

4.2 International legal unification of norms of EU law in national legislation of Ukraine in the sphere of securing investment projects for the development and reconstruction of transport networks: history and modernity

Основною метою ЄС є створення простору без внутрішніх кордонів, на якому відбувається вільне переміщення робочої сили, товарів, послуг і капіталів. Втілення ідей щодо спільного транспортного ринку з правової точки зору проводиться шляхом видання нормативних актів щодо уніфікації правових відносин в усіх державах - членах ЄС, а також шляхом дотримання загальноєвропейських угод і конвенцій, до яких приєдналися ці країни.

Законодавча база Європейського Союзу щодо транспортної галузі складається із договорів про заснування ЄЕС та ЄС, директив, регламентів та інших нормативних актів, які приймаються інституціями ЄС. Крім безпосередньо законодавства ЄС, правовідносини його членів у сфері транспорту регулюються нормами міжнародного транспортного і митного права, що викладені у європейських конвенціях та угодах, міжнародних конвенціях та багатосторонніх угодах, розроблених під егідою Комітету з внутрішнього транспорту Європейської Економічної комісії ООН (КВТ ЄЕК ООН). Комітетом з внутрішнього транспорту ЄЕК ООН розроблено понад п'ятдесят угод, конвенцій і протоколів до конвенцій у галузі транспорту, які було укладено під егідою ЄЕК ООН. Ці документи стосуються питань інфраструктури транспорту, дорожнього руху та дорожніх знаків і сигналів, дорожніх транспортних засобів, правових документів у сфері транспорту, полегшення умов перевезення, внутрішнього судноплавства, перевезення небезпечних вантажів і швидкопсувних харчових продуктів тощо. На основі нормативних документів, розроблених і прийнятих у рамках КВТ ЄЕК ООН, укладаються двосторонні угоди про міжнародне сполучення, про міжнародні перевезення вантажів і пасажирів між країнами, в яких більш детально визначаються усі питання, що відносяться до організації та здійснення цих перевезень.

Щодо регіонального рівня, то законодавство ЄС в сфері транспортної інфраструктури спрямовано, в основному, на визначення розмірів фінансової допомоги Співтовариства у розбудову інфраструктури.

Додаток до Регламенту Ради (ЄЕС) № 1108/70 від 4.06.70 р. щодо введення облікової системи витрат на інфраструктуру залізничного, автомобільного і внутрішнього водного транспорту [70]¹ визначає такі статті витрат: витрати на капіталовкладення (витрати на нове будівництво, розширення, реконструкцію та поновлення); поточні витрати (витрати на підтримку та операцію); витрати на підтримку у відповідному стані поверхні доріг; інші поточні витрати; витрати на дорожню поліцію; загальні витрати.

Регламент Ради (ЄЕС) № 1107/70 від 4 червня 1970 р. «Про надання допомоги залізничному, автомобільному та внутрішньому водному транспорту» [71]² передбачає, що якщо допомога стосується інвестування у інфраструктуру, обладнання для перевантаження чи комбінованих перевезень, то вона не може перевищувати 50% від загальної кількості інвестицій. Допомога може бути також у вигляді досліджень з метою підвищення рентабельності транспортних систем та розвитку технологій.

Регламент Ради (ЄЕС) № 1889/84 від 26 червня 1984 р. про запровадження спеціальних заходів, які відносяться до транспортної інфраструктури [72]³, визначив обсяг допомоги Великій Британії у 461 млн. єко та ФРН 10 млн. єко (60% громадських витрат).

Регламент Ради (ЄЕС) № 3600/82 від 30.12.1982 р. у сфері надання обмеженої допомоги щодо транспортної інфраструктури [73]⁴ встановив, що комісія ЄЕС надає фінансову допомогу будівництву станції Домодосса в Італії,

¹ Регламент Ради 1108/70/ЄЕС від 04.06.70 щодо введення облікової системи витрат на інфраструктуру залізничного, автомобільного і внутрішнього водного транспорту. DOI: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEL/reglament-radi-es>

² Регламент Ради 1107/70/ЄЕС від 4 червня 1970 р. про надання допомоги залізничному, автомобільному та внутрішньому водному транспорту. DOI: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEL/reglament-radi-es>

³ Регламент Ради 1889/84/ЄЕС від 26 червня 1984 р. про запровадження спеціальних заходів в інтересах Спільнот, які відносяться до транспортної інфраструктури. DOI: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEL/reglament-radi-es>

⁴ Регламент Ради 3600/82/ЄЕС від 30.12.1982 р. щодо надання обмеженої допомоги у сфері транспортної інфраструктури DOI: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEL/reglament-radi-es>

дороги Евзоні-Волос у Греції та відлагодженню каналу між Великою Британією та Францією у розмірі 15% проект.

Регламент Ради (ЄЕС) 4059/86/ЄЕС від 22 грудня 1986 р. щодо надання фінансової Підтримки проектам у сфері транспортної інфраструктури [74]⁵ визначна 21 проект з покращення транспортної інфраструктури. Фінансова допомога не має перевищувати 25% від загальних витрат на кожний проект та 50% на дослідження. Авансові платежі не перевищують 40% внеску Співтовариства.

Регламент Ради (ЄЕС) 4070/87 від 22.12.1987 р. щодо надання фінансової підтримки проектам у сфері транспортної інфраструктури [75]⁶ визначив 5 підготовчих досліджень перед будівництвом проектів та 12 проектів основних транзитних маршрутів, включаючи ті, що проходять територією держав, які не є членами ЄЕС (Греція, Югославія тощо). Розміри допомоги: фінансова допомога не має перевищувати 25% від загальних витрат на кожний проект та 50% на дослідження. Авансові платежі не перевищують 40% внеску Співтовариства.

Регламент Ради (ЄЕС) 4048/88 від 19.12. 1988 р. щодо надання фінансової підтримки проектам у сфері транспортної інфраструктури [76]⁷ визначив 11 проектів та ті самі розміри допомоги: фінансова допомога не повинна перевищувати 25% від загальних витрат на кожний проект та 50% на дослідження. Авансові платежі не перевищують 40% внеску Співтовариства.

Європейський Союз прийняв Директиву 2236/95 від 18 вересня 1995 р., що визначає правила надання Співтовариством фінансової допомоги у сфері Транс" європейських мереж [77]⁸. Головними її принципами є СС фінансує тільки офіційно затверджені проекти та зафіксовані на карті дороги; ЄС фінансує не

⁵ Регламент Ради 4059/86/ЄЕС від 22 грудня 1986 р. щодо надання фінансової підтримки проектам у сфері транспортної інфраструктури. DOI: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEL/reglament-radi-es>

⁶ Регламент Ради 4070/87/ЄЕС від 22.12.1987 р. щодо надання фінансової підтримки проектам у сфері транспортної інфраструктури DOI: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEL/reglament-radi-es>

⁷ Регламент Ради 4048/88/ЄЕС від 19.12.1988 р. щодо надання фінансової підтримки проектам у сфері транспортної інфраструктури DOI: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEL/reglament-radi-es>

⁸ Директива 2236/95/ЄС від 18 вересня 1995 р., що визначає правила надання Співтовариством фінансової допомоги у сфері Транс"європейських мереж. DOI: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEL/reglament-radi-es>

більше 50% вартості НДР та 10% вартості робіт; має зберігатися баланс між державними та приватними секторами фінансування, до кожного проекту повинна включатися екологічна складова; на проект повинні бути фінансові гарантії; проект повинен включати складові інших політик ЄС - екологічної, конкурентної; кожний проект оцінюється за Його значимістю.

Регламент Ради (ЄС) 1655/99 від 19 липня 1999 р. про внесення змін та доповнень до Регламенту (ЄС) № 2236/95 [78]⁹ на період 2000-2006 рр. включив ряд нових позицій.

Так, верхня межа фінансування, починаючи з 2003 р., складає 20% проекту (для навігаційних систем), до 2006 р. на розвиток транс" європейської транспортної мережі буде витрачено 4600 млн. євро. 55% буде направлятись на проекти розвитку залізниць і лише 25% - на розвиток автомобільного транспорту. Передбачається залучити Європейський інвестиційний фонд. Формами допомоги є: участь Співдружності у фінансуванні досліджень проектів; субсидії на відшкодування процентних ставок на кредити Європейського Інвестиційного банку (ЄБ); внески до гарантій за кредити ЄТБ; прямі внески у пакети інвестицій; участь ризикового капіталу у межах 1% від загальної суми фінансування, після 2006 р. ця межа може бути збільшена до 2%.

Регламент (С) № 807/2004 Європейського Парламенту та Ради від 21 квітня 2004 р. щодо змін Директиви № 2236/95 [79]¹⁰, що формулює загальні правила надання фінансової допомоги в галузі розвитку транс'європейської мережі, визначає пріоритетними проектами прикордонні пункти пропуску з сусідніми країнами.

Наслідком уніфікації Україною вищезазначених норм права ЄС в цій сфері стало прийняття наступних нормативно-правових актів:

⁹ Регламент Ради 1655/99/ЄС від 19 липня 1999 р. про внесення змін та доповнень до Регламенту 2236/95/ЄС DOI: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEL/reglament-radi-es>

¹⁰ Регламент Європейського Парламенту та Ради 807/2004/ЄС від 21 квітня 2004 р. щодо змін Директиви 2236/95/ЄС. DOI: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEL/reglament-radi-es>

1. Про концесію на будівництво та реконструкцію автомобільних доріг: Указ Президента України від 4 липня 1998 р. № 735/98.
2. Про затвердження типового концесійного договору та порядку переведення наданої у концесію автомобільної дороги до розряду платних: постанова Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 1998 р. № 1624.
3. Про затвердження Порядку визначення об'єктів концесії на будівництво та реконструкцію автомобільних доріг і Порядку проведення концесійного конкурсу на будівництво та реконструкцію автомобільних доріг: постанова Кабінету Міністрів від 6 січня 1999 р. № 25.
4. Про порядок переведення автомобільної дороги у розряд платних: постанова Кабінету Міністрів від 31 березня 1999 р.
5. Про концесії: Закон України від 16 липня 1999 р. № 997-XIV.
6. Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг: Закон України від 14 грудня 1999 р. № 1286-XIV.
7. Про затвердження Типового концесійного договору: постанова Кабінету Міністрів від 12 квітня 2000 р. № 643.
8. Про реєстр концесійних договорів: постанова Кабінету Міністрів від 18 січня 2000 р. № 72.
9. Про затвердження Методики розрахунку концесійних платежів: постанова Кабінету Міністрів від 12 квітня 2000 р. № 639.
10. Про затвердження Положення про проведення концесійного конкурсу та укладення концесійних договорів на об'єкти права державної і комунальної власності, які надаються у концесію: постанова Кабінету Міністрів від 12 квітня 2000 р. № 642.
11. Про затвердження Порядку визначення об'єктів концесії, концесіонерам яких можуть надаватись пільги щодо концесійних платежів, дотації, компенсації та умови їх надання: постанова Кабінету Міністрів від 13 липня 2000 р. № 1114.

12. Про затвердження Типового концесійного договору на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг: постанова Кабінету Міністрів України від 4 жовтня 2000 р. № 1519.

13. Про затвердження Порядку проведення типового концесійного конкурсу на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг: постанова Кабінету Міністрів України від 4 жовтня 2000 р. № 1520.

Загалом, слід зазначити, що в Україні створена та кожних 5 років оновлюється уніфікована нормативно-правова база щодо розвитку мережі транс'європейських міжнародних транспортних коридорів. Хронологічно це виглядає так:

1998 рік - затверджена Програма створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні від 1998 по 2005 роки [80]¹¹.

2006 рік - затверджена Програма розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 роки [81]¹².

2010 рік - схвалена Концепція Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2011—2015 роки [82]¹³.

2016 рік - затверджена Державна програма розвитку транскордонного співробітництва на 2016-2020 роки [83]¹⁴.

2021 рік - затверджена Державна програма розвитку транскордонного співробітництва на 2021-2027 роки [84]¹⁵.

¹¹ Постанова КМУ від 20 березня 1998 р. N 346 Про затвердження Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні. Із змінами і доповненнями, внесеними постановами Кабінету Міністрів України від 1 липня 2002 року N 878, від 4 вересня 2003 року N 1402, від 29 жовтня 2003 року N 1688, від 25 серпня 2004 року N 1118 від 3 серпня 2005 року N 710 DOI: https://www.mdoffice.com.ua/ua/0038/aMDODoc.html?p_file=84&p_page=54&context=

¹² Постанова КМУ від 12 квітня 2006 р. N 496 Про затвердження Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 роки. DOI: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/496-2006-%D0%BF#Text>

¹³ Розпорядження КМУ від 15 вересня 2010 р. № 1838-р Про схвалення Концепції Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2011—2015 роки DOI: <https://www.kmu.gov.ua/npras/243653112>

¹⁴ Постанова КМУ від 23 серпня 2016 р. № 554 Про затвердження Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2016-2020 роки DOI: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/554-2016-%D0%BF#Text>

¹⁵ Постанова КМУ від 14 квітня 2021 р. № 408 Про затвердження Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2021-2027 роки. DOI: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/408-2021-%D0%BF#Text>

Загалом, слід наголосити на тому, що в ЄС процедура надання фінансової підтримки регіонів базується на типологізації територій Європи. В рамках структурної та регіональної політики ЄС проведена класифікація адміністративних одиниць на мезо-, макро - та мікрорівні. З метою порівняння регіонів та проведення статистик в рамках Європейського Союзу офіційно прийнято визначення NUTS - номенклатура територіальних статистичних одиниць. При цьому, виходячи з принципу компліментарності, менші статистичні одиниці входять складовими частинами в більш великі: NUTS територіальні одиниці найбільш великих областей (регіонів, економічних районів): NUTS 2 - територіальні одиниці, що відповідають середній ланці адміністративно-територіального поділу країн. В середньому нас на території цих одиниць проживає , 89 млн, чоловік NUTS 3 - територіальні одиниці, що відповідають нижчій ланці адміністративно-територіального поділу країни (району). в ЄС в середньому на території цих одиниць проживає 410 тис, жителів; NUTS 4 - територіальні одиниці районів та мікрорайонів; NUTS 5 - територіальні одиниці на рівні населених пунктів.

Для кожного регіонального рівня виділені цілі розвитку, що є пріоритетами регіонально: політики та фінансуються ЄС. Європейський фонд регіонального розвитку фінансує програми розвитку найбільш відсталих та депресивних регіонів, тобто тих, що зазнали структурної перебудови. Критеріями віднесення до перших є низька інвестиційна активність, рівень безробіття вище за середній; недостатній рівень розвитку послуг; низький рівень розвитку базової інфраструктури. Критеріями внесення до депресивних регіонів є: реструктуризація промисловості, втрата традиційної діяльності в аграрних областях; проблеми у секторі рибальства. З цього фонду передбачається фінансувати транскордонне та міжрегіональне співробітництво, а також укріплення зовнішніх кордонів країн - кандидатів до вступу у ЄС.

Комісією ЄС проводяться результати факторного аналізу, що дозволяє виділити групи районів з різним рівнем регіональних проблем та головні фактори регіональних диспропорцій. В результаті визначаються два кумулятивні

фактори: рівень економічного розвитку (показник ВВП на душу населення) та характер ринку робочої сили (рівень тривалого безробіття). На їх основі був виділений індекс відносної інтенсивності регіональних проблем територій Європи. Для держав - кандидатів до вступу до ЄС існують програми PHARE, SAPARD, ISPA. В країнах Центральної та Східної Європи програма PHARE розпочалася в 1989 р., направлена на фінансування найнеобхідніших проектів розвитку інфраструктури, бізнесу, соціального розвитку. SAPARD (Special Accession Programm for Agriculture and Rural Development) - спеціальна програма для аграрного та промислового розвитку (з 2000 р.). ISPA (Instrument for Structural Policies for Pre-Accession) - інструментарій для структурної політики об'єднання з 2000 р. через Фонд Єднання фінансує великі проекти з екології та транспорту. Таким чином, фінансування держав-кандидатів становить 2,5 млрд. євро щороку.