

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ГАРМОНИЗАЦИИ БЕЛОРУССКОГО И ЕВРОПЕЙСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ОБ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ПАССАЖИРОВ В НЕРЕГУЛЯРНОМ СООБЩЕНИИ

Международная интеграция в различных сферах экономической (хозяйственной) деятельности требует устранения различий в правовом регулировании. Устранение этих различий осуществляется посредством таких процессов, как гармонизация и унификация. При этом наиболее простым процессом, не связывающим государства жесткими юридическими обязательствами, признается гармонизация, которая может осуществляться различными способами – путем заимствования одним государством какого-либо нормативного акта целиком или частично, путем взаимного сближения права с использованием модельных законов или же каким-то другим образом.

Эффективная транспортная система является залогом успешного развития торговли и туризма, поэтому вопросы, касающиеся автомобильного сообщения в области пассажирских и грузовых перевозок, становятся для Республики Беларусь предметом двусторонних и многосторонних соглашений.

Республика Беларусь является членом ЕКМТ (Европейской конференции министров транспорта). В своих документах эта организация неоднократно обращала внимание на возможность создания свободного доступа на европейский рынок транспортных услуг. При этом условием такого доступа является гармонизация отдельных правовых предписаний. Так, в соответствии с резолюцией ЕКМТ № 95/2 1995 г. «О международных перевозках пассажиров автобусами» (СЕМТ/СМ(95)3/FINAL) свободный доступ на международный транспортный рынок требует некоторого минимума гармонизации стандартов, касающихся условий труда, условий допуска к профессии автомобильного перевозчика и доступа на рынок, а также необходимость уменьшить вредное воздействие автомобильного транспорта на окружающую среду, обеспечить и повысить безопасность движения (посредством использования единых стандартов по вредным выбросам и безопасности).

Таким образом, под гармонизацией законодательства в данной сфере можно рассматривать согласование и установление взаимосвязей национальных правовых норм Республики Беларусь с международными (европейскими) стандартами и соглашениями.

Процесс гармонизации национального законодательства стран – членов ЕС в области автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении получил закрепление в Соглашении INTERBUS, заключенном 30 июня 2001 г. в Брюсселе (Сборник международных законодательных актов по автомобильному пассажирскому транспорту. М., 2006). Данное соглашение является инструментом «мягкой гармонизации»: на страны-участницы не возлагается обязанность воспроизводить его содержание дословно, достаточно того, чтобы суть норм национального права выражала смысл соответствующих положений соглашения.

В то время как правовое регулирование деятельности в области автомобильных перевозок в рамках ЕС является согласованным и осуществляется на основе общих правил ЕС, выполнение автомобильных перевозок между странами ЕС и странами, не входящими в ЕС (третьими странами), все еще в значительной степени определяется на основе двусторонних соглашений между отдельными государствами – членами ЕС и третьими странами. По мнению авторов аналитического обзора «Об участии государств – участников СНГ в конвенциях и соглашениях ООН в области автотранспорта» (М., 2006), участие в Соглашении INTERBUS будет способствовать увеличению объемов международных пассажирских перевозок на 25–30 %. В данном контексте отметим интерес Республики Беларусь в участии в этом соглашении который связан прежде всего с развитием туристических перевозок.

Соглашение предусматривает два вида международных автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении – либерализованные и нелиберализованные. Применительно к каждому устанавливаются условия их выполнения.

Либерализованные перевозки освобождаются от необходимости получения разрешения на территории любой страны – участницы Соглашения INTERBUS, нелиберализованные выполняются на основании разрешения, выданного по взаимной договоренности компетентных органов стран – участниц соглашения, где производится посадка (высадка) пассажиров, а также компетентных органов стороны, по чьей территории проходит транзитная перевозка.

Присоединение к Соглашению INTERBUS предусматривает выполнение ряда требований. Так, условиями применения процедур, предусмотренных данным документом, являются следующие.

1. Условия, применяемые к перевозчикам. Государства – участники соглашения обязуются определить такие требования к национальным перевозчикам (осуществляющим международные автомобильные перевозки пассажиров), которые соответствуют регламенту ЕС № 1071/2009

от 21 октября 2009 г., устанавливающим общие правила, относительно условий, которые должны соблюдаться лицом, занимающимся профессиональной деятельностью в сфере автомобильных перевозок.

Указанным документом устанавливаются следующие требования к автомобильным перевозчикам:

- 1) иметь постоянно действующий орган или представительство в государстве – члене соглашения;
- 2) обладать хорошей репутацией;
- 3) иметь соответствующее финансовое обеспечение;
- 4) иметь работников с необходимой профессиональной квалификацией.

Соответствующее финансовое положение должно включать в себя наличие возможности в любое время исполнить все свои финансовые обязательства, иметь оборотные средства и резервы на сумму не менее 9 тыс. евро, если предприятие использует одно транспортное средство, и дополнительно по 5 тыс. евро за второе и последующие транспортные средства.

2. Технические условия, применяемые к транспортным средствам:

1) действие соглашения распространяется на использование транспортных средств (автобусов), которые по своей конструкции и оснащению годны для перевозки более девяти человек, включая водителя, и предназначаются для этих целей;

2) для перевозок, регулируемых соглашением, могут использоваться только автобусы, зарегистрированные впервые после 1 октября 1993 г. (euro 1);

3) автобусы, используемые при международных автомобильных перевозках пассажиров в нерегулярном сообщении, должны отвечать условиям, установленным документами ЕС, перечисленным в соглашении;

4) используемые автобусы должны соответствовать директивам ЕС или аналогичным положениям ЕЭК ООН, касающимся единых положений о техническом освидетельствовании новых транспортных средств и оборудования к ним.

3. Требования, касающиеся условий работы экипажей. Национальное законодательство должно содержать нормы, соответствующие Европейскому соглашению о работе экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки (AETR), от 1 июля 1970 г., включая дополнения. Республика Беларусь присоединилась к этому соглашению постановлением Совета Министров от 30 ноября 1992 г. № 721. Данный документ вступил в силу для Республики Беларусь 2 октября 1993 г. и реализован в законодательстве, касающемся регулирования международных автомобильных перевозок.

4. Требования, касающиеся особых налоговых и таможенных условий выполнения перевозок.

5. Требования, касающиеся установления ответственности за нарушение положений соглашения.

Учитывая изложенное, полагаем, что присоединение Республики Беларусь к Соглашению INTERBUS предполагает решение следующих вопросов:

1) закрепить требования к автомобильным перевозчикам, аналогичные установленным регламентом ЕС № 1071/2009 от 21 октября 2009 г.;

2) уточнить технические требования к транспортным средствам, применяемым для выполнения международных автомобильных перевозок пассажиров;

3) определить уполномоченный (компетентный) орган в сфере осуществления надзора за соблюдением требований соглашения и реализацией предусмотренных в соглашении процедур;

4) установить формы, порядок выдачи и использования Книжки с путевыми листами (INTERBUS), разрешения на выполнение нелиберализованных перевозок и заявки на выполнение таких перевозок;

5) определить порядок проведения контроля за использованием путевых листов или разрешений;

6) привести налоговое и таможенное законодательство в соответствии с требованиями ст. 9 соглашения;

7) определить ответственность за нарушение положений соглашения.

УДК 338.45

А.А. Вишневский

ФОРМИРОВАНИЕ ТЕОРЕТИЧЕСКОЙ МОДЕЛИ МЕХАНИЗМА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГОСУДАРСТВА: АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ

Изучение специальной литературы дает основание утверждать, что экономическая безопасность государства представляет собой сложную, комплексную экономико-правовую категорию.

На наш взгляд, обеспечение экономической безопасности государства должно представлять специально разработанную и целенаправленно осуществляемую государственную политику воздействия на все составляющие экономических отношений, т. е. необходимо наличие правового механизма воздействия на экономические отношения.