**ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА**

**до проєкту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів автомобільним та міським електричним транспортом»**

1. **Резюме**

Метою проєкту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів автомобільним та міським електричним транспортом» (далі – проєкт Закону) є вдосконалення законодавчого регулювання ринку послуг автомобільного та міського електричного транспорту в Україні, задоволення потреб суспільства й економіки у перевезенні пасажирів, забезпечення безпеки перевезень шляхом адаптації норм законодавства України до норм актів Європейського Союзу згідно з Угодою про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, та запровадження нових правил щодо порядку відбору автомобільних перевізників для роботи на маршрутах, на яких надаються суспільно важливі послуги з перевезення пасажирів, через закупівлю таких послуг за процедурою, установленою законодавством про публічні закупівлі.

1. **Проблема, яка потребує розв’язання**

Автомобільний транспорт − галузь транспорту, яка забезпечує задоволення потреб населення та суспільного виробництва в перевезеннях пасажирів автомобільними транспортними засобами. При цьому автомобільний транспорт домінує серед усіх видів транспорту за обсягами перевезень і масштабами впливу на майже всі аспекти нашого життя.

Водночас електричний транспорт − складова частина єдиної транспортної системи, призначена для перевезення громадян трамваями та тролейбусами відповідно до вимог життєдіяльності населених пунктів. Її розвиток як окремої галузі транспорту передбачає реалізацію засад державної політики у сфері міського електротранспорту, підвищення ефективності та надійності функціонування електротранспорту відповідно до встановлених нормативів та стандартів.

Головним завданням у галузі пасажирських перевезень є вдосконалення наявної транспортної мережі, приведення обсягів руху пасажирського транспорту у відповідність із потребами населення в перевезеннях, облаштування зупинок транспортних засобів у містах. Надання пасажирам надійних і якісних послуг пасажирським транспортом має велике соціальне значення, оскільки забезпечує зручний доступ до місця роботи, сфери обслуговування, до медичних, освітніх та культурних закладів.

За результатами конкурсів, які проводять організатори перевезень, основну частку пасажирських перевезень автомобільним транспортом виконують приватні перевізники. Однак темпи оновлення парку рухомого складу автомобільного транспорту приватних перевізників не відповідають потребам сьогодення. Причинами цього є нестабільність економіки в країні, різке зростання вартості валюти, високі відсотки банківських кредитів, постійне збільшення цін на паливо-мастильні та комплектувальні матеріали в умовах регульованих тарифів тощо.

Частина транспортних засобів, що обслуговують міські автобусні маршрути, за своєю конструкцією та пасажиромісткістю морально застаріла. Більшість рухомого складу міст України − це автобуси, місткість яких не перевищує 22 пасажирських місць і строк експлуатації яких становить понад 10 років.

Аналізуючи ситуацію, яка склалася на сьогодні у сфері пасажирських перевезень у містах країни, можна дійти висновку, що стан цієї важливої сфери потребує розвитку та вдосконалення.

Основними проблемними питаннями у сфері пасажирських перевезень автомобільним транспортом є:

1) нестача сучасних великогабаритних, зокрема низькопідлогових, транспортних засобів для задоволення потреб споживачів транспортних послуг, у тому числі осіб з обмеженими фізичними можливостями;

2) нестабільні показники графіка руху громадського транспорту;

3) недосконалий механізм компенсації витрат підприємств пасажирського транспорту на перевезення пасажирів пільгових категорій;

4) зменшення кількості платоспроможних пасажирів.

Ігнорування проблематики цих питань може призвести до зниження потенційних можливостей нинішньої системи громадського транспорту забезпечити необхідну рухомість населення, мобільність трудових ресурсів, негативно вплинути на рівень безпеки функціонування пасажирського транспорту в країні.

Крім того, як наслідок, пошириться заміна громадського транспорту особистими автомобілями, що може спричинити погіршення екологічної ситуації в країні, зростання втрат від дорожньо-транспортних пригод, нестачу вулично-шляхової мережі в містах країни.

При цьому положення законів України «Про автомобільний транспорт» та «Про міський електричний транспорт» на сьогодні застаріли і не придатні для застосування у зв’язку з імплементацією Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 р. про громадські пасажирські перевезення залізничним та автомобільним транспортом та скасування Регламентів Ради (ЄЕС) № 1191/69 та № 1107/70.

Удосконалення законодавчого регулювання ринку послуг автомобільного та міського електричного транспорту в Україні забезпечить безперервність процесу виконання зобов’язань України протягом усього періоду дії Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, доступність інформації про її виконання, чіткість механізмів реагування та вжиття невідкладних заходів, необхідних для забезпечення належного виконання її положень.

1. **Суть проєкту акта**

Проєктом Закону пропонується встановити принцип рівноправного доступу до послуг інфраструктури, що поширюється на всіх осіб, заінтересованих в отриманні таких послуг; впровадити систему надання суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів автомобільними маршрутами, лініями, маршрутами міського електричного транспорту, а також систему отримання плати за такі послуги та фінансового відшкодування, що виплачується перевізникам суспільно важливих послуг; установити нові заходи впливу на перевізників та норми, які регулюватимуть усі аспекти діяльності щодо системи надання суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів; гармонізувати умови конкурентоспроможності серед різних видів перевезень усередині держави.

**4. Вплив на бюджет**

Реалізація Закону не потребує фінансування з державного чи місцевих бюджетів.

Створення та впровадження системи надання суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів автомобільними маршрутами, лініями, маршрутами міського електричного транспорту та фінансове відшкодування, що виплачується перевізникам суспільно важливих послуг, буде здійснюватися за рахунок місцевих бюджетів відповідно до реалізації реформи міжбюджетних відносин у контексті децентралізації, яка дала позитивні результати.

Найвагомішим результатом зазначеної реформи є перерозподіл фінансового ресурсу на користь місцевих бюджетів. Збільшення обсягів залишків коштів на рахунках місцевих бюджетів свідчить про суттєве зростання дохідної частини місцевих бюджетів. Такі тенденції дають можливість місцевим органам влади забезпечити належне функціонування сфери пасажирських перевезень і самостійно вирішувати питання транспортного розвитку громад без звернення до центральних органів влади стосовно виділення додаткових коштів з державного бюджету. Слід зазначити, що питання розподілу залишків коштів, які утворилися на початок року, належить до компетенції місцевих органів. Порядок розподілу таких коштів унормовано Бюджетним кодексом України.

Зокрема, за загальним фондом відповідного місцевого бюджету розподілу підлягає вільний залишок бюджетних коштів (стаття 14 Бюджетного кодексу України). Його обсяг визначається як перевищення залишку коштів загального фонду бюджету над оборотним залишком коштів на кінець бюджетного періоду. Оборотний залишок бюджетних коштів утворюється для покриття тимчасових касових розривів у розмірі не більш як 2% планового обсягу видатків загального фонду відповідного місцевого бюджету та затверджується рішенням про місцевий бюджет.

До того ж можливо передбачити розподіл вільного залишку бюджетних коштів загального фонду шляхом внесення змін до рішення про місцевий бюджет за результатами річного звіту про виконання місцевого бюджету за попередній бюджетний період відповідно до статей 14 та 72 Бюджетного кодексу України.

Якщо взяти до прикладу визначення обсягу вільного залишку коштів у 2020 році, то це різниця між залишком коштів загального фонду на 01.01.2020, відображеним у звіті про виконання місцевого бюджету за 2019 рік, та оборотним залишком бюджетних коштів, затвердженим рішенням про бюджет на 2020 рік.

Крім того, за спеціальним фондом відповідного місцевого бюджету розподілу підлягає весь залишок коштів, відображений у звіті про виконання місцевого бюджету за попередній бюджетний період (на кінець року). Його розподіл здійснюється також шляхом внесення змін до рішення про місцевий бюджет.

Враховуючи викладене, місцеві органи влади самостійно визначають напрями спрямування вільного залишку коштів загального фонду та залишку коштів спеціального фонду.

Фінансово-економічні розрахунки додаються.

**5. Позиція заінтересованих сторін**

Реалізація Закону впливатиме на сферу інтересів суб’єктів господарювання та приведе до встановлення ефективного управління автомобільними перевізниками, а також за безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров’я населення.

З метою проведення консультацій з громадськістю проєкт Закону розміщено на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України в розділі «Регуляторна діяльність».

**6. Прогноз впливу**

Реалізація Закону матиме вплив на створення значних економічних та соціальних переваг для споживачів послуг автомобільного транспорту, представників бізнесу та суспільства загалом, підвищення рівня безпеки на автомобільному транспорті.

Водночас реалізація Закону не матиме негативного впливу на ринкове середовище, забезпечивши дотримання прав суб’єктів господарювання, громадян і держави завдяки вдосконаленню організації пасажирських перевезень автомобільним транспортом.

Прогноз впливу додається.

**7. Позиція заінтересованих органів**

Проєкт Закону погоджено без зауважень Міністерством розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України, Міністерством цифрової трансформації України, Державною регуляторною службою України.

Проєкт Закону погоджено із зауваженнями Міністерством фінансів України, Міністерством соціальної політики України, Міністерством розвитку громад та територій України.

Антимонопольний комітет України не підтримав проєкт Закону. Зауваження Антимонопольного комітету України враховано.

Висновок Міністерства юстиції України від 11 грудня 2020 р. із зауваженнями.

**8. Ризики та обмеження**

У проєкті Закону немає положень, що:

стосуються прав та свобод, гарантованих Конвенцією про захист прав людини і основоположних свобод;

впливають на забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків;

містять ризики вчинення корупційних правопорушень та правопорушень, пов’язаних з корупцією;

створюють підстави для дискримінації.

**9. Підстава розроблення проекту акта**

Проєкт Закону розроблено на підставі пункту 1875 плану заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25 жовтня 2017 р. № 1106.

Міністр інфраструктури України Владислав КРИКЛІЙ

\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2020 р.