

**Аналітична записка**  
**з питань порівняльного законодавства**  
**щодо відповідності положень проектів законів**  
**«Про внесення змін до деяких законів України щодо суспільно**  
**важливих послуг з перевезення пасажирів автомобільним**  
**та міським електричним транспортом» (реєстр. № 4583 від 13.01.2021) та**  
**«Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо**  
**реформування системи перевезень пасажирів автомобільним та міським**  
**електричним транспортом відповідно до стандартів**  
**Європейського Союзу» (реєстр. № 5149 від 25.02.2021)**  
**Регламенту Європейського Парламенту та Ради (ЄС) 1370/2007**  
**від 23 жовтня 2007 року про громадські пасажирські перевезення**  
**залізничним та автомобільним транспортом і скасування**  
**регламентів Ради (ЄЕС) 1191/69 та 1107/70\***

**Анотація.** Верховною Радою України 29 липня 2022 року прийнято Постанову № 2483-ІХ «Про деякі заходи щодо виконання зобов'язань України у сфері європейської інтеграції», основною метою якої є створення належних умов для імплементації положень Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода про асоціацію), а також виконання критеріїв членства у Європейському Союзі (далі – ЄС).

Зазначеною Постановою адаптацію законодавства України до положень права Європейського Союзу (*acquis* ЄС) та забезпечення відповідності актів Верховної Ради України зобов'язанням України у сфері європейської інтеграції визначено одним із головних завдань Українського парламенту, що реалізується спільно з Кабінетом Міністрів України, який є основним суб'єктом ініціювання відповідних законопроектів.

Удосконалення законодавчого регулювання ринку послуг автомобільного та міського електричного транспорту в Україні охоплюється зобов'язаннями у сфері європейської інтеграції, зокрема положеннями статті 368 Глави 7 «Транспорт» Розділу V «Економічне та галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію, згідно з якими співробітництво між Україною та ЄС спрямовується на покращення руху пасажирів і вантажів, зростання плинності транспортних потоків між Україною, ЄС і третіми країнами регіону за рахунок усунення адміністративних, технічних, прикордонних та інших перешкод, підвищення рівня безпеки.

Аналітичну записку підготовлено з метою порівняння положень законопроектів «Про внесення змін до деяких законів України щодо суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів автомобільним та міським електричним транспортом» (реєстр. № 4583 від 13.01.2021) (далі – законопроект № 4583) та «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування системи перевезень пасажирів автомобільним та міським електричним транспортом відповідно до стандартів Європейського Союзу»

(реєстр. № 5149 від 25.02.2021) (далі – законопроект № 5149) на предмет їх відповідності Регламенту Європейського Парламенту та Ради (ЄС) 1370/2007 від 23 жовтня 2007 року про громадські пасажирські перевезення залізничним та автомобільним транспортом і скасування регламентів Ради (ЄС) 1191/69 та 1107/70 (далі – Регламент (ЄС) 1370/2007), а також надання пропозицій щодо необхідності подальшого удосконалення законодавства у відповідній сфері.

### ***Вступна частина.***

Підписавши Угоду про асоціацію, Україна взяла на себе зобов'язання з реформування системи перевезень пасажирів автомобільним та міським електричним транспортом відповідно до стандартів ЄС, що є важливим кроком для покращення якості життя мешканців міст і забезпечення більш стабільних й екологічних перевезень.

Основними складовими елементами успішності такої реформи є:

1) покращення інфраструктури: розширення та розвиток мережі доріг, введення нових електротранспортних маршрутів, створення спеціальних смуг для електротранспорту й велосипедів;

2) забезпечення безпеки: встановлення камер спостереження та систем контролю за рухом транспорту, введення штрафів за порушення правил дорожнього руху;

3) підвищення якості транспортних послуг: забезпечення комфорту й безпеки пасажирів, введення електронних систем продажу квитків і розрахунків за проїзд, забезпечення доступності транспорту для людей із обмеженими можливостями;

4) зниження викидів шкідливих речовин: підвищення ефективності роботи транспортних засобів, зменшення кількості автотранспорту в місті, перехід на використання більш екологічно чистих видів палива та енергії;

5) введення компенсаційної системи витрат на транспорті: надання міським транспортом транспортних послуг на компенсаційній основі відбувається шляхом забезпечення фінансової підтримки міського транспорту з бюджету міста або інших джерел фінансування. Ця форма компенсації може використовуватися з метою забезпечення доступності, екологічної стабільності та соціальної вигоди для мешканців міста.

Для успішної реформи системи перевезень пасажирів важливо також забезпечити широку підтримку серед населення та організувати ефективну співпрацю між владою, операторами транспорту і громадськістю.

Регламент (ЄС) 1370/2007, який набув чинності 3 грудня 2009 року, визначає, яким чином можуть діяти компетентні органи у сфері громадських пасажирських перевезень для гарантування такого рівня надання послуг, який, серед іншого, передбачає більший обсяг таких послуг, більшу їх безпечність і вищу якість або зниження їх вартості порівняно з цінами, які пропонуються іншими самостійними постачальниками на ринку цих послуг. Із цією метою Регламентом передбачено умови, на яких компетентні органи в разі встановлення спеціальних обов'язків із надання або замовлення відповідних громадських послуг повинні компенсувати витрати, що виникають у операторів

громадських послуг, та / або надавати виключні права в обмін на виконання спеціальних обов'язків із надання громадських послуг (стаття 1).

Принагідно слід відзначити, що Регламент Європейського Парламенту та Ради Європейського Союзу є одним із найбільш важливих видів правових актів ЄС і має пряму дію на території всіх держав-членів ЄС. Регламент визначає правовий статус та обов'язки для всіх держав-членів ЄС, а також громадян та організацій, що діють на їх території.

Законопроекти № 4583 та № 5149 розроблені з метою вдосконалення законодавчого регулювання ринку послуг автомобільного та міського електричного транспорту в Україні, задоволення потреб суспільства й економіки в перевезенні пасажирів, забезпечення безпеки перевезень шляхом адаптації норм законодавства України до норм актів ЄС згідно з Угодою про асоціацію, вони також спрямовані на впровадження інструментів, передбачених Регламентом (ЄС) 1370/2007.

Для досягнення поставленої мети законопроектом № 4583 пропонуються зміни до законів України «Про міський електричний транспорт» та «Про автомобільний транспорт», своєю чергою, законопроектом № 5149 – зміни до Цивільного кодексу України, законів України «Про автомобільний транспорт», «Про міський електричний транспорт», «Про застосування реєстраторів розрахункових операцій у сфері торгівлі, громадського харчування та послуг», «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про місцеві державні адміністрації», «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», «Про ціни і ціноутворення», «Про державні соціальні стандарти та державні соціальні гарантії», «Про транспорт», «Про дорожній рух».

#### ***Основна частина.***

У загальному плані можна стверджувати про концептуальну схожість (відповідність) окремих положень законопроектів № 4583 та № 5149 і Регламенту (ЄС) 1370/2007, що обумовлено спорідненістю їх загальної мети, цілей та завдань. Водночас, необхідно відмітити й їх понятійно-термінологічну спорідненість.

Важливо також зазначити, що відповідно до статті 264 Угоди про асоціацію «сторони домовились, що вони застосовуватимуть статті 262, 263 (3) або 263 (4) Угоди з використанням як джерела тлумачення критеріїв, що впливають із застосування статей 106, 107 та 93 Договору про функціонування Європейського Союзу, зокрема відповідну судову практику Суду Європейського Союзу, а також відповідне вторинне законодавство, рамкові положення, керівні принципи та інші чинні адміністративні акти Союзу». Згідно з пунктом «с» додатка XXIII до Глави 10 Угоди про асоціацію послугами загального економічного інтересу є «економічна діяльність, яку органи влади визначають як особливо важливу для громадян, і яка не може здійснюватися (або могла б здійснюватися за інших умов) без державного втручання. Ця діяльність повинна виявляти особливий характер порівняно із загальним економічним інтересом інших видів економічної діяльності». Також відповідно до пункту «е» додатка XXIII до Глави 10 Угоди про асоціацію «виключні права» – це права, які надаються певному суб'єкту господарювання будь-яким нормативно-правовим

актом, що забезпечує йому право надавати послугу чи здійснювати певну діяльність в межах визначеного регіону.

Слід також звернути увагу на те, що окремі терміни й визначення цього Регламенту в тому чи іншому адаптованому варіанті знайшли своє відтворення в законах України «Про міський електричний транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про державну допомогу суб'єктам господарювання». Це, зокрема, такі терміни: «замовники транспортних послуг (замовники)», «договір про організацію надання транспортних послуг», «послуги, що становлять загальний економічний інтерес», «транспортні послуги», «надання соціально значущих послуг автомобільного транспорту».

Відповідність положень законопроектів № 4583 і № 5149 Регламенту (ЄС) 1370/2007 можна підтвердити за такими інституційними й функціональними аспектами.

### ***Щодо законопроекту № 4583***

1. Змінами до статті 4 Закону «Про міський електричний транспорт» пропонується визначити загальні вимоги щодо порядку надання транспортних послуг, зокрема послуг, що надаються на договірних засадах між перевізником та замовником з урахуванням норм забезпечення обслуговування міським електричним транспортом та показників якості транспортних послуг. Пропонується доповнити зазначену статтю частиною дев'ятою такого змісту: «Транспортні послуги, які надаються міським електричним транспортом, є суспільно важливими послугами з перевезення пасажирів, що становлять загальний економічний інтерес, організація яких з огляду на їх вплив на соціальний, екологічний і регіональний розвиток держави або окремих регіонів забезпечується місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, і які надаються на компенсаційній основі шляхом відшкодування понесених витрат. Суспільно важливі послуги з перевезення пасажирів повинні надаватися з використанням міського електричного транспорту, пристосованого для перевезення пасажирів з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, насамперед тих, які пересуваються в кріслах колісних, а також обладнаного пристроями зовнішнього звукового інформування пасажирів із порушеннями зору про номер і кінцеву зупинку маршруту, звуковими та візуальними (текстовими) системами для інформування пасажирів із порушеннями зору та слуху про зупинки».

Ці положення законопроекту кореспондують статті 2 (е) Регламенту (ЄС) 1370/2007, згідно з якою зобов'язання з надання громадських послуг означає вимогу забезпечення перевезень пасажирів громадським транспортом у загальних інтересах, яке оператор, якби він враховував його власні комерційні інтереси, не брав би на себе, або не брав би в таких об'ємах або на таких самих умовах без винагороди. Це стосується, зокрема перевезень для пільгових сегментів населення (студентів, пенсіонерів, учнів) або забезпечення перевезень у ранкові або вечірні/нічні години або на маршрутах, які не будуть прибутковими, що є зобов'язаннями з надання громадських послуг. Якщо загальними правилами передбачена компенсація або якщо компетентний орган

вважає, що імплементація загальних правил вимагає компенсації, договір на надання громадських послуг визначає зобов'язання й параметри компенсації їх чистого фінансового результату відповідно до статей 4 і 6 Регламенту (ЄС) 1370/2007, а також Додатку до нього (містить Правила, що застосовуються до компенсаційних виплат у випадках, зазначених у статті 6(1)).

2. Пропозиція, якою доповнюється стаття 7 Закону «Про міський електричний транспорт», передбачає новий критерій – «якість надання» транспортних послуг для усіх верств населення як засадничий принцип реалізації державної політики у сфері міського електричного транспорту.

Щодо цього варто зазначити, що спільною цінністю ЄС є те, що послуги загального економічного інтересу націлені на високий рівень якості, безпеки, доступності, рівне ставлення та сприяння загальному доступу і правам користувачів транспортних послуг. Натомість, критерії якості й доступності залежать від наявності бюджетних коштів відповідних компетентних органів.

У зв'язку із зазначеним, доцільно передбачити в законопроекті положення щодо поетапності впровадження таких вимог або зазначити, що вони стосуються лише нових транспортних засобів.

3. Не суперечать положенням Регламенту (ЄС) 1370/2007 пропозиції до статті 9 Закону «Про міський електричний транспорт», в якій йдеться про функції центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері транспорту, до повноважень якого пропонується віднести затвердження положення про атестаційну комісію з визначення кваліфікації водіїв трамвая і тролейбуса.

4. Відповідно до пункту 1 статті 3 Регламенту (ЄС) 1370/2007, якщо компетентний орган ухвалює рішення надати оператору, якого він обере на власний розсуд, виключне право та / або компенсацію будь-якого характеру в обмін на виконання спеціальних обов'язків із надання громадських послуг, це повинно бути зроблено в рамках договору про надання громадських послуг.

Згідно з положеннями статей 4 і 6 Регламенту (ЄС) 1370/2007, а також Додатку до нього (містить Правила, що застосовуються до компенсаційних виплат у випадках, зазначених у статті 6(1)) у договорах про надання громадських послуг і загальних правилах необхідно: (а) чітко визначати спеціальні обов'язки з надання громадських послуг, закріплені у цьому Регламенті та встановлених відповідно до його статті 2а, яких повинен дотримуватися оператор громадських послуг, та щодо відповідних географічних регіонів; (b) заздалегідь встановити в об'єктивний і прозорий спосіб: (i) параметри для обчислення компенсаційного платежу, якщо такий є; та (ii) характер і обсяг будь-яких наданих виключних прав у спосіб, що дає змогу уникнути надлишкових компенсаційних виплат.

Також у договорах про надання громадських послуг і загальних правилах повинно бути визначено механізми розподілу доходу від продажу квитків, який може залишатися у операторів громадських послуг, відшкодовуватися компетентному органу або розподілятися між ними. Строк дії договорів про надання громадських послуг повинен бути обмеженим і не перевищувати 10 років для послуг нерегулярних і регулярних автобусних перевезень, 15 років –

для послуг пасажирських перевезень залізничними або іншими видами рейкового транспорту. Строк дії договорів про надання громадських послуг, пов'язаних із декількома видами транспорту, повинен бути обмежений до 15 років, якщо перевезення залізничними або іншими видами рейкового транспорту становлять більше ніж 50 % від вартості відповідних послуг. За необхідності, зважаючи на умови амортизації активів, строк дії договорів про надання громадських послуг може бути подовжений щонайбільше на 50 %, якщо оператор громадських послуг надає активи, що є значущими відносно всіх активів, необхідних для надання послуг пасажирських перевезень, передбачених у договорі про надання громадських послуг та пов'язаних переважно з наданням послуг пасажирських перевезень за договором.

У статті 7 Регламенту (ЄС) 1370/2007 встановлено, що компетентний орган повинен один раз на рік публікувати зведений звіт про виконання спеціальних обов'язків із надання громадських послуг у межах його відповідальності. Такий звіт повинен містити початкову дату та строк дії договорів про надання громадських послуг, обраних операторів громадських послуг і компенсаційні виплати, ексклюзивні права, надані таким операторам громадських послуг у формі відшкодування витрат. У звіті повинно бути відокремлено автобусні й залізничні перевезення, надано інформацію про дотримання вимог щодо ефективності, якості та фінансування мережі громадського транспорту, що підлягає моніторингу та оцінюванню, та, за необхідності, надано інформацію про характер та обсяг будь-яких наданих ексклюзивних прав. Звіт також повинен описувати досягнення цілей політики, як зазначено в документах щодо політики у сфері громадського транспорту. Держави-члени ЄС повинні забезпечити централізований доступ до таких звітів, наприклад, через спільний вебпортал.

Так, змінами до статті 11 Закону «Про міський електричний транспорт» пропонується удосконалити вимоги до договору про організацію надання транспортних послуг, зокрема в зобов'язаннях сторін договору визначати: «тариф одиниці транспортної роботи, розмір та умови компенсації, розподіл витрат і доходу від продажу квитків між замовником та перевізником, інші умови надання транспортних послуг». Інша пропозиція стосується строків дії договорів на надання транспортних послуг між замовником та перевізником, які мають укладатися «строком до десяти років для перевезення громадян тролейбусами та до п'ятнадцяти років для перевезення громадян трамваями, поїздами метрополітену».

Також пропонується встановити, що «замовник визначає базовий тариф одиниці транспортної роботи з урахуванням економічно обґрунтованих витрат і обґрунтованої частини прибутку на підставі методики, затвердженої центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту». Крім того, передбачається встановити обов'язок організатора перевезень щодо оприлюднення до 1 травня звіту за попередній рік про використання коштів на організацію суспільно важливих послуг із перевезення пасажирів, зобов'язання з організації надання транспортних послуг, а також перевізників, що залучалися до надання суспільно

важливих послуг із перевезення пасажирів, інформації про укладені договори та розміри наданої перевізникам компенсації.

5. Згідно зі статтею 7 Регламенту (ЄС) 1370/2007 компетентний орган повинен один раз на рік публікувати зведений звіт про виконання спеціальних обов'язків із надання громадських послуг в межах його відповідальності. Такий звіт повинен містити початкову дату та строк дії договорів про надання громадських послуг, обраних операторів громадських послуг та компенсаційні виплати, ексклюзивні права, надані таким операторам громадських послуг у формі відшкодування витрат.

Відповідні пропозиції проекту пропонується викласти у статті 12 Закону «Про міський електричний транспорт», якою на замовника транспортних послуг покладається обов'язок оприлюднювати щорічний звіт про виконання зобов'язань з організації надання транспортних послуг, інформацію про укладені договори та розміри наданої перевізникам компенсації. Однак, вимоги щодо «початкової дати та строку дії договорів про надання громадських послуг, обраних операторів громадських послуг та компенсаційні виплати, ексклюзивні права», що має містити такий звіт, проектом не передбачено.

Отже, пропонувані положення частково враховують положення статті 7 Регламенту (ЄС) 1370/2007, оскільки містять лише загальні вимоги до складу інформації щорічного звіту замовника, хоча можливість отримати її на запит заінтересованої сторони гарантується Законом «Про доступ до публічної інформації».

6. Не суперечать положенням Регламенту (ЄС) 1370/2007 пропозиції до статті 13 Закону «Про міський електричний транспорт» щодо обов'язку перевізника «оприлюднювати щороку на власному веб-сайті звіт про дотримання якості надання послуг, який, зокрема, включає інформацію про кількість і типи отриманих скарг, заходи, вжиті для покращення ситуації».

7. Відповідно до пункту 1 статті 3 Регламенту (ЄС) 1370/2007, якщо компетентний орган ухвалює рішення надати оператору, якого він обере на власний розсуд, виключне право та / або компенсацію будь-якого характеру в обмін на виконання спеціальних обов'язків з надання громадських послуг, це повинно бути зроблено в рамках договору про надання громадських послуг. Водночас, згідно з пунктом (b) статті 2 Регламенту (ЄС) 1370/2007 «компетентний орган» означає будь-який орган публічної влади або групу органів публічної влади держави-члена чи держав-членів, які мають повноваження втручатися в надання громадських пасажирських перевезень у відповідному географічному регіоні, або будь-який орган, який наділено такими повноваженнями.

У пункті (a) статті 2 Регламенту (ЄС) 1370/2007 визначається термін «громадські пасажирські перевезення», що означає послуги пасажирського транспорту загального економічного інтересу, що надаються громадськості на недискримінаційній та постійній основі. Згідно з пунктом (e) статті 2 цього Регламенту «спеціальний обов'язок з надання громадських послуг» означає вимогу, визначену або встановлену компетентним органом, щодо забезпечення надання громадських послуг пасажирських перевезень загального інтересу,

надання яких оператор, зважаючи на власні комерційні інтереси, не здійснював би взагалі або не здійснював би в такому самому обсязі та на таких самих умовах без отримання при цьому винагороди.

З метою імплементації зазначених положень Регламенту (ЄС) 1370/2007 проектом пропонується доповнити частину першу статті 1 Закону України «Про автомобільний транспорт» новими визначеннями термінів: «організатор перевезень – орган виконавчої влади та орган місцевого самоврядування, який забезпечує організацію пасажирських перевезень на відповідному автобусному маршруті загального користування»; та «суспільно важлива послуга з перевезення пасажирів – послуга з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, що становить загальний економічний інтерес», які поєднують в собі значення термінів «громадський пасажирський транспорт» і «обов'язок публічної послуги», що наведені у згаданих положеннях Регламенту (ЄС) 1370/2007. При цьому, таке визначення встановлює ідею послуги загального економічного інтересу, що відповідає праву ЄС. Так, основна концепція послуги загального економічного інтересу полягає в тому, що це економічна діяльність, яка призводить до результатів загального економічного блага, яка б не надавалася (або надавалася б за різних умов з точки зору якості, безпеки, доступності, рівного поводження чи універсального використання) на ринку без втручання з боку держави. Надання такої послуги доручається постачальнику на основі критерію загального інтересу, який, своєю чергою, гарантує, що послуга надається на умовах, що дозволяють їй виконувати свою місію.

8. У статті 3(2) Регламенту (ЄС) 1370/2007 встановлено загальні правила щодо договорів про надання громадських послуг та, зокрема, наголошується, що згідно з принципами, встановленими у статтях 4 і 6 та в додатку до Регламенту, компетентний орган повинен компенсувати операторам громадських послуг сумарний позитивний або негативний фінансовий результат від витрат та доходів, що виникли в результаті виконання спеціальних тарифних обов'язків, встановлених через загальні правила у спосіб, що дає змогу уникнути надання надлишкових компенсаційних виплат. Це не повинно обмежувати право компетентних органів інтегрувати спеціальні обов'язки з надання громадських послуг шляхом встановлення максимальних тарифів у договорах про надання громадських послуг.

Відповідно до статей 4 і 6, а також Додатку до Регламенту (ЄС) 1370/2007 у договорах про надання громадських послуг та загальних правилах необхідно: (а) чітко визначати спеціальні обов'язки з надання громадських послуг, визначених у цьому Регламенті та встановлених відповідно до його статті 2а, яких повинен дотримуватися оператор громадських послуг, та щодо відповідних географічних регіонів; (б) заздалегідь встановити в об'єктивний і прозорий спосіб: (і) параметри для обчислення компенсаційного платежу, якщо такий є; та (ii) характер і обсяг будь-яких наданих виключних прав у спосіб, що дає змогу уникнути надлишкових компенсаційних виплат.

Нова редакція статті 11 Закону «Про автомобільний транспорт», передбачена проектом, визначає: 1) замовлення (закупівля) транспортних послуг



має здійснюватися відповідно до законодавства про публічні закупівлі; 2) організатори перевезень визначають суспільно важливі послуги з перевезення пасажирів, встановлюють тарифи на проїзд автомобільного перевізника під час надання суспільно важливої послуги з урахуванням економічно обґрунтованих витрат і обґрунтованої частини прибутку відповідно до методики, затвердженої центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту; 3) організатор перевезень оприлюднює до 1 травня звіт за попередній рік про використання коштів на організацію суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів, зобов'язань з організації надання транспортних послуг, а також перевізників, що залучались до надання суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів, інформацію про укладені договори та розміри наданої перевізникам компенсації.

Пропозиціями до статті 31 Закону «Про автомобільний транспорт» передбачається: 1) запровадження типових договорів про надання суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів, що затверджуються Кабінетом Міністрів України та основних вимог, зокрема щодо розподілу витрат та доходу від продажу квитків між організатором перевезень та автомобільним перевізником; 2) договір між організатором суспільно важливих послуг та автомобільним перевізником укладається строком до десяти років. Крім того, пропозиції змін до статті 43 Закону також передбачають загальні засади визначення автомобільного перевізника на автобусному маршруті загального користування, які мають здійснюватися на конкурсних засадах, якщо інше не передбачено цим Законом.

Із наведеного можна стверджувати про відповідність положень законопроекту № 4583 вказаним вимогам Регламенту (ЄС) 1370/2007.

### ***Щодо законопроекту № 5149***

1. Законопроектом пропонується доповнити частину першу статті 1 Закону «Про автомобільний транспорт» визначенням термінів «організатор пасажирських перевезень» та «уповноважене підприємство». Термінологічне визначення «уповноважене підприємство» також доповнює частину першу статті 1 Закону «Про міський електричний транспорт». Поряд із цим, частиною першою нової статті 11<sup>3</sup> Закону «Про автомобільний транспорт» передбачається, що організатори перевезень гарантують оплату обґрунтованої компенсації вартості закупівлі громадських послуг з перевезення пасажирів за рахунок коштів відповідних бюджетів відповідно до цього Закону та в порядку, визначеному бюджетним законодавством.

Так, відповідно до пункту 1 статті 3 Регламенту (ЄС) 1370/2007, якщо компетентний орган ухвалює рішення надати оператору, якого він обере на власний розсуд, виключне право та / або компенсацію будь-якого характеру в обмін на виконання спеціальних обов'язків з надання громадських послуг, це повинно бути зроблено в рамках договору про надання громадських послуг. Водночас, згідно з пунктом (b) статті 2 Регламенту (ЄС) 1370/2007 «компетентний орган» означає будь-який орган публічної влади або групу органів публічної влади держави-члена чи держав-членів, які мають

повноваження втручатися у надання громадських пасажирських перевезень у відповідному географічному регіоні, або будь-який орган, який наділено такими повноваженнями.

Отже, наведені зміни та доповнення не суперечать пункту 1 статті 3 Регламенту (ЄС) 1370/2007 і частково їх враховують.

2. У пункті (а) статті 2 Регламенту (ЄС) 1370/2007 визначається термін «громадські пасажирські перевезення», що означає послуги пасажирського транспорту загального економічного інтересу, що надаються громадськості на недискримінаційній та постійній основі.

Згідно з пунктом (е) статті 2 Регламенту (ЄС) 1370/2007 «спеціальний обов'язок з надання громадських послуг» означає вимогу, визначену або встановлену компетентним органом, щодо забезпечення надання громадських послуг пасажирських перевезень загального інтересу, надання яких оператор, зважаючи на власні комерційні інтереси, не здійснював би взагалі або не здійснював би в такому самому обсязі та на таких самих умовах без отримання при цьому винагороди.

У змінах та доповненнях, що пропонуються до частини першої статті 1 Закону «Про автомобільний транспорт» та частини першої статті 1 Закону «Про міський електричний транспорт», визначення терміну «громадські послуги з перевезення пасажирів автомобільним транспортом (громадські послуги з перевезення пасажирів) поєднує в собі значення термінів «громадський пасажирський транспорт» та «обов'язок публічної послуги», що наведені у згаданих положеннях Регламенту (ЄС) 1370/2007. При цьому, таке визначення встановлює ідею послуги загального економічного інтересу, що відповідає праву ЄС. Так, основна концепція послуги загального економічного інтересу полягає в тому, що це економічна діяльність, що призводить до результатів загального економічного блага, яка б не надавалася (або надавалася б за різних умов з точки зору якості, безпеки, доступності, рівного поводження чи універсального використання) на ринку без втручання з боку держави. Надання такої послуги доручається постачальнику на основі критерію загального інтересу, який, своєю чергою, гарантує, що послуга надається за умов, що дозволяють їй виконувати свою місію.

3. Відповідно до пункту (m) статті 2 Регламенту (ЄС) 1370/2007 «інтегровані громадські послуги пасажирських перевезень» означають взаємопов'язані послуги перевезень у межах визначеного географічного регіону з єдиною інформаційною службою, системою продажу квитків і розкладом.

Своєю чергою, проектом пропонується доповнити частину першу статті 1 Закону «Про автомобільний транспорт» та частину першу статті 1 Закону «Про міський електричний транспорт» визначенням терміну «інтегровані громадські послуги з перевезення пасажирів». Зазначеним визначенням розкривається та конкретизується положення пункту (m) статті 2 Регламенту (ЄС) 1370/2007, що свідчить про те, що такі зміни та доповнення враховують вимоги згаданого положення Регламенту.

4. В абзаці другому пункту 1 статті 1, пунктах 1, 2 статті 3, статті 6 Регламенту (ЄС) 1370/2007 врегульовано особливості компенсаційних виплат за

надання громадських послуг операторам таких послуг. Також відповідно до підпункту (а) пункту 2 статті 262 Частини 2 Глави 10 Розділу IV Угоди про асоціацію сумісною з належним функціонуванням Угоди вважається допомога соціального характеру, що надається індивідуальним споживачам, за умови, що така допомога надається без дискримінації, пов'язаної з походженням відповідних товарів.

Проектом пропонується доповнити положення Закону «Про автомобільний транспорт» новою статтею 7<sup>1</sup> «Повноваження організаторів перевезень». Так, відповідно до абзацу четвертого пункту 12 частини першої статті 7<sup>1</sup> передбачається надання пільг у готівковій формі з оплати проїзду автомобільним транспортом загального користування. Водночас, передбачено зміни та доповнення до статті 6 Закону України «Про автомобільний транспорт», якими встановлено, що Кабінет Міністрів України повинен затвердити, серед іншого, і порядок надання пільг із оплати проїзду в готівковій формі.

Таким чином, пропоновані зміни та доповнення до статей 6, 7<sup>1</sup> Закону «Про автомобільний транспорт» відповідають підпункту (а) пункту 2 статті 262 Частини 2 Глави 10 Розділу IV Угоди про асоціацію й не суперечать абзацу другому пункту 1 статті 1, пунктам 1, 2 статті 3, статті 6 Регламенту (ЄС) 1370/2007.

6. У статті 4 Регламенту (ЄС) 1370/2007 встановлено обов'язкові вимоги до змісту договорів про надання громадських послуг і загальних правил. Зокрема, відповідно до зазначеної статті в договорах про надання громадських послуг і загальних правилах необхідно: закріпити спеціальні обов'язки з надання громадських послуг, визначених у цьому Регламенті та встановлених відповідно до його статті 2а, яких повинен дотримуватися оператор громадських послуг, та щодо відповідних географічних регіонів; заздалегідь встановити в об'єктивний і прозорий спосіб параметри для обчислення компенсаційного платежу, якщо такий є, характер і обсяг будь-яких наданих виключних прав, у спосіб, що дає змогу уникнути надлишкових компенсаційних виплат.

Змінами та доповненнями, що пропонуються до частин п'ятої, шостої статті 31 Закону «Про автомобільний транспорт» передбачається, що відносини автомобільного перевізника, що надає громадські послуги з перевезення пасажирів, із організаторами перевезень чи уповноваженими підприємствами визначається договором про закупівлю громадських послуг з перевезення пасажирів. Типова форма договору про закупівлю громадських послуг з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту відповідно до вимог цього Закону.

У пропонованій новій редакції статті 44 «Особливості здійснення закупівель громадських послуг з перевезення пасажирів» Закону «Про автомобільний транспорт» встановлюється детальне врегулювання вимог щодо закупівлі громадських послуг з перевезення пасажирів автомобільним транспортом та укладення відповідних договорів, зокрема: 1) договір про закупівлю громадських послуг з перевезення пасажирів укладається терміном на

5 років і може бути продовжений сторонами додатково на термін до 2,5 років у випадку належного виконання перевізником своїх обов'язків за договором та здійснення протягом дії договору значних інвестицій в оновлення та модернізацію рухомого складу. Термін дії договору про закупівлю не може бути більшим за термін дії відповідних довгострокових бюджетних програм, якими передбачено фінансування закупівлі громадських послуг з перевезення пасажирів. Взяття та виконання довгострокових бюджетних зобов'язань з фінансування закупівлі громадських послуг з перевезення пасажирів здійснюється в порядку, передбаченому бюджетним законодавством; 2) окрім умов, визначених законодавством про публічні закупівлі, істотними умовами договору про закупівлю громадських послуг з перевезення пасажирів є:

1) умови здійснення перевезень пасажирів на автобусних маршрутах, підстави та порядок їх зміни;

2) умови застосування автоматизованих систем диспетчерського управління громадським транспортом та систем автоматизованого обліку оплати проїзду;

3) порядок звітування перевізників та обміну інформацією між уповноваженим підприємством та перевізниками, у тому числі з використанням автоматизованих систем диспетчерського управління громадським транспортом та систем автоматизованого обліку оплати проїзду;

4) порядок здійснення контролю за виконанням перевізниками умов договорів про закупівлю громадських послуг з перевезення пасажирів, застосування штрафних санкцій за їх порушення та стимулюючих виплат за досягнення ними показників ефективності транспортних послуг;

5) порядок та періодичність розрахунків за надані послуги;

6) підстави та порядок корегування вартості наданих послуг;

7) особливості ведення перевізниками обліку доходів і витрат та порядок їх звітування перед замовником відповідно до Правил ведення обліку та звітності автомобільних перевізників, які надають громадські послуги з перевезення пасажирів автомобільним транспортом, затверджених центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері автомобільного транспорту;

8) порядок та строки здійснення інвестицій в оновлення та модернізацію рухомого складу за наявності таких вимог в умовах здійснення перевезень;

9) строк договору, підстави та порядок внесення змін до договору;

10) підстави та порядок розірвання договору;

11) граничні обсяги надання громадських послуг з перевезення пасажирів перевізником за рахунок залучення на підрядних чи інших договірних умовах інших суб'єктів господарювання;

12) інші істотні умови, визначені типовою формою договору про закупівлю громадських послуг з перевезення пасажирів;

3) у випадку укладення прямих договорів визначення вартості предмета закупівлі, її корегування та розрахунки за надані послуги здійснюються відповідно до Методики визначення вартості закупівлі громадських послуг з перевезення пасажирів автомобільним транспортом за прямими договорами та

Правил ведення обліку доходів, розподілу витрат та визначення рівня обґрунтованого прибутку автомобільних перевізників, які надають громадські послуги з перевезення пасажирів, на підставі прямих договорів, які затверджуються Кабінетом Міністрів України з обов'язковим урахуванням вимог, передбачених Регламентом (ЄС) 1370/2007 Європейського Парламенту та Ради про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами для такого роду договорів.

Отже, слід констатувати, що положення проекту не суперечать статті 4 Регламенту (ЄС) 1370/2007.

6. Так само, із урахуванням зазначеного в попередньому пункті даної аналітичної записки, відповідають статті 4 Регламенту (ЄС) 1370/2007 положення пропонованих змін та доповнень до статті 11 Закону України «Про міський електричний транспорт», в якій визначаються і встановлюються істотні умови, правовий статус, порядок укладання договорів про замовлення транспортної роботи та організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів міським електричним транспортом.

7. Згідно з пунктом 3 статті 5 Регламенту (ЄС) 1370/2007 компетентний орган, що звернувся до третьої сторони, яка не є внутрішнім оператором, повинен укласти договір про надання громадських послуг на основі процедури конкурсних торгів, за винятком випадків, визначених у параграфах 3а, 4, 4а, 4б, 5 та 6. Процедура, ухвалена для проведення конкурсних торгів, повинна бути відкритою для всіх операторів, справедливою та відповідати принципам прозорості й недискримінаційності. Після подання тендерних пропозицій та будь-якого попереднього вибору процедура може передбачати проведення переговорів згідно із зазначеними принципами для визначення найкращого способу для дотримання спеціальних або комплексних вимог.

Змінами та доповненнями до статті 43 Закону «Про автомобільний транспорт» передбачено, що автомобільний перевізник на автобусних маршрутах загального користування міжрегіонального значення та міжнародних маршрутах визначається на конкурсних засадах відповідно до порядку, встановленого Кабінетом Міністрів України.

У цій частині пропозиції не суперечать пункту 3 статті 5 Регламенту (ЄС) 1370/2007.

8. Відповідно до пункту 2 статті 1 Регламенту (ЄС) 1370/2007 цей Регламент застосовується до національної або міжнародної діяльності у сфері надання громадських послуг пасажирських перевезень залізничними та іншими видами рейкового або дорожнього транспорту, за винятком послуг, які надаються переважно завдяки тому, що вони становлять історичний інтерес та мають туристичну цінність. Держави-члени мають право застосовувати цей Регламент до громадських пасажирських перевезень на внутрішніх водних шляхах та, без обмеження Регламенту Ради (ЄЕС) 3577/92 від 7 грудня 1992 року про застосування принципу вільного надання послуг морських перевезень у межах держав-членів (морський каботаж), у національних морських водах.

Поряд із цим, згідно з пунктом (аа) статті 2 Регламенту (ЄС) 1370/2007 громадські послуги пасажирських перевезень залізничним транспортом

означають громадські пасажирські перевезення залізничним транспортом, за винятком пасажирських перевезень іншими видами рейкового транспорту, такими як метро або трамваї.

Наведені положення Регламенту (ЄС) 1370/2007 частково імплементуються проектом, оскільки змінами до статей 1, 7, 11 Закону «Про автомобільний транспорт» та до статей 1, 11, 12 Закону «Про міський електричний транспорт» передбачено, що громадські послуги надаються на автобусних маршрутах загального користування та міським електричним транспортом. При цьому, згідно зі статтею 1 Закону «Про міський електричний транспорт» міський електричний транспорт є складовою частиною єдиної транспортної системи, що призначена для перевезення громадян трамваями, тролейбусами, поїздами метрополітену на маршрутах (лініях) відповідно до вимог життєзабезпечення населених пунктів.

9. Відповідно до статті 7 Регламенту (ЄС) 1370/2007 компетентний орган повинен один раз на рік публікувати зведений звіт про виконання спеціальних обов'язків з надання громадських послуг в межах його відповідальності. Такий звіт повинен містити початкову дату та строк дії договорів про надання громадських послуг, обраних операторів громадських послуг та компенсаційні виплати, ексклюзивні права, надані таким операторам громадських послуг у формі відшкодування витрат. У звіті повинні бути відокремлені автобусні та залізничні перевезення, надано інформацію про дотримання вимог щодо ефективності, якості й фінансування мережі громадського транспорту, що підлягає моніторингу та оцінюванню, та, за необхідності, надано інформацію про характер та обсяг будь-яких наданих ексклюзивних прав. Звіт також повинен описувати досягнення цілей політики, як зазначено в документах щодо політики у сфері громадського транспорту. Держави-члени повинні забезпечити централізований доступ до таких звітів, наприклад, через спільний вебпортал.

Кожен компетентний орган повинен вживати необхідних заходів для забезпечення того, щоб щонайменше за один рік перед запуском запрошення до участі в процедурі конкурсних торгів або принаймні за один рік перед прямим укладенням договору в Офіційному віснику Європейського Союзу було опубліковано наведену нижче інформацію: (а) найменування та адресу компетентного органу; (б) тип договору, який передбачено укласти; (с) послуги та сфери діяльності, на які потенційно поширюватиметься дія укладеного договору; (д) заплановану дату початку та строк дії договору про надання громадських послуг.

Пропоновані зміни та доповнення до частин першої, другої статті 7<sup>2</sup> Закону України «Про автомобільний транспорт» визначають, що відкритість та прозорість діяльності організаторів перевезень і уповноважених підприємств забезпечуються шляхом систематичного оприлюднення поточної та звітної інформації щодо результатів їхньої діяльності, у тому числі у форматі відкритих даних та надання доступу в автоматичному режимі. Організатори перевезень можуть приймати рішення щодо формування та оприлюднення додаткової інформації та наборів відкритих даних на відповідній території. Не пізніше як за рік до оголошення процедури закупівлі або укладення прямого договору про

закупівлю громадських послуг з перевезення пасажирів уповноважене підприємство зобов'язане оприлюднити інформацію про маршрути, на яких надаватимуться громадські послуги, умови здійснення перевезень, параметри довгострокових бюджетних програм їх фінансування та порядок його здійснення.

Отже, зміни та доповнення до зазначених положень Закону «Про автомобільний транспорт» частково враховують вимоги статті 7 Регламенту (ЄС) 1370/2007, оскільки ними не передбачено чіткого строку та періоду публікації звіту про виконання спеціальних обов'язків з надання громадських послуг та його внутрішнього змістового наповнення відповідними положеннями, що визначені у статті 7 Регламенту (ЄС) 1370/2007. Поряд із цим, у зазначених доповненнях також частково враховані вимоги Регламенту (ЄС) 1370/2007, що стосуються публікації інформації перед запрошенням до участі у процедурі конкурсних торгів або публікації щодо прямого укладання договорів, однак не визначено, в якому офіційному державному виданні такі публікації оприлюднюються, не повністю зазначено їх змістове наповнення, зокрема не вказується про найменування та адресу компетентного органу, тип договору, який передбачено укласти, та заплановану дату початку і строк дії договору.

10. Згідно з пунктом (aa) статті 2 Регламенту (ЄС) 1370/2007 «громадські послуги пасажирських перевезень залізничним транспортом» означають громадські пасажирські перевезення залізничним транспортом, за винятком пасажирських перевезень іншими видами рейкового транспорту, такими як метро або трамваї.

Відповідно до пункту 6 статті 5 Регламенту (ЄС) 1370/2007, крім випадків, коли в національному праві існує заборона, компетентний орган може ухвалити рішення щодо прямого укладення договорів про надання громадських послуг, якщо вони стосуються перевезень залізничним транспортом, за винятком інших видів рейкового пасажирського транспорту, таких як метро або трамваї. Як відступ від статті 4(3), строк дії таких договорів не повинен перевищувати 10 років, за винятком випадків застосування статті 4(4).

Згідно з пунктами 2, 3 статті 7 Регламенту (ЄС) 1370/2007 кожен компетентний орган повинен вживати необхідних заходів для забезпечення того, щоб щонайменше за один рік перед запрошенням до участі в процедурі конкурсних торгів або принаймні за один рік перед прямим укладенням договору в Офіційному віснику Європейського Союзу було опубліковано наведену нижче інформацію: (a) найменування та адресу компетентного органу; (b) тип договору, який передбачено укласти; (c) послуги та сфери діяльності, на які потенційно поширюватиметься дія укладеного договору; (d) заплановану дату початку та строк дії договору про надання громадських послуг.

Компетентні органи можуть ухвалити рішення не публікувати таку інформацію, якщо договір про надання громадських послуг стосується річного надання громадських послуг пасажирських перевезень менше ніж на 50000 кілометрів.

У разі, якщо така інформація змінюється після її публікації, компетентний орган повинен якнайшвидше опублікувати відповідні уточнення. Такі уточнення

не повинні обмежувати дату початку процедури прямого укладення договору або запрошення до участі в конкурсних торгах.

У разі прямого укладення договорів про надання громадських послуг перевезення залізничним транспортом, як це передбачено у статті 5(6) Регламенту (ЄС) 1370/2007, компетентний орган повинен опублікувати наведену нижче інформацію протягом одного року після укладення договору:

- 1) найменування підрядного суб'єкта, його форму власності та, якщо доцільно, найменування сторони або сторін, що здійснюють юридичний контроль;
- 2) строк дії договору про надання громадських послуг;
- 3) опис послуг пасажирських перевезень, які надаються;
- 4) опис параметрів фінансової компенсації;
- 5) якісні цільові показники, такі як точність і надійність, а також застосовні винагороди та штрафні санкції;
- 6) умови щодо суттєвих активів.

Так, пропозиціями до абзацу третього частини першої нової редакції статті 11 Закону «Про міський електричний транспорт» передбачається, що не пізніше як за рік до укладення договору замовник зобов'язаний оприлюднити інформацію про маршрути (лінії), на яких надаватимуться громадські послуги, умови здійснення перевезень, параметри довгострокових бюджетних програм, їх фінансування та порядок його здійснення. У випадку затвердження в установленому порядку змін до оприлюдненої інформації, такі зміни оприлюднюються невідкладно.

Отже, зазначені положення статті 11 Закону «Про міський електричний транспорт» не суперечать пункту 2 статті 7 Регламенту (ЄС) 1370/2007. Однак запропоновані новації не враховують положень пункту 3 статті 7 Регламенту (ЄС) 1370/2007, де визначено інформацію, що підлягає оприлюдненню протягом одного року з дати укладення прямого контракту для послуг публічного інтересу, які надаються транспортом, що використовує залізничні колії. Водночас, як вбачається з положень Регламенту (ЄС) 1370/2007, він охоплює ширший обсяг видів пасажирських перевезень, ніж запропоновано законопроектом. Йдеться про такі види, як залізничні перевезення та перевезення внутрішніми водними шляхами, чого не містить проект.

Таким чином, при доопрацюванні проекту слід врахувати положення пункту 3 статті 7 Регламенту (ЄС) 1370/2007, а також охопити в цих змінах види міських пасажирських перевезень, які здійснюються міською залізницею та внутрішніми водними шляхами. Відповідні зміни та доповнення, що регламентують такі питання, доцільно внести до законів України «Про внутрішній водний транспорт» та «Про транспорт», що забезпечить імплементацію положень Регламенту (ЄС) 1370/2007.

11. Відповідно до пункту 1 статті 1 Регламенту (ЄС) 1370/2007 метою цього Регламенту є визначення в рамках правил згідно з положеннями права Співтовариства того, яким чином можуть діяти компетентні органи у сфері громадських пасажирських перевезень для гарантування такого рівня надання послуг, який, серед іншого, передбачає більший обсяг таких послуг, більшу їх



безпеку і вищу якість або зниження їх вартості порівняно з цінами, які пропонуються іншими самостійними постачальниками на ринку цих послуг. Із цією метою Регламентом передбачено умови, на яких компетентні органи в разі встановлення спеціальних обов'язків із надання або замовлення відповідних громадських послуг повинні компенсувати витрати, що виникають у операторів громадських послуг, та / або надавати виключні права в обмін на виконання спеціальних обов'язків із надання громадських послуг

Запропоновані зміни та доповнення до частини третьої статті 6 Закону України «Про автомобільний транспорт» встановлюють, що Кабінет Міністрів України затверджує, у тому числі, і методику визначення компенсації витрат автомобільним перевізникам, які здійснюють комерційні послуги з перевезення пасажирів на маршрутах загального користування, за перевезення пільгових категорій громадян. Однак, з огляду на положення пункту 1 статті 1 Регламенту (ЄС) 1370/2007, не передбачено можливості компетентних органів надавати виключні права в обмін на виконання спеціальних обов'язків з надання громадських послуг.

12. Згідно з пунктом 1 статті 5 Регламенту (ЄС) 1370/2007 договори про надання громадських послуг укладають відповідно до правил, встановлених у цьому Регламенті. Проте, договори про надання послуг або договори про надання громадських послуг, як визначено у директивах 2004/17/ЄС або 2004/18/ЄС, для громадських послуг пасажирських перевезень, що надаються автобусами або трамваями, укладають відповідно до процедур, передбачених у зазначених директивах, якщо такі договори не оформлено як договори концесії на надання послуг згідно з визначенням, що міститься у зазначених директивах.

У чинному законодавстві України положення права ЄС щодо публічних закупівель імплементовані в Законі «Про публічні закупівлі», а тому процедура закупівель громадських послуг має відбуватися із дотриманням вимог цього Закону.

Однак, у частині першій нової редакції статті 44 Закону «Про автомобільний транспорт» передбачається, що закупівля громадських послуг з перевезення пасажирів автомобільним транспортом та укладення відповідних договорів здійснюється з урахуванням особливостей, передбачених цією статтею. Методологія щодо особливостей здійснення закупівель громадських послуг з перевезення пасажирів розробляється і затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері автомобільного транспорту.

Зміни та доповнення до статті 46 Закону «Про автомобільний транспорт» визначають особливості здійснення кваліфікаційного відбору та оцінки конкурсних пропозицій учасників, а нова стаття 46<sup>1</sup> Закону «Про автомобільний транспорт» містить особливості проведення електронного аукціону.

Таким чином, зміни до статті 43 Закону «Про автомобільний транспорт» хоча й передбачають закупівлю відповідно до законодавства про державні закупівлі, однак враховуючи зазначені пропозиції до статей 44, 46 і 46<sup>1</sup> Закону «Про автомобільний транспорт», окрім вимог, встановлених у Законі «Про публічні закупівлі», передбачається визначення також додаткових особливостей,

таких як методологія здійснення закупівель громадських послуг, особливості відбору та оцінки конкурсних пропозицій учасників, електронний аукціон.

Таким чином, зміни та доповнення до частини першої статті 44, статей 46, 46<sup>1</sup> Закону України «Про автомобільний транспорт» у цій частині не відповідають положенням Регламенту (ЄС) 1370/2007.

13. Запропоновані зміни та доповнення до статті 3 Закону «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» передбачають, що дія цього Закону не поширюється на підтримку господарської діяльності, пов'язаної з наданням транспортних послуг, що становлять загальний економічний інтерес (громадських послуг з перевезення пасажирів), в порядку, визначеному законом. Проте, абзацом третім пункту 2 частини другої статті 3 Закону «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» вже передбачено, що його дія не поширюється на господарську діяльність, пов'язану з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес, у частині компенсації обґрунтованих витрат на надання таких послуг. Перелік послуг, що становлять загальний економічний інтерес, встановлюється Кабінетом Міністрів України. При цьому, Закон України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» уже приведений у відповідність до актів права ЄС, і відповідне положення Закону, на відміну від запропонованих змін, повністю відповідає статті 93 Договору про функціонування Європейського Союзу від 25.03.1957 р., згідно з якою допомога є сумісною з його положеннями, якщо вона відшкодовує виконання певних обов'язків, притаманних концепції послуги загального інтересу.

### ***Висновки.***

Проведене дослідження щодо відповідності положень законопроектів № 4583 та № 5149 Регламенту (ЄС) 1370/2007 дозволяє зробити такі висновки.

1. У загальному плані є підстави стверджувати про концептуальну єдність (відповідність), інституційну та функціональну кореспондованість положень законопроектів № 4583 та № 5149 і Регламенту (ЄС) 1370/2007. В окремих положеннях виявлено несуттєві відмінності, які варто оцінювати з позиції застосування в національній системі законодавства підзаконного регулювання, що передбачає надання повноважень органам виконавчої влади для прийняття відповідних нормативно-правових актів, направлених на реалізацію законодавчих приписів.

2. Зміни до Закону «Про автомобільний транспорт» потребують узгодження з положеннями Регламенту (ЄС) 1370/2007 у частині регламентації додаткових особливостей, таких як методологія здійснення закупівель громадських послуг, особливості відбору та оцінки конкурсних пропозицій учасників, електронний аукціон.

3. Пропоновані в законопроектах № 4583 та № 5149 випадки, пов'язані із визначенням повноважень Кабінету Міністрів України щодо затвердження, у тому числі, і методики визначення компенсації витрат автомобільним перевізникам, які здійснюють комерційні послуги з перевезення пасажирів на маршрутах загального користування, за перевезення пільгових категорій громадян потребують доопрацювання на предмет імплементації положень пункту 1 статті 1 Регламенту (ЄС) 1370/2007 у частині можливості компетентних

органів надавати виключні права в обмін на виконання спеціальних обов'язків із надання громадських послуг.

4. Недостатньо чітко в законопроектах № 4583 та № 5149 враховано вимоги статті 7 Регламенту (ЄС) 1370/2007. Вони потребують доопрацювання на предмет встановлення чіткого строку й періоду для публікації звіту про виконання спеціальних обов'язків із надання громадських послуг та його внутрішнього змістовного наповнення відповідними положеннями, що визначені Регламентом (ЄС) 1370/2007. Поряд із цим, у цій частині слід передбачити вимоги до публікації інформації про запрошення до участі у процедурі конкурсних торгів або публікації щодо прямого укладання договорів, визначивши офіційне державне видання, в якому такі публікації оприлюднюватимуться, змістове наповнення таких публікацій із зазначенням найменування та адреси компетентного органу, типу договору, який передбачено укласти, та запланованої дати початку і строку дії договору.

*Дослідницька служба  
Верховної Ради України*

*\*Цей документ підготовлений Дослідницькою службою Верховної Ради України як довідковий інформаційно-аналітичний матеріал. Інформація та позиції, викладені в документі, не є офіційною позицією Верховної Ради України, її органів або посадових осіб. Цей документ може бути цитований, відтворений та перекладений для некомерційних цілей за умови відповідного посилання на джерело.*