

UDC 656.2.078 (100):332.025.28

**INVESTIGATION OF THE EVOLUTION OF LAW  
TRANSPORTNOGO EUROPEAN COMMUNITY**

**ДОСЛІДЖЕННЯ ЕВОЛЮЦІЇ ТРАНСПОРТНОГО  
ЗАКОНОДАВСТВА КРАЇН ЄВРОПЕЙСЬКОГО  
СПІВТОВАРИСТВА**

**Maksim Mishchenko**

*Мищенко М. І.*

---

---

*Исследуется эволюция развития транспортного законодательства Европейского сообщества, процессы либерализации транспортного рынка, с целью разработки направлений повышения конкурентоспособности и эффективности деятельности железнодорожного транспорта*

**Entry**

Modern development of Ukraine and its integration into European and world space, the desire to improve the operational efficiency of the transport system requires a clear understanding of and compliance with international norms and standards in technical, economic, social, organizational and information fields

**Production problems in general and its relationship with important scientific objectives**

Given the role played by transport complex in the economy of each state, it can not remain aloof from the objective of internationalization of the economy, which has in recent years one of the predominant trends within the world. In the transport sector of the European Community directly employs more than 10 million workers, representing 4.5% of the total number of employees and represents 4.6% of gross domestic product. Each year an average of 13.2% every family budget is spent on transport [1]. The lack of an established transport sector - both in national and ethnic scale, will not function normally any international economic grouping.

Analysis of recent research and publications, in which a solution of this problem and relied upon by State control in the railway field has led to a decrease in flexibility of control and loss of competitiveness compared to road transport. The fate of rail transport in total traffic has fallen by 30% [2].

Intensive development of road transport at the end of 50 - ies led to a drop in the competitiveness of rail transport. Several reasons, but the - tariff policy. Rail transport in relation to the car from the outset was in discriminatory conditions. Railway tariffs restrained the state while in road transport fares are regulated on the basis of market relations. But the rail cost is higher because a high proportion of tariff cover the cost of maintaining infrastructure. In road transport infrastructure almost everywhere develops and maintains the state!

It was then proposed several measures that were aimed at improving the competitiveness between different modes of transport - offers Brand (1960) and plan Leber (1967). By the early 90's European integration structures came close to creating

a single European economic space, with the prospect of integration processes and also in political and transport [3].

**Selecting an unsolved aspects of the problem which the present article**

The basis of the common European economic space should be the only transport network covering the whole territory of the European Union operates on the basis of uniform technical, technological, economic standards and principles. Creating such a network will allow a united Europe (EU-27, Table 1). Implement the principles of free movement of persons, mail, cargo and baggage throughout its territory.

Table 1  
Countries of the European Community as of 01.01.2010 year. [4]

Number in order	Symbol	Country name	First entry in the EU	Area thousand km <sup>2</sup>	Population, million	GDP (nominal) billion euro
1	AT	Austria	1995	83,9	8,375	274,3
2	BE	Belgium	1958	30,5	10,840	339,2
3	BG	Bulgaria	2007	111,0	7,564	35,0
4	CY	Cyprus	2004	9,3	0,803	16,9
5	CZ	Czech Republic	2004	78,9	10,507	137,2
6	DE	Germany	1958	357,1	81,802	2 397,1
7	DK	Denmark	1973	43,1	5,535	222,4
8	EE	Estonia	2004	45,2	1,340	13,9
9	EL	Greece	1981	132,0	11,305	233,0
10	ES	Spain	1986	506,0	45,989	1 053,9
11	FI	Finland	1995	338,4	5,351	171,2
12	FR	France	1958	544,0	62,793	1 907,1
13	HU	Hungary	2004	93,0	10,014	92,9
14	IE	Ireland	1973	70,3	4,468	159,6
15	IT	Italy	1958	301,3	60,340	1 520,9
16	LT	Lithuania	2004	65,3	3,329	26,5
17	LU	Luxembourg	1958	2,6	0,502	38,0
18	LV	Latvia	2004	64,6	2,248	18,5
19	MT	Malta	2004	0,3	0,413	5,8
20	NL	Netherlands	1958	41,5	16,575	572,0
21	PL	Poland	2004	312,7	38,167	310,5
22	PT	Portugal	1986	92,1	10,638	168,0
23	RO	Romania	2007	238,4	21,462	117,5
24	SE	Sweden	1995	450,3	9,341	290,9
25	SI	Slovenia	2004	20,3	2,047	35,4
26	SK	Slovakia	2004	49,0	5,425	63,1
27	UK	UK	1973	243,8	62,008	1 565,7

The candidate countries for EU accession: Croatia, Iceland, Macedonia, Montenegro, Turkey.

Naturally, the implementation of the principles of free movement is impossible without infrastructure support, one of the important parts of which are transport complex.

Transport is an essential part of the production process in almost every field of economics. In the cost of many kinds of products is quite substantial part of the costs of transportation at different stages of the production process. Therefore, the efficiency of transport directly affect the efficiency of production, competitiveness and the competitiveness of national economy as a whole. In order to improve efficiency and competitiveness of the economy of a united Europe (EU-27) in comparison with its competitors in America and Asia (Table 2), to provide its high-performance transport complex that functioned to some common principles, providing a coherent functioning of economic system.

Table 2

Macroeconomic indicators of the European Community  
as compared to the world on 01.01.2010 year

Index	EU-27	USA	Japan	China	Russia	Ukraine
Population, million	499,18	307,37	127,51	1 334,74	141,91	45,96
Area km2	4 414	9 629	378	9 597	17 075	603,5
Population density, persons per 1 km2	113	32	337	139	8	76
GDP (nominal) billion	11 787	10 123	3 613	3 574	883	*80
Exports, million euros	1 097	745	390	886	201	*34
Imports, million euros	1 205	1 129	383	682	118	*35

\* Cost parameters are calculated according to the National Bank of Ukraine as of 01.01.2010 year [5].

Besides the railroad can form and non-financial multiplier effects: reducing road congestion reduces the need for construction of new, improved road safety, reduced their impact on human health and the environment [6].

Prospects for increasing industrial activity of the European Community, despite the economic crisis shows the need for continuous and increasing traffic, which requires huge investments in infrastructure (Figure 1) [1].

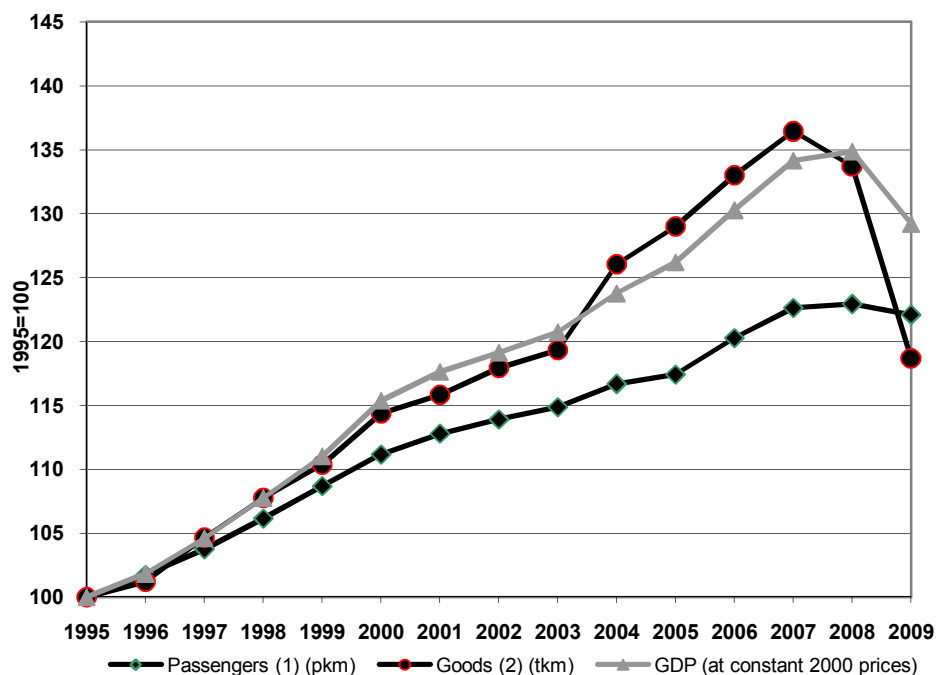


Figure 1. Dynamics of passenger, freight, European Community GDP for 1995 – 2009

In order to obtain a positive effect on the elimination of possible obstacles to the free movement of goods and factors of production in the Community was developed by the Treaty establishing the European Economic Community, which initially involved the conduct of Member States a common policy for transport.

But the implementation of a uniform policy for transport from the very beginning faced some difficulties, the most essential of them are: difficulty in formation rates due to the small degree of autonomy transport companies, to achieve the required level of harmonization of conditions of competition, as in the transport system and within individual species transport, EU Commission responsibility for planning and implementation of international transport infrastructure projects to achieve the required level of harmonization of certain technical standards in the field of transport.

As noted above, problems of railways leading Western European countries from the mid 60's gave the impetus for the development of European legislation on rail transport. The root of these problems in Western Europe lies in the intensive building of roads, improvement of infrastructure, increase service, and a surge capacity of highways, which created a tough competitive environment for rail freight and passenger traffic. Due to this situation rail transport in Europe, who held the dominant position in the transportation market in the first half of the twentieth century and belonged mainly state began to decline.

Under the influence of such a situation, and considering the interests of the common transport policy, the Council of Europe provides adequate measures to stabilize the transport market and found it to overcome the crisis.

**The wording of the purposes of Article (problem)**

The objectives of this paper is to study the evolution of the transport legislation of the European Community, the processes of liberalization of the transport market, to identify areas to improve competitiveness and efficiency of rail transport.

**The main material with reasoning of the scientific results**

The response of the European Parliament and the Council on the situation in the field of transport legislation was passed in July 1998, the first "infrastructure" of documents on the railways. It consisted of three Directives of the European Parliament and Council: 2001/12/ EU, 2001/13/ EU, 2001/14/EC.

European Parliament and Council 2001/12/ EU of 26 February 2001., Keeping the main provisions of the document 91/440, amending for the development of railways of the Commonwealth. The main provision - the need to compensate the state debt of railways, establishing tighter control over the separation of infrastructure and operational activities of railways. The main regulatory provisions are as follows [7]:

- gradual liberalization of the railways. Infrastructure must be accessible as a result of a relevant supervisory authority of the compulsory division of income and expenses;
- taking into account the geopolitical position of EU member states and especially the organization of railway transportation - to ensure the unity of the EU internal market;
- support in each country - the EU transmission of independent monitoring body functions control infrastructure.

Council Directive 95/18/ EU on June 19, 1995 "On the licensing of railway undertakings" specify conditions for obtaining licenses. This relates to the requirements of solvency, financial stability, availability of qualified personnel, providing liability insurance, the duration and the need to form the appropriate authority for issuing licenses.

European Parliament and Council № 2001/13/ EU on February 26, 2001 is the addition of Directive 95/18/ EU:

1. a country - member of the EU administration, independent of the activity of travel, responsible for issuing licenses;
2. obtained the right carriage license covers the whole territory of the European Community;
3. implementation of the legislation of individual countries of the European Community agreed with the EU legislation is essential for companies - rail carriers.

Council Directive 95/19/ EU on June 19, 1995 "On the allocation of railway infrastructure capacity and the imposition of fees for use of infrastructure" is also a supplement Directive 95/18/ EU. The object of attention is to establish principles and procedures for allocation of railway infrastructure capacity and levying taxes for the use of infrastructure.

According to the Directive in each Member State shall be established a special body whose functions are:

1. allocation of railway infrastructure on the principles of fair and non-discrimination;
2. Efficient and optimal use of infrastructure;
3. the allocation of infrastructure capacity to give priority to the following services:
  - a). services in the interest of the public sector, according to Council Regulation (EU) № 1191/69 of 26 June 1969 "On the action of Member States concerning the obligations inherent in the concept of public services in the rail, land and inland water transport." For the provision of certain infrastructure capacity available to public services agency management infrastructure the state has the right to fully compensate for the incurred financial expenses;
  - b). services using the infrastructure of special (high-speed, high-speed lines for passengers).

European Parliament and Council № 2001/14/ EU of 26 February 2001. "On the allocation of railway infrastructure capacity, charging for use of railway infrastructure and certification for compliance with security" designed to shape and use of infrastructure charging for selected manufacturing facilities. The purpose of the document - support a healthy competitive environment, despite the impact of unbalanced system of payments for access to infrastructure in the different Member States. This directive replaces Directive actually 95/19/ EU.

The Directive emphasizes that infrastructure managers should regularly cover the following:

- Nature of the available infrastructure and access conditions;
- Principles of charging for the use of infrastructure and possible changes over the next five years;
- Principles and criteria for allocation of bandwidth.

One of the steps to create an open competition in the transport market is to create an efficient distribution system capacity and collecting payment.

Size reimbursement for the use of production capacity of railway infrastructure can be a source of financing investment in new construction and renovation. Although the railroad, according to the laws of free market, able to raise prices to such values, while subjects of the market will accept it.

Also inconsistent is the tax policy controls infrastructure. Each EU member state has its own method of calculating taxes.

The second package of documents of the European Parliament and the Council on railways was passed March 16, 2004.

It provided SINCE JANUARY 1, 2006 in Europe full liberalization of rail freight traffic.

The most important achievement of this package - Directive 2004/51 of 29 April 2004 "On Amending Council Directive 91/440 on the development of community railways" - open access operators to companies from other member countries of the EU to the railway infrastructure of trans-European network [8]. Thus, from January 1, 2007 Company-carriers members of the EU are on an equal footing with national operators to participate in the internal traffic of each of the European Community.

But there are still a lot of technical and legal separation of the Member States. It is designed to overcome these differences of the second of the documents of the

European Parliament and Council - Directive 2004/49 of April 29, 2004: "Safety of the Community's railways and amending Directives 95/18 and 2004/14." Supports creation of a common security concept on the railways and technical and legal integration in the entire space of the European Community.

A third of the package of 2004/50 from April 29, 2004: "Amendments to Council Directive 96/48" on the interoperability of the trans-European high-speed railway infrastructure "and Directive 2001/16 European Parliament and the Council" on the interoperability of the trans' European conventional rail infrastructure. "

The third package of documents of the European Parliament and the Council on railway cooperation touches topics that have not been covered in the first two bags and was approved in December 2007. The main purpose of the Directives Package - strengthen competition in passenger rail sector and the rights of passengers and certification of drivers and attendants.

Directive 1370/2007 aimed at creating a competitive environment on the basis of competitive selection of operators, carriers, regardless of ownership. But for local rail transportation are some exceptions that allow direct transfer of authority for up to 15 years.

Directive 1371/2007 aimed at improving the quality of passenger rail transportation segment and is required to roaming carriers to provide passengers with all necessary information to compensate for various losses and passengers the comfort and security of transportation.

Next Directive this package - Directive 2007/58 - supports the international integration of passenger rail transportation. Each operating company that has the appropriate license on the basis of high technology, interoperability and access to international traffic.

Directive 2007/59 fixes the uniform high standards for rail safety within the European Community and aims to develop a unified system of certification of drivers and other staff vehicles.

The fourth package of documents of the European Parliament and the Council on railway cooperation is an attempt to "work on the bugs." Includes two components: the revision of the Directives on the interoperability of railways and of the European Railway Agency, draft documents, significantly reducing the power of the national rail agencies and simplify the procedures for admission to the operation of rolling stock from other EU countries. This package of documents now under development in the European Parliament and the Council on railway cooperation.

#### **The conclusions of this study**

Presented, and many other regulations of the European Commission concerning the evolution of transport legislation are under continuous improvement to achieve maximum liberalization of railway transport of the Member States-27.

But the most important requirement of the European Commission is to form an independent accounting of freight, passenger traffic and controls infrastructure.

Therefore necessary to conduct an adequate and purposeful state policy in transport, aimed at improving its competitiveness and efficiency.

#### **Prospects for further developments work in this area**

European Commission on September 17, 2010: "On the development of the Single European Railway Area" [9] presents a strategic vision of the future Commission Single European Railway Area. The strategy emphasizes the promotion

of efficient infrastructure development of railway companies in EU member states, creating an open market of railway transport, elimination of administrative, economic, technical obstacles and, most importantly, ensuring equal conditions with other modes of transport. As a result of imbalance in investment in rail infrastructure, compared to car, offered a significant part of the EU transport budget in the next time target for the development of railway infrastructure.

#### *References*

1. <http://ec.europa.eu>
2. Европа на пути к единой железнодорожной системе. Железные дороги мира-2008, №9. – с.9-13;
3. Міщенко М.І. Проблеми формування загальноєвропейської транспортної політики. Вісник ДНУЗТ.- Вип. 29.- Вид-во ДНУЗТ, 2009.- 300 с.
4. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>;
5. [http://www.bank.gov.ua/kurs/last\\_kurs1.htm](http://www.bank.gov.ua/kurs/last_kurs1.htm)
6. Признание экономической и социальной ценности железных дорог. Железные дороги мира-2008, №12.-с.9-16;
7. Європейське залізничне законодавство, Т. 1: Підборка законодавчих актів Європейського Союзу, які відображають етапи розвитку та становлення Європейського залізничного права/п.р. Матвіїва І.Б./Управління зовнішніх зв'язків Державної адміністрації залізничного транспорту України. Укрзалізниця, К.: ТОВ «НВП Поліграфсервіс».-2006 – 296 с.
8. Європейське залізничне законодавство, Т. 2: Підборка законодавчих актів Європейського Союзу, які відображають етапи розвитку та становлення Європейського залізничного права/п.р. Матвіїва І.Б./Управління зовнішніх зв'язків Державної адміністрації залізничного транспорту України. Укрзалізниця, К.: ТОВ «НВП Поліграфсервіс».-2006 – 494 с.
9. [http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/rail\\_transport](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/rail_transport);

#### *Анотація*

Інтенсивний розвиток автомобільного транспорту наприкінці 50-х років минулого століття призвів до падіння конкурентоспроможності залізничного транспорту. Основна причина – тарифна політика. Залізничні тарифи стримувала держава. На автомобільному транспорті тарифи регулювались виходячи з ринкових відносин. Але на залізничному транспорті собівартість вища, через високий рівень витрат на утримання інфраструктури. На автомобільному транспорті майже скрізь інфраструктуру розвиває та утримує держава!

Відповіддю Європейського парламенту і Ради на таку ситуацію в сфері транспортного законодавства було прийняття у липні 1998 р. першого «інфраструктурного» пакету документів по залізницям. Він включав три Директиви Європейського парламенту і Ради: 2001/12/ЕС, 2001/13/ЕС, 2001/14/ЕС.



Директива Ради 95/18/ЄС від 19 червня 1995 р. «Про ліцензування залізничних підприємств» уточнює умови одержання ліцензій. Це стосується вимог з платоспроможності, фінансової стійкості, наявності кваліфікованого персоналу, забезпечення страхування цивільної відповідальності, терміну дії та необхідністю формування відповідного органу за видачу ліцензій.

Директива Європейського Парламенту і Ради №2001/13/ЄС від 26 лютого 2001 р. є доповненням Директиви 95/18/ЄС.

Директива Ради 95/19/ЄС від 19 червня 1995 р. «Про розподіл потужностей залізничної інфраструктури та накладання плати за користування інфраструктурою» також є доповненням Директиви 95/18/ЄС. Об'єктом уваги є визначення принципів та порядку розподілу потужностей залізничної інфраструктури і стягнення податків за користування інфраструктурою.

Директива Європейського парламенту та Ради №2001/14/ЄС від 26 лютого 2001р. «Про розподіл пропускнує спроможності залізничної інфраструктури, стягування зборів за користування залізничною інфраструктурою та сертифікації на відповідність вимогам безпеки» призначена для формування порядку користування інфраструктурою та стягування плати за виділені виробничі потужності. Мета документу – підтримка здорового конкурентного середовища, незважаючи на вплив неврівноваженої систему збору платежів за доступ до інфраструктури в різних країнах-членах ЄС. Ця директива фактично заміняє Директиву 95/19/ЄС.

Другий Пакет документів Європейського парламенту і Ради по залізницям був ухвалений 16 березня 2004р.

Він передбачав з 1 січня 2006р. в Європі повну лібералізацію залізничних вантажних перевезень.

Найважливіше досягнення цього пакету – Директива 2004/51 від 29 квітня 2004 р. «Про внесення змін до Директиви Ради 91/440 з питань розвитку залізниць співдружності» – відкриває доступ компаніям-операторам з інших країн-членів ЄС до залізничної інфраструктури транс'європейської мережі. Таким чином, з 1 січня 2007 р. компанії-перевізники країн-членів ЄС можуть на рівних правах з національними операторами приймати участь у внутрішніх перевезеннях кожної з країн Європейського співтовариства.

Але залишається ще багато питань технічної та юридичної відокремленості держав-членів ЄС. Саме на подолання цих розбіжностей спрямована друга Директива цього пакету документів Європейського парламенту і Ради - Директива 2004/49 від 29 квітня 2004 р.: «Про безпеку на залізницях Співтовариства і внесення поправок до Директив 95/18 и 2004/14». Підтримується утворення спільної концепції безпеки на залізницях та технічна і юридична інтеграція на всьому просторі Європейського співтовариства.

Третя Директива даного пакету 2004/50 від 29 квітня 2004 р.: «Про внесення змін до Директиви Ради 96/48 «Про експлуатаційну сумісність транс'європейської інфраструктури високошвидкісних залізниць» і до Директиви 2001/16 Європейського Парламенту і Ради «Про експлуатаційну сумісність транс'європейської інфраструктури звичайних залізниць»».

Третій Пакет документів Європейського парламенту і Ради по залізницям співдружності торкається тематики, що ще не була висвітлена у перших двох Пакетах та був схвалений у грудні 2007 р. Основна мета Директив

даного Пакету – підсилення конкуренції в пасажирській сфері залізничного транспорту, права та обов'язки пасажирів та сертифікація машиністів і обслуговуючого персоналу.

Директива 1370/2007 направлена на створення конкурентного середовища на основі конкурсного відбору операторів-перевізників незалежно від форми власності. Але для місцевих залізничних перевезень є певні виключення, що дають можливість прямої передачі повноважень терміном до 15 років.

Директива 1371/2007 спрямована на покращення якості пасажирського сегменту залізничних перевезень і полягає в зобов'язанні операторів-перевізників надавати пасажирам всю необхідну інформацію, компенсувати різного роду збитки пасажирів та забезпечення комфорту та безпеки пересування.

Наступна Директива цього Пакету – Директива 2007/58 – підтримує міжнародну інтеграцію пасажирських залізничних перевезень. Кожна компанія-оператор, що має відповідну ліцензію, на основі високого ступеню технічної, експлуатаційної сумісності, отримує доступ до міжнародних перевезень.

Директива 2007/59 закріплює єдині високі стандарти безпеки на залізничному транспорті в межах Європейського співтовариства і спрямована на розробку єдиної системи сертифікації машиністів та іншого персоналу рухомого складу.

Четвертий Пакет документів Європейського парламенту і Ради по залізницям співдружності є спробою «роботи над помилками».

Розглянуті нормативні документи Європейської комісії стосовно еволюції розвитку транспортного законодавства постійно вдосконалюються з метою максимальної лібералізації залізничного транспорту та покращення його конкурентоспроможності та ефективності.