залізничного транспорту та виконання основних завдань органу, головного інспектора, який відповідальний за гармонізацію законодавства, представника Комісії з питань залізничного регулювання в Європейському залізничному агентстві та штатних працівників [36].

Отже, склади регуляторних органів у сфері транспорту держав-членів ЄС мають певні спільні та відмінні риси. Так, у деяких державах-членах ЄС регуляторні органи у сфері транспорту очолюються президентом або головою, а у інших державах-членах ЄС діють колегіальні органи управління (ради). Спільною рисою є те, що у всіх регуляторних органах формуються штати працівників.

Щодо вимог до керівників та членів регуляторних органів у сфері транспорту у державах-членах ЄС, то вони також мають певні спільні і відмінні риси. Так, наприклад, у Чеській Республіці Головою Управління доступу до транспортної інфраструктури може бути особа, яка є:

- дієздатною;
- має бездоганну репутацію;
- має повну вищу освіту (ступінь магістра);

- має принаймні 7 років досвіду служби в державних органах, з яких щонайменше 3 роки обіймала керівні посади [29].

Також у Законі Чеської Республіки про Управління доступу до транспортної інфраструктури визначено низку вимог, за яких особа більше не може очолювати Управління, а саме:

- якщо особа більше не відповідає зазначеним вище вимогам;
- є будь-яка інша причина, яка призвела до несумісності з виконанням функцій Голови Управління згідно із Законом про Управління доступу до транспортної інфраструктури або Законом про конфлікт інтересів;
- якщо особа своїми діями «підірвала» довіру до незалежності й неупередженості Управління;
- якщо особа вирішила піти з посади за власним бажанням.

Уряд Чеської Республіки може звільнити Голову Управління з займаної посади, якщо він не виконує свої обов'язки більше, ніж пів року [29].

Відповідно до вимог ч. 4 ст. 82 Федерального закону про залізниці Республіки Австрія, членство у Комісії з контролю залізниць припиняється у разі:

- смерті особи;
- закінчення терміну перебування на службі;
- наявності психічних або фізичних вад, що перешкоджають здійсненню діяльності;
- відмова у членстві [2].

Повертаючись до вимог до керівників та членів регуляторних органів у сфері транспорту, то у ч. 4 ст. 11 Закону про залізничний транспорт Республіки Польща передбачено, що особа, яка претендує на посаду Президента Управління залізничного транспорту, повинна:

- бути громадянином Республіки Польща;

- мати вищу юридичну освіту (ступінь магістра);
- бути правоздатною;
- мати управлінські навички;
- мати щонайменше 6 років стажу роботи, включаючи 3 роки стажу в якості керівника;
- не бути засудженою та покараною за вчинення умисного злочину або фінансового правопорушення [17].

У Фінляндській Республіці [19] та Французькій Республіці [42] основними вимогами до керівників регуляторних органів у сфері транспорту є:

- повна вища освіта;
- досвід роботи у сфері управління;
- знання сфери транспорту.

Щодо порядку формування регуляторних органів у сфері транспорту, то тут теж є певні особливості. Так, у Республіці Хорватія Голову, заступника Голови та членів Ради Хорватського регуляторного агентства з мережевих операцій призначає на посади і звільняє з посад Парламент Республіки за поданням Уряду Республіки [27].

У Французькій, Італійській і Литовській Республіках керівники регуляторних органів призначаються Президентами Республік. Однак, тут теж є свої особливості. Так, в Італійській Республіці Президент та двоє уповноважених регуляторного органу у сфері транспорту призначаються Указом Президента Республіки за рішенням Ради Міністрів за пропозицією компетентного Міністра інфраструктури та транспорту [32]. У Литовській Республіці Директор Органу регулювання зв'язку призначається Президентом Республіки. Члени Ради регуляторного органу призначаються Президентом Литовської Республіки за пропозицію Прем'єр-міністра [43].

У Чеській Республіці, Королівстві Іспанія, Фінляндській Республіці, Латвійській Республіці, Грецькій Республіці уряд призначає керівників регуляторних органів. Так, у Чеській Республіці Голову регуляторного органу призначає і звільняє Уряд Республіки [29]. У Королівстві Іспанія члени Ради, включаючи Президента та Віце-президента, призначаються Урядом, за пропозицією Міністра економіки та конкурентоспроможності [16]. У Латвійській Республіці Директор регуляторного органу у сфері транспорту призначається Урядом за пропозицією Міністра транспорту [34]. Так, члени регуляторного органу у сфері транспорту у Грецькій Республіці обираються та призначаються Урядом за пропозицією Міністра інфраструктури та мереж та висновку Комітету з питань інституцій та прозорості Парламенту [41].

У Республіці Польща Президент регуляторного органу у сфері транспорту призначається Прем'єр-міністром з числа осіб, які були обрані через відкритий конкур за поданням Міністра транспорту [48]. Міністр транспорту, за поданням Президента регуляторного органу, призначає двох віце-президентів Управління залізничного транспорту [17].

У Королівстві Бельгія, Республіці Болгарія, Великій Британії керівний склад регуляторного органу у сфері транспорту призначає Міністр транспорту. У Королівстві Бельгія спочатку проводиться конкурс. Про вакансію Директора, заступника Директора та вакансії експертів регуляторного органу у сфері транспорту публікується повідомлення у Бюлетені Королівства Бельгії із зазначенням вимог до кандидатів, також вказуються строки подачі заяв бажаючих обійняти згадані посади [14]. SELOR – Відділ відбору Федерального уряду – він здійснює підбір кандидатів на посади Директора, заступника Директора та експертів. Обраних кандидатів на посади призначає Міністр

транспорту [14]. У Республіці Болгарія Виконавчий директор регуляторного органу у сфері транспорту призначається Міністром транспорту, інформаційних технологій та зв'язку за погодженням з Прем'єр-міністром. Виконавчий директор призначає та звільняє штатних працівників Виконавчого агентства «Залізнична адміністрація» [14]. У Великій Британії Державний секретар з питань транспорту призначає Голову і членів правління регуляторного органу [18].

У Республіці Австрія та Республіці Естонія голів регуляторних органів призначає Міністр юстиції. Так, у Республіці Австрія Голова та заступник Комісії з контролю залізниць призначаються Федеральним міністерством юстиції. Інші члени – експерти у відповідних транспортних секторах або інших сферах мережі – призначаються Федеральним урядом за рекомендацією Федерального міністерства транспорту, інновацій та технологій [35]. У Республіці Естонія Раду з питань конкуренції очолює Генеральний директор, який призначається на посаду та звільняється з посади Міністром юстиції за пропозицією Генерального секретаря [15].

У Королівстві Нідерланди члени правління регуляторного органу у сфері транспорту призначаються Міністром економіки [44].

У Румунії Президент Ради залізничного нагляду призначається наказом Голови Ради з питань конкуренції [45].

Отже, порядок формування регуляторних органів у сфері транспорту у державах-членах ЄС має свої визначені особливості. Це пов'язано з формою правління, а також низкою функцій, якими наділені органи державної влади.

Також вважаємо за доцільне дослідити термін перебування на посадах у незалежних регуляторних органах у сфері транспорту. Так, у Королівстві Данія Голова та члени Залізничної

ради призначаються на 4 роки [1]. У Республіці Австрія, Румунії, Великій Британії, Грецькій Республіці, Фінляндській Республіці, Республіці Хорватія, Литовській Республіці голова та члени регуляторного органу у сфері транспорту призначаються на 5 років з правом бути призначеними повторно. У Чеській Республіці Голову регуляторного органу у сфері транспорту призначають на 6 років з правом бути призначеним повторно [29]. Керівник та члени регуляторного органу у сфері транспорту у Королівстві Іспанія та у Французькій Республіці призначаються на 6 років без права бути призначеними повторно. Директор і заступник директора Служби регулювання залізничного транспорту та експлуатації національного аеропорту Брюсселя у Королівстві Бельгія призначаються на 6 років, а експерти Служби працюють безстроково [14]. Президент і члени регуляторного органу у сфері транспорту Італійської Республіки призначаються на 7 років без права бути призначеними повторно [32].

Також варто зазначити, що у ст. 82 Федерального закону про залізниці Республіки Австрія вказано, що протягом одного року після припинення членства в Комісії з контролю залізниць Голова, його заступник та інші члени не мають права обіймати посади або виконувати будь-які професійні обов'язки на залізничних підприємствах, у компаніях залізничної інфраструктури, розподільчих органах, також не мають права бути операторами сервісних центрів [2]. Більш жорсткі вимоги встановлені частиною 1 розділу 24 Закону 3891/2010 Грецької Республіки про реструктуризацію, консолідацію та розвиток діяльності OSE та групи TRAINOSE та інші положення для залізничного сектору, в якій вказано, що після закінчення служби члени Органу регулювання залізничного транспорту не мають права наступні 2 роки обіймати посади у роботі

транспортних підприємств, діяльність яких регулювали [30]. Такі вимоги пов'язані з тим, що особи, які раніше займали керівні посади та були членами регуляторних органів у сфері транспорту, володіють певною інформацією, яку можуть використати на користь підприємства.

Регуляторні органи у сфері транспорту держав-членів ЄС звітують про свою діяльність перед органами виконавчої влади і перед населенням. Кожного року регуляторні органи готують і подають звіти про свою діяльність. У Республіці Австрія Комісія з залізниць підзвітна Федеральному уряду [2] та Федеральному міністерству транспорту, інновацій та технологій [2]. У Королівстві Бельгія, Республіці Болгарія, Грецькій Республіці, Республіці Угорщина, Латвійській Республіці незалежні регуляторні органи подають щорічні звіти до Міністерства транспорту. Так, наприклад, Виконавчий директор регуляторного органу у сфері транспорту Республіки Болгарія щорічно подає до Міністра транспорту, інформаційних технологій та комунікацій звіт про свою діяльність [58]. Регуляторні органи у сфері транспорту у Великій Британії, Королівстві Іспанія звітують перед парламентом. У Чеській Республіці, Республіці Хорватія, Литовській Республіці незалежні регуляторні органи подають річні звіти до парламенту і до уряду. Так, наприклад, у Чеській Республіці Голова регуляторного органу у сфері транспорту до 31 березня кожного року подає до Палати депутатів і Уряду Республіки комплексний звіт про свою діяльність та фінансові результати за попередній календарний рік [29]. Регуляторний орган Королівства Нідерланди звітує перед Міністерством економіки [44], а у Республіці Естонія Рада з питань конкуренції готує та подає щорічні звіти до Міністерства юстиції [17].

Питання підзвітності безпосередньо пов'язане з процесом формування регуляторних органів у сфері транспорту

у державах-членах ЄС. Тобто, регуляторні органи у сфері транспорту звітують перед тими органами державної влади, які приймали участь у їх формуванні.

Що стосується питання джерел фінансування незалежних регуляторних органів у сфері транспорту держав-членів ЄС, то тут є теж низка особливостей. Наприклад, регуляторні органи у сфері транспорту у Республіці Естонія, Грецькій Республіці, Литовській Республіці фінансуються з державного бюджету. У Республіці Болгарія регуляторний орган у сфері транспорту фінансується за рахунок бюджету Міністерства транспорту, інформаційних технологій та комунікацій [58]. У Великій Британії, Королівстві Данія, Французькій Республіці, Італійській Республіці регуляторні органи у сфері транспорту фінансуються за рахунок зборів з транспортних компаній, що діють на транспортному ринку. Так, Рада залізничного та автомобільного транспорту Великої Британії майже повністю фінансується за рахунок ліцензійного збору мережі Rail [46]. Орган регулювання залізничної діяльності та доріг у Французькій Республіці фінансується за рахунок відрахувань за користування інфраструктурою, пов'язаною з використанням національної залізничної мережі, відрахувань на основі обороту пасажирських автомобільних транспортних компаній та відрахувань на основі обороту автодорожніх концесіонерів [42]. В Італійській Республіці регуляторний орган у сфері транспорту фінансується виключно за рахунок зборів від керівників інфраструктури та підприємств, які функціонують на регульованих ринках. Обсяг внеску визначається щорічно Правлінням регуляторного органу у сфері транспорту та підлягає затвердженню Прем'єр-міністром за погодженням з Міністром економіки та фінансів [32].

Найбільш ефективними джерелами фінансування регуляторних органів у сфері транспорту є фінансування за рахунок

зборів з транспортних компаній, що діють на регульованих ринках.

Що стосується статусу працівників регуляторних органів у сфері транспорту у державах-членах ЄС, то особи, які займають керівні посади і входять до органів правління, є державними службовцями. Однак, є штатні працівники, які працюють за цивільно-правовими договорами. Так, наприклад, у Грецькій Республіці штат Органу регулювання залізничного транспорту складається з 50 осіб, з яких 20 працюють за трудовими договорами, 28 осіб працюють за цивільно-правовими договорами, 1 адвокат і 1 юридичний радник, який також працює за трудовим договором [30].

Також варто розглянути питання, що стосується основних повноважень регуляторних органів у сфері транспорту держав-членів ЄС. В загальному до таких основних повноважень належить: нормативно-правове регулювання, ліцензування, регулювання тарифів та цін, контрольно-наглядові повноваження, накладення санкцій, захист прав споживачів, розгляд скарг, моніторинг ринку. Пропонуємо більш детально розглянути згадані вище повноваження.

Так, що стосується нормативно-правового регулювання, то регуляторні органи у сфері транспорту у Республіці Австрія видають розпорядження [2]. У Республіці Естонія Генеральний директор Правління регуляторного органу у сфері транспорту видає директиви [15]. У Французькій Республіці Орган регулювання залізничної діяльності та доріг розробляє проекти нормативно-правових актів, що стосуються доступу до залізничної мережі, проектування, будівництва та використання інфраструктури залізничного транспорту та обладнання [42]. У Королівстві Швеція та у Республіці Хорватія регуляторні органи у сфері транспорту також

приймають нормативно-правові акти, які стосуються сфер їхньої діяльності.

Що стосується ліцензування діяльності у сфері транспорту, то у Республіці Болгарія, Великій Британії, Федеративній Республіці Німеччина, Чеській Республіці, Республіці Естонія, Грецькій Республіці, Фінляндській Республіці, Республіці Хорватія, Республіці Угорщина, Республіці Ірландія, Латвійській Республіці, Королівстві Нідерланди, Республіці Польща, Королівстві Швеція регуляторний орган у сфері транспорту видає ліцензії підприємствам, які бажають отримати доступ до мережі.

Що стосується ціноутворення на послуги, що надаються у сфері транспорту, то у Фінляндській Республіці, Французькій Республіці, Республіці Хорватія, Великому Герцогстві Люксембург, Королівстві Нідерланди регуляторний орган у сфері транспорту встановлює тарифи на послуги, що надаються суб'єктами господарювання у сфері транспорту.

Контрольно-наглядові повноваження регуляторних органів у сфері транспорту держав-членів ЄС відіграють важливу роль у регулюванні ринку надання послуг у сфері транспорту. Це безпосередньо пов'язано з тим, що здійснення контрольно-наглядових повноважень означає постійне спостереження за ринком, його гармонічним функціонуванням, контроль за доступом до залізничної інфраструктури.

Що стосується такого повноваження, як накладення санкцій регуляторними органами у сфері транспорту держав-членів ЄС, то слід розглянути досвід Королівства Нідерланди. Саме у законодавстві цієї держави дуже чітко розписана процедура накладення штрафних санкцій на порушників у сфері транспорту. Так, якщо компанії, які надають послуги на ринку у сфері транспорту, не дотримуються правил, які встановлені у законодавстві, то регуляторний орган має низку

юридичних засобів, за допомогою яких він може змусити порушника слідувати встановленим нормам. Це може бути або публічне попередження компанії, яка порушує встановлені норми, або накладення штрафних санкцій. Розмір штрафу залежить від правопорушення. Обов'язково враховуються обтяжуючі і пом'якшуючі обставини [44]. Зрештою, накладення санкцій регуляторними органами у сфері транспорту держав-членів ЄС пов'язане зі стимулюванням суб'єктів господарювання дотримуватися правил, які встановлені на ринку транспортних послуг.

Захист прав споживачів у сфері транспорту також відіграє надзвичайно важливу роль. Це пов'язано з тим, що діяльність регуляторів полягає у перевірці відповідності національного законодавства держав-членів ЄС, загальних умов надання послуг у сфері транспорту Регламенту Європейського Парламенту і Ради № 1371/2007/ЄС про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту [59]. Цей Регламент має на меті забезпечити кращий захист пасажирів на залізничному транспорті та гарантувати більш надійні та якісні залізничні послуги. Так, права пасажирів залізничного транспорту поширюються на всі міжнародні залізничні пасажирські послуги, що працюють в ЄС.

З метою захисту прав споживачів регуляторні органи держав-членів ЄС у сфері транспорту також зобов'язані розглядати скарги та заяви, які надходять від споживачів транспортних послуг, і приймати обґрунтовані рішення.

Так, наприклад, у Королівстві Нідерланди функціонує програма захисту прав споживачів *ConsuWijzer*. Будь-який споживач може залишити свій відгук про надання послуг суб'єктом господарювання. У *ConsuWijzer* є спеціальний лічильник, який підраховує позитивні та негативні відгуки споживачів, які отримали послуги у сфері транспорту. Якщо

споживчий лічильник нараховує значну кількість негативних відгуків про діяльність підприємства, то регуляторний орган зобов'язаний вживати заходи. Це можуть бути заходи різного характеру: як попередження про необхідність зміни методів роботи, так і накладання штрафних санкцій [53, с. 66]. Варто зазначити, що регуляторний орган Королівства Нідерланди обов'язково повідомляє про вжиті заходи споживачів.

Крім того, будь-яка особа може звернутися до ConsuWijzer і отримати консультацію стосовно своїх прав. Тобто, Орган для споживачів і регулювання ринків через програму ConsuWijzer постійно перебуває на зв'язку зі споживачами.

Цікавим видається досвід Республіки Австрія. Зокрема, з кінця травня 2015 р. у складі Комісії з контролю залізниць функціонує Агентство прав споживачів (Agency of Passenger Rights) [35]. Цей орган є структурним підрозділом Комісії з контролю залізниць. Основне завдання цього Агентства полягає у здійсненні захисту прав споживачів. У разі виникнення спору із залізничною, судноплавною компанією або авіакомпанією це Агентство забезпечує швидкий розгляд справи, його рішення є обов'язковим до виконання та він вирішує питання, що стосуються виплати належної компенсації особі, права якої були порушені.

Також варто зазначити про досвід захисту прав споживачів у Королівстві Іспанія. Будь-який споживач послуг у сфері транспорту має право подати скаргу у письмовій формі до Національної комісії з регулювання ринків та конкуренції. У скарзі особа повинна вказати, яким чином були порушені її права. В свою чергу, регуляторний орган у сфері транспорту Королівства Іспанія зобов'язаний належним чином розглянути скаргу, та повідомити особу-скаржника щодо прийнятого рішення і заходів, які були застосовані [38].

У Грецькій Республіці заявник також має право звернутися до Органу регулювання залізничного транспорту із зверненням або скаргуою через те, що керівник інфраструктури, залізничне підприємство або оператор інфраструктури прийняв несправедливе або дискримінаційне рішення. Орган регулювання залізничного транспорту зобов'язаний розглянути таке звернення або скаргу, і прийняти обґрунтоване рішення [41].

На сайті Комісії з питань залізничного регулювання Республіки Ірландія у розділі «Обслуговування» зазначена детальна інформація про порядок звернення до регуляторного органу споживачами транспортних послуг. Також зазначено, що якщо особа не володіє ірландською мовою, то вона може використувати англійську мову для звернення до органу, і відповідь особі буде надана англійською мовою. На сайті регуляторного органу зазначено, що у разі надходження поштового або електронного листа, протягом одного робочого дня з моменту отримання кореспонденції особі надається підтвердження. Особа отримує відповідь на звернення протягом 15 робочих днів [36].

Слід зауважити, що захист прав споживачів у сфері транспорту у державах-членах ЄС займає важливе місце. Це пов'язано з тим, що для будь-якої європейської держави дотримання прав і свобод люди і громадянина є пріоритетним [52, с. 112]. Будь-який регулятор у сфері транспорту розглядає звернення усіх споживачів транспортних послуг, які вважають, що їхні права були порушені, та обов'язково приймає рішення щодо таких звернень, і інформує особу, яка зверталася за захистом своїх прав.

Моніторинг ринку, який здійснюють регуляторні органи у сфері транспорту у державах-членах ЄС, полягає у тому, що регулятори збирають інформацію про ринок у сфері транспорту і здійснюють ґрунтовний аналіз його розвитку. За допомогою постійного моніторингу ринку регуляторні органи у сфері

транспорту визначають позитивні та негативні фактори, які впливають на нього.

Слід зауважити, що регуляторні органи у сфері транспорту у державах-членах ЄС кожного року заповнюють анкети на основі даних моніторингу транспортного ринку. Інформація, яка міститься у анкетах, підлягає обробці, після чого Європейська Комісія публікує звіт про моніторинг розвитку ринку залізничного транспорту. Останній звіт був опублікований у лютому 2019 р. [31].

Варто також зазначити, що регуляторні органи у сфері транспорту у державах-членах ЄС співпрацюють між собою і обмінюються власним досвідом роботи стосовно принципів своєї діяльності, а також практики прийняття рішень [55, с. 48].

Отже, з усього вищенаведеного випливає, що кожна держава-член ЄС пішла власним шляхом формування регуляторних органів у сфері транспорту. На підставі загальної характеристики діяльності регуляторів ми можемо виділити такі основні інституційні моделі державного регулювання у сфері транспорту у державах-членах ЄС:

- за критерієм кількості та галузевої компетенції регуляторів: галузева модель державного регулювання, за якої створюються окремі регулятори у різних сферах, зокрема, транспорту, енергетики, телекомунікацій та зв'язку, або єдиний регулятор, компетенція якого поширюється на всі мережеві галузі;
- за критерієм правового статусу органу державного регулювання: державне регулювання може здійснюватися незалежним регулятором, що має особливий статус та займає особливе місце в системі органів державної влади, або органами виконавчої влади, які наділені певними регуляторними функціями;

- за критерієм формування регулятора: основним суб'єктом у процесі формування регулятора виступає президент, або парламент, або органи виконавчої влади;
- за критерієм джерел фінансування регуляторів: діяльність регулятора фінансується з державного бюджету, або за рахунок зборів з транспортних компаній, які функціонують на транспортному ринку.

Вважаємо, що для України має становити значний інтерес загальна характеристика регуляторних органів у сфері транспорту у державах-членах ЄС. Це пов'язано з тим, що наша держава теж прагне створити незалежний регуляторний орган, який буде здійснювати регулювання ринку, на якому функціонують суб'єкти природних монополій у сфері транспорту та суб'єкти господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках.

3. Організаційно-правові засади співпраці незалежних регуляторів у сфері залізничного транспорту у Європі

Для ЄС важливе значення має розвиток сфери транспорту. Це пов'язано, в першу чергу, з економічним розвитком держав-членів ЄС. Саме тому діяльність Європейської Комісії спрямована на гармонізацію та стандартизацію функціонування транспортного ринку.

Для досягнення зазначених цілей важливим аспектом є співпраця між регуляторами у сфері транспорту. Основною метою такої співпраці є створення єдиного, конкурентоспроможного, стійкого та ефективного транспортного простору в Європі.

Основними принципами регулювання залізничного сектору є розмежування управління залізничною мережею та надання послуг із залізничних перевезень; розмежування фінансових рахунків між операторами; поступове відкриття ринку

залізничних перевезень (ліцензовані залізничні оператори в ЄС з необхідним сертифікатом безпеки можуть надавати послуги на відкритих ринках); гармонізація національних залізничних систем (стосується технічних, адміністративних розбіжностей між державами-членами ЄС для підвищення інтеоперабельності національних залізничних систем (inter-operability) та їхньої єдності (inter-connectivity)) [20].

Так, в червні 2011 р. було створено Групу незалежних регуляторів (Independent Regulators' Group – Rail) (далі – IRG-Rail). IRG-Rail працює як платформа для співпраці, обміну інформацією та практикою між національними регуляторами залізниць, що відповідає існуючій європейській нормативній базі [33]. Наразі до складу IRG-Rail входять транспортні регулятори з 31 країни, а саме: Республіки Австрія, Королівства Бельгія, Республіки Болгарія, Республіки Хорватія, Чеської Республіки, Королівства Данія, Республіки Естонія, Фінляндської Республіки, Французької Республіки, Республіки Північна Македонія, Федеративної Республіки Німеччина, Грецької Республіки, Республіки Угорщина, Республіки Ірландія, Італійської Республіки, Республіки Косово, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Великого Герцогства Люксембург, Королівства Нідерланди, Королівства Норвегія, Республіки Польща, Португальської Республіки, Румунії, Республіки Сербія, Республіки Словаччина, Республіки Словенія, Королівства Іспанія, Королівства Швеція, Швейцарії, Великої Британії.

Так, 9 червня 2011 р. п'ятнадцять незалежних транспортних регуляторів підписали Меморандум про порозуміння («Memorandum of Understanding»). У цьому документі було зазначено про створення IRG-Rail.

Також було визначено основну мету діяльності групи незалежних регуляторів у сфері залізничного транспорту IRG-Rail,

цілі та функції. Головна мета діяльності цього органу полягає у забезпеченні сприятливих умов для створення та функціонування єдиного, конкурентоспроможного внутрішнього ринку залізничного транспорту в Європі. Слід зазначити, що в межах IRG-Rail утворюються робочі групи [33].

Діяльності IRG-Rail регулюється такими документами як: Меморандум про порозуміння (Memorandum of Understanding), Меморандум про співпрацю (Memorandum of Cooperation) та іншими актами [33].

IRG-Rail очолює Голова, який має заступника. Цікавим є той факт, що Голова перебуває на цій посаді лише один рік, а попередньо він має пропрацювати на посаді заступника.

Кожного року Пленум Асамблеї призначає особу, яка буде виконувати обов'язки заступника голови, а в подальшому буде Головою IRG-Rail. Особа, яка може претендувати на посаду заступника Голови, повинна бути Головою регуляторного органу у сфері транспорту (тобто головою, членом правління, президентом, віце-президентом країни-учасниці). Голова IRG-Rail або його заступник має право скликати чергові або позачергові (на вимогу щонайменше чверті від усіх членів) пленарні збори. Також, слід зауважити, що Голова обов'язково розробляє та подає проєкт річної робочої програми Пленуму Асамблеї на затвердження.

Варто зазначити, що 12 травня 2017 р. члени IRG-Rail прийняли Стратегію на період з 2017 р. до 2020 р. [13]. Цей документ висвітлює основні питання щодо функціонування регуляторних органів у сфері транспорту на найближчі роки і встановлює чітку стратегію для вирішення проблем, що виникають у залізничному секторі.

Відповідно до цієї Стратегії у 2019 р. планувалося завершити лібералізацію внутрішніх залізничних ринків. Однак,

виконати умови Стратегії на практиці виявилось не зовсім легко. Це пов'язано, в першу чергу, з технічними та юридичними перешкодами. Але всі члени IRG-Rail висловили свою готовність подолати всі бар'єри.

Стратегія визначає основні завдання, що стоять перед регуляторними органами у сфері залізничного транспорту:

- вільна конкуренція на ринку залізничного транспорту;
- регулювання транскордонних питань;
- розробка нових інструментів та методів регулювання [13].

Вільна конкуренція на ринку залізничного транспорту забезпечила б створення єдиного європейського ринку у сфері залізничного транспорту та сприяла б зростанню добробуту населення в цілому. Завдяки регулюванню транскордонних питань ми можемо говорити про вироблення єдиних правил і принципів у діяльності регуляторів у сфері транспорту. Розробка нових інструментів, а також методів регулювання є необхідною вимогою для подальшого всебічного розвитку сфери залізничного транспорту [54, с. 354].

Повертаючись до діяльності IRG-Rail, варто сказати, що на пленарних засіданнях IRG-Rail повинні бути присутні всі учасники. На цих засіданнях проходить обговорення діяльності IRG-Rail і приймаються рішення стосовно таких питань як:

- затвердження документів;
- прийняття нових членів і виключення членів;
- прийняття рішень, що спрямовані на досягнення цілей IRG-Rail;
- затвердження будь-яких змін до Меморандуму про порозуміння;
- створення робочих груп та призначення голів таких груп тощо.

Звичайні пленарні збори скликаються Головою або заступником Голови не рідше одного разу на рік. Пленарні збори можуть скликатися й частіше у разі якщо є така необхідності. Будь-яке позачергове засідання скликається Головою на вимогу щонайменше чверті його членів. Усі присутні члени голосують на пленарному засіданні. Кожен член має один голос. Кворум складає дві третини членів. Рішення приймаються через досягнення консенсусу між усіма присутніми членами [33].

Як вже зазначалося вище, у межах діяльності IRG-Rail можуть створюватися робочі групи. Такі групи складаються з представників членів IRG-Rail, обов'язково має бути призначений голова групи. Голова робочої групи відповідає за роботу групи, а також координує її діяльність.

Робочі групи звітують та подають на пленарне засідання IRG-Rail проекти документів для затвердження.

Наразі функціонують такі робочі групи:

- доступ до інфраструктури;
- доступ до сервісних послуг;
- збори;
- плата за послуги;
- законодавчі пропозиції;
- моніторинг ринку.

Робоча група з доступу до інфраструктури у своїй роботі зосереджується на дослідженні і аналізі всіх аспектів доступу до залізничної інфраструктури. Це, насамперед, стосується виявлення ринкових бар'єрів, обмежень доступу, заохочення конкуренції, захист прав споживачів і покращення експлуатаційних характеристик залізниць.

Діяльність цієї робочої групи безпосередньо стосується імплементації норм, які встановлені Регламентом (ЄС) № 913/2010 Європейського Парламенту та Ради від 22 вересня

2010 р. стосовно європейської залізничної мережі для конкурентоспроможних вантажних перевезень [25].

Варто зазначити, що співпраця регуляторних органів у сфері залізничного транспорту з питань доступу до транспортної інфраструктури спрямована на створення загальних передумов для розвитку конкуренції на всіх залізничних ринках та на розробку спільних підходів для вирішення всіх питань, що стосуються залізничного коридору. Встановлення гармонічних та недискримінаційних правил співробітництва та координації між зацікавленими сторонами відіграють важливу роль у цьому питанні.

Саме тому IRG-Rail прагне:

- підтримувати угоди про співпрацю між регуляторами;
- переходити до розгляду та адаптації коридорних угод у випадку питань, що стосуються багато коридорних питань та розширення залізничних вантажних коридорів або домовленостей на основі ст. 57 (2) Директиви 2012/34/ЄС Європейського Парламенту та Ради;
- обговорити регуляторні завдання та повноваження щодо рамки розподілу потенціалу (ст. 14 (1) Регламенту (ЄС) № 913/2010 Європейського Парламенту та Ради);
- продовжити здійснення моніторингу вантажного залізничного коридору (ст. 20 Регламенту (ЄС) № 913/2010 Європейського Парламенту та Ради);
- обмінюватися думками та вживати заходів щодо полегшення доступу до надання міжнародних пасажирських послуг (4-й пакет залізниць) [33].

Робоча група з доступу до сервісних послуг працює над забезпеченням прозорого доступу до сервісних споруд та послуг, пов'язаних із залізничним транспортом. Діяльність цієї робочої групи має вирішальне значення для досягнення чесної

та ефективної конкуренції на залізничному ринку. Сервісні послуги дозволяють залізничним підприємствам пропонувати більш якісні послуги пасажирам.

Директива 2012/34/ЄС Європейського Парламенту та Ради визначає основні правила доступу до об'єктів обслуговування і дає можливість Європейській Комісії прийняти заходи з визначення деталей процедури та критеріїв, яких слід дотримуватися. Ці заходи також мають базуватися на досвіді діяльності регулятивних органів у сфері залізничного транспорту [12].

Робоча група досліджує існуючі засоби доступу до сервісних послуг, включаючи додаткові й допоміжні послуги, та національні відмінності у цьому питанні між членами IRG-Rail. Така робота проводиться задля вироблення загального розуміння засобів обслуговування і недискримінаційних умов доступу до цих засобів.

З метою забезпечення гармонізації в процесі імплементації норм Директиви 2012/34/ЄС Європейського Парламенту та Ради, діяльність робочої групи спрямована на обмін практикою та досвідом регулювання у сфері залізничного транспорту.

Узагальнюючи діяльність цієї робочої групи, слід зазначити про те, що вона прагне:

- поділитися національною практикою щодо сервісних послуг;
- переглянути аспекти управління послугами;
- розвинути спільне розуміння службових засобів та послуг, пов'язаних із залізничним транспорту.

Наступна робоча група, яка утворена в межах діяльності IRG-Rail займається питаннями зборів. Так, Директива 2001/14/ЄС Європейського Парламенту та Ради про розподіл потужностей залізничної інфраструктури і стягнення плати за

використання залізничної інфраструктури вимагає від регуляторних органів забезпечити усунення дискримінації на залізничному ринку та, зокрема, перевірити, чи правильно застосовуються принципи стягнення.

Основна мета діяльності цієї робочої групи IRG-Rail полягає у розробці загального розуміння принципів тарифікації в європейському залізничному секторі та визначенні рекомендацій, які повинні бути засновані на основі норм європейського законодавства та обов'язково з урахуванням національної практики членів IRG-Rail.

Узагальнюючи діяльність цієї групи, варто зазначити, що вона прагне:

- виробити загальне розуміння регуляторного підходу для вивчення складових витрат та складу інфраструктурних зборів;
- виробити загальне розуміння регуляторного підходу для оцінки поточних додаткових або граничних витрат;
- розробити критерії для оцінки поточних надбавок та можливості ринку нести їх, як передбачено ст. 8.1 Директиви 2001/14/ЄС Європейського Парламенту та Ради;
- виробити загальне розуміння щодо поводження з витратами на дефіцит згідно зі ст. 7.4 Директиви 2001/14/ЄС Європейського Парламенту та Ради [33].

Діяльність наступної робочої групи пов'язана з оглядом загальних європейських практик тарифікації послуг у сфері залізничного транспорту. На основі норм Директиви 2012/34/ЄС Європейського Парламенту та Ради щодо принципів тарифікації та вироблення спільної позиції щодо понять, пов'язаних із стягненням плати за послуги, робоча група вирішує питання, що стосується оплати послуг [12].

Ця робоча група в межах своєї діяльності здійснює:

- дослідження ролі регуляторних органів щодо стягнення плати за послуги;
- дослідження національної практики щодо оплати послуг [33].

Ще одна робоча група працює над питаннями, що стосуються законодавчих пропозицій. Ця робоча група розглядає запропоновані законодавчі акти, які стосуються питань лібералізації і вдосконалення структури європейського ринку залізничного транспорту [33].

Зокрема, ця робоча група у своїй діяльності:

- уважно спостерігає за поточною політикою і перемовинами щодо законодавства ЄС;
- аналізує процес імплементації європейського законодавства на національному ринку залізниць;
- готує і подає законодавчі пропозиції Голові IRG-Rail.

Наступна робоча група займається моніторингом ринку. Слід зауважити, що моніторинг ринку залізниць є важливим інструментом у діяльності регуляторних органів у сфері залізничного транспорту. Це пов'язано з тим, що регуляторні органи за допомогою моніторингу можуть оцінити діяльність ринку в цілому, і, якщо потрібно, стимулювати учасників ринку вдосконалювати свою діяльність.

Регуляторні органи у сфері транспорту зобов'язані здійснювати контроль за конкуренцією на ринках залізничних послуг. У подальшому регуляторні органи повинні консультиватися щонайменше кожні два роки із представниками користувачів залізничних вантажних та пасажирських перевезень (ст. 56 Директиви 2012/34/ЄС Європейського Парламенту та Ради).

У той час Європейська Комісія спостерігає за розвитком ринку залізниць в Європі через звіти про моніторинг ринку

залізниць (ст. 15 Директиви 2012/34/ЄС Європейського Парламенту та Ради) [12].

Основна мета діяльності цієї робочої групи полягає у посиленні ролі національного моніторингу шляхом обміну досвідом і розширення знань про європейський ринок залізниць. Саме тому IRG-Rail розробила керівні принципи для регуляторних органів у сфері транспорту, котрі проводять діяльність з моніторингу ринку. Ці вказівки включають набір загальних показників та визначень для створення моніторингу ринку IRG-Rail. Регуляторні органи, які входять до IRG-Rail, використовують цей перелік принципів під час здійснення національних моніторингів ринків залізничного транспорту [33].

Робоча група реалізує такі завдання як:

- збір та аналіз даних національних моніторингів залізничних ринків;
- публікує щорічний звіт про моніторинг ринку IRG-Rail;
- розробляє набір загальних показників та визначень.

Учасники цієї робочої групи прагнуть гармонізувати підходи до здійснення моніторингу внутрішнього ринку у відповідних районах та розробити вибіркові запитання для опитування користувачів транспортних послуг [33].

Також учасники цієї робочої групи слідкують за виконанням ст. 15 Директиви 2012/34/ЄС Європейського Парламенту та Ради, яка стосується здійснення моніторингу ринку залізничного транспорту.

Отже, можемо підсумувати, що функціонування IRG-Rail відіграє надзвичайно важливе значення для розвитку залізничної сфери транспорту. Її діяльність спрямована на створення та розвиток єдиних стандартів щодо здійснення регулювання у сфері залізничного транспорту, а також на захист прав споживачів.

IRG-Rail прагне зробити ринок у сфері залізничного транспорту більш прозорим, полегшити доступ до нього та забезпечити реальне конкурентне середовище. Слід відмітити, що у процесі обміну досвідом між членами IRG-Rail напрацьовуються спільні підходи до вирішення схожих ситуацій [54, с. 355].

Висновки

Дослідження зарубіжного досвіду державного регулювання у сфері транспорту дозволяє нам сформулювати наступні висновки.

У законодавстві ЄС містяться норми, які зобов'язують держав-членів ЄС створювати незалежні регуляторні органи у сфері транспорту. Регулятор повинен здійснювати державне регулювання у сфері транспорту, і проводити моніторинг функціонування залізничної, морської, повітряної сфер транспорту. Незалежний регулятор у сфері транспорту також зобов'язаний захищати права споживачів транспортних послуг, і забезпечувати недискримінаційний доступ до сфери транспорту для суб'єктів господарювання.

На підставі аналізу досвіду держав-членів ЄС можна виокремити такі інституційні моделі державного регулювання у сфері транспорту:

- за критерієм кількості та галузевої компетенції регуляторів: галузева модель державного регулювання, за якої створюються окремі регулятори у різних сферах, зокрема, транспорту, енергетики, телекомунікацій та зв'язку, або єдиний регулятор, компетенція якого поширюється на всі мережеві галузі;
- за критерієм правового статусу органу державного регулювання: державне регулювання може здійснюватися незалежним регулятором, що має особливий

статус та займає особливе місце в системі органів державної влади, або органами виконавчої влади, які наділені певними регуляторними функціями;

- за критерієм формування регулятора: основним суб'єктом у процесі формування регулятора виступає президент, або парламент, або органи виконавчої влади;
- за критерієм джерел фінансування регуляторів: діяльність регулятора фінансується з державного бюджету, або за рахунок зборів з транспортних компаній, які функціонують у сфері транспорту.

Міжнародна співпраця між регуляторними органами у сфері транспорту у Європі набуває все більшого значення в умовах глобалізації. Це пов'язано з тим, що участь у діяльності міжнародних організацій дозволяє виробити гнучкі підходи до регулювання транспортного ринку.

Активна співпраця на міжнародній арені створює реальні умови для обміну інформацією та практичним досвідом між регуляторними органами у сфері транспорту. Така співпраця також пов'язана з напрацювання спільної практики у вирішенні схожих справ, які можуть виникати у різних державах, а також ми можемо говорити про розроблення та виокремлення системи принципів у роботі регуляторів у сфері транспорту.

Варто зауважити, що міжнародна співпраця між регуляторами сприяє створенню ефективного, конкурентоспроможного та стійкого ринку у сфері транспорту.

Література:

1. Bekendtgørelse nr. 1136 af 22. september 2015 Forretningsorden for Jernbanenævnet.URL: <http://www.jernbanenaevnet.dk/~media/Train/Dokumenter/Databaser/Lovstof/Bekendtgørelse-2015-09-22-nr-1136-om-Jernbanenaevnet.pdf>

2. Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Eisenbahngesetz 1957, Fassung vom 03.04.2020. BGBl. Nr. 60/1957.URL:<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011302>

3. Council Directive 91/440/EEC of 29 July 1991 on the development of the Community's railways. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A31991L0440>

4. Council Directive 95/18/EC of 19 June 1995 on the licensing of railway undertakings. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A31995L0018>

5. Council Directive 95/19/EC of 19 June 1995 on the allocation of railway infrastructure capacity and the charging of infrastructure fees. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A31995L0019>

6. Council Regulation (EEC) № 3578/92 of 7 December 1992 amending Regulation (EEC) No 1107/70 on the granting of aids for transport by rail, road and inland waterway. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A31992R3578>

7. Gochava D. Regulatory Bodies in Railway Sector 5 February 2016 / Gochava D. URL: <https://idfi.ge/en/regulatory-bodies-in-railway-sector>

8. Directive (EU) 2016/2370 of the European Parliament and of the Council of 14 December 2016 amending Directive 2012/34/EU as regards the opening of the market for domestic passenger transport services by rail and the governance of the railway infrastructure. URL: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32016L2370>

9. Directive 2000/14/EC of the European Parliament and of the Council of 8 May 2000 on the approximation of the laws of the Member States relating to the noise emission in the environment by equipment for use outdoors. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32000L0014>

10. Directive 2001/12/EC of the European Parliament and of the Council of 26 February 2001 amending Council Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways. URL: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2001:075:0001:0025:EN:PDF>

11. Directive 2001/14/EC of the European Parliament and of the Council of 26 February 2001 on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure and safety certification. URL: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2001:075:0029:0046:EN:PDF>

12. Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>

13. IRG-Rail's strategy 2017–2020. URL: file:///C:/Users/%D0%9F%D0%9A/Downloads/IRG-Rail_-_Strategy_Document_2017-2020.pdf

14. Koninklijk besluit tot oprichting van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en tot vaststelling van zijn samenstelling en het statuut dat van toepassing is op zijn leden 25 october 2004. URL: http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi/article_body.pl?numac=2004014223&caller=list&article_lang=N&row_id=1&numero=2&pub_date=2004-11-05&dt=KONINKLIJK+BESLUIT&language=nl&fr=f&choix1=EN&choix2=EN&fromtab=+moftxt+UNION+montxt&nl=n&sql=dt%3D+%27KONINKLIJK+BESLUIT%27+and+dd+%3D+date%272004-10-25%27&ddd=2004&rech=17&tri=dd+AS+RANK+&trier=afkondiging&dddj=25&dddm=10

15. Konkurentsiameti põhimäärus vastu võetud 19.08.2015 nr 27. URL: <https://www.riigiteataja.ee/akt/124012017015>

16. Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. URL: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2013-5940

17. Obwieszczenie Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 15 września 2016 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o transporcie kolejowym Dz.U. 2016 poz. 1727. URL: <http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20160001727/T/D20161727L.pdf>

18. Office of rail and road Board Rules of Procedure agreed by the board on 28 March 2017 and adopted from 1 April 2017. URL: https://orr.gov.uk/__data/assets/pdf_file/0005/12020/orr-board-rules-of-procedure.pdf

19. Raideliikennelaki Helsingissä 28 päivänä joulukuuta 2018. URL: <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2018/20181302>

20. Recent Developments in Rail Transportation Services, OECD, 2013. URL: <http://www.oecd.org/daf/competition/Rail-transportation-Services-2013.pdf>

21. Regulation (EEC) No 1017/68 of the Council of 19 July 1968 applying rules of competition to transport by rail, road and inland waterway. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31968R1017>

22. Regulation (EEC) № 1107/70 of the Council of 4 June 1970 on the granting of aids for transport by rail, road and in land waterway. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31970R1107>

23. Regulation (EEC) № 1191/69 of the Council of 26 June 1969 on action by Member States concerning the obligations inherent in the concept of a public service in transport by rail, road and inland waterway. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31969R1191>

24. Regulation (EEC) № 1192/69 of the Council of 26 June 1969 on common rules for the normalisation of the accounts of railway undertakings. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A31969R1192>

25. Regulation (EU) № 913/2010 of the European Parliament and of the Council of 22 September 2010 concerning a European rail network for competitive freight. URL: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:276:0022:0032:EN:PDF>

26. Statut Agencije za komunikacijska omrežja in storitve Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 43/18). URL: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=STAT243>

27. Statut Hrvatske regulatorne agencije za mrežne djelatnosti Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti NN 11/2019 (30.1.2019). URL: https://www.hakom.hr/UserDocsImages/2019/propisi/Statut%20HAKOM-a%20NN%2011_19.pdf

28. Statut Urzędu Transportu Kolejowego Załącznik do zarządzenia nr 159 Prezesa Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r. (MP poz. 1018). URL: <https://www.utk.gov.pl/pl/urzad/statut-urzedu/13667,Statut-Urzedu-Transportu-Kolejowego.html>

29. Zákon o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře 320/216 Sb. URL: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-320>

30. ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 3891 Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδη-ροδρομικό τομέα 4 Νοεμβρίου 2010. URL: [file:///C:/Users/adm/Downloads/document%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/adm/Downloads/document%20(1).pdf)

31. Веб-сайт Агентства транспорту та зв'язку Фінляндської Республіки. URL: <https://www.saantelyelin.fi/en>

32. Веб-сайт Адміністрації регулювання транспорту Італійської Республіки. URL: <https://www.autorita-trasporti.it/>

33. Веб-сайт Групи незалежних регуляторів – Rail. URL: <https://www.irg-rail.eu/irg/about-irg-rail/general-information/1,About-the-IRG-Rail.html>

34. Веб-сайт Державної адміністрації залізниць Латвійської Республіки. URL: <http://www.vda.gov.lv/>

35. Веб-сайт Комісії з контролю залізниць Республіки Австрія. URL: <https://www.schiennencontrol.gv.at/en/>

36. Веб-сайт Комісії з питань залізничного регулювання Республіки Ірландія. URL: <https://www.crr.ie/>
37. Веб-сайт Національного управління транспорту Республіки Угорщина. URL: <https://www.nkh.gov.hu/a-hatosagrol>
38. Веб-сайт Національної комісії з регулювання ринків та конкуренції Королівства Іспанії. URL: <https://www.cnmc.es/>
39. Веб-сайт Органу з мобільності та транспорту Португальської Республіки. URL: <https://www.amt-autoridade.pt/>
40. Веб-сайт Органу регулювання залізниць Республіки Словаччина. URL: <http://nsat.sk/en/home/>
41. Веб-сайт Органу регулювання залізничного транспорту Грецької Республіки. URL: <http://www.ras-el.gr/>
42. Веб-сайт Органу регулювання залізничної діяльності та доріг Французької Республіки. URL: <http://www.arafer.fr/connaitre-laraf-2/>
43. Веб-сайт Органу регулювання зв'язку Литовської Республіки. URL: <https://www.rrt.lt/>
44. Веб-сайт Органу споживачів та ринків Королівства Нідерланди. URL: <https://www.acm.nl/nl>
45. Веб-сайт Ради залізничного нагляду Румунії. URL: <http://www.consiliulferoviar.ro/ro/despre-noi.html>
46. Веб-сайт Ради залізничного та автомобільного транспорту Великої Британії. URL: <https://orr.gov.uk/>
47. Веб-сайт Служби регулювання залізничного транспорту та експлуатації національного аеропорту Брюсселя Королівства Бельгія. URL: <https://www.regul.be/nl/>
48. Веб-сайт Управління залізничного транспорту Республіки Польща. URL: <https://www.utk.gov.pl/>
49. Веб-сайт Шведського транспортного агентства Королівства Швеція. URL: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/>
50. Клинчук В.І. Адміністративно-правовий статус незалежного регулятора у сфері транспорту в Румунії. Систематизація українського і європейського законодавства в сучасних реаліях : матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Арад, Румунія 27–28 грудня 2019 р.). Арад, 2019. С. 19–21.
51. Клинчук В.І. Адміністративно-правові засади державного регулювання у сфері транспорту у державах-членах ЄС. Підприємство, господарство і право: Науково-практичний господарсько-правовий журнал. 2020 (291). № 5. С. 331–335.

52. Клиничук В.І. Захист прав споживачів у сфері транспорту у державах-членах ЄС: адміністративно-правовий аспект. Основні права людини: розуміння та виклики: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 10 грудня 2019 р.). Київ : Видавничий дім «Гельветика», 2019. С. 110–113.

53. Клиничук В.І. Захист прав споживачів у сфері у Королівстві Нідерланди: адміністративно-правовий аспект. Розвиток державності та права в Україні: реалії та перспективи: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Львів, 20–21 вересня 2019 р.). Львів : Західноукраїнська організація «Центр правничих ініціатив», 2019. С. 65–66.

54. Клиничук В.І. Організаційно-правові засади співпраці незалежних регуляторних органів у сфері залізничного транспорту держав-членів ЄС. Підприємництво, господарство і право: Науково-практичний господарсько-правовий журнал. 2019 (286). № 12. С. 352–356.

55. Клиничук В.І. Основні завдання регуляторних органів держав-членів ЄС у сфері транспорту. Особливості розвитку публічного та приватного права в Україні: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Харків, 19–20 липня 2019 року). Харків : ГО «Асоціація аспірантів-юристів», 2019 р. С. 47–48.

56. Клиничук В.І. Правовий статус органів державного регулювання у сфері транспорту у Республіці Австрія та у Королівстві Іспанія. Visegrad Journal on Human Rights. 2019. № 5 (volume 2). P. 76–79.

57. Клиничук В.І. Правові засади державного регулювання у сфері транспорту в державах-членах Європейського Союзу. International Scientific Conference «Innovative research of legal regulation of public administration»: Conference Proceedings, June 16–17, 2017. Lublin. P. 90–93.

58. Про залізничний транспорт : Закон Республіки Болгарія від 28 листопада 2000 р. URL: <http://www.iaja.government.bg/IAJI/wwwFWRAEA.nsf/contents.htm?ReadForm&aa&cat=25965FD737362F16002573A8005389C5>

59. Регламент (ЄС) № 1371/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту. URL: <http://doszt.gov.ua/content/media/Reglament-1371-UA.pdf>

60. Транспортне право : навч. посіб. / М.В. Гаевець [та ін.]. Київ : Компринт, 2015. 368 с. URL: https://pidruchniki.com/80028/pravo/mizhnarodne_spivrobotnistvo_sferi_zaliznichnogo_transportu#19