

## **Основні засади державної політики у сфері дорожнього господарства та безпеки дорожнього руху**

### **1. Основні засади державної політики у сфері дорожнього господарства визначено наступними нормативно-правовими актами:**

Указом Президента України від 19 липня 2019 р. № 529/2019 «Про деякі заходи щодо створення умов для розвитку та підвищення якості автомобільних доріг» визначено окремі першочергові кроки щодо розвитку дорожнього господарства;

Програмою діяльності Кабінету Міністрів України, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 12.06.2020 № 471 визначено в частині пункту «7.4. Автомобільний транспорт та автошляхи»;

Законом України «Про автомобільні дороги» визначено правові, економічні, організаційні та соціальні засади забезпечення функціонування автомобільних доріг, їх будівництва, реконструкції, ремонту та утримання в інтересах держави і користувачів автомобільних доріг;

Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430 (далі – Національна транспортна стратегія), метою якої є створення інтегрованого до світової транспортної мережі безпечно функціонуючого та ефективного транспортного комплексу України, задоволення потреб населення у перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу для забезпечення конкурентоспроможності та ефективності національної економіки. Водночас, у сфері дорожнього господарства визначено наступні цілі:

- визначення ключових показників ефективності управління дорожнім господарством та системи моніторингу їх виконання;
- введення європейських стандартів проектування, розроблення та обслуговування автомобільних доріг, підвищення рівня якості автодорожнього покриття та обґрунтованість вибору його типу, зокрема шляхом поступового відновлення експлуатаційних характеристик дорожньої мережі;
- покращення якості та довговічності автомобільних доріг на основі проектно-кошторисної документації та висновків техніко-економічного обґрунтування;
- збільшення частки автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям;
- розбудова мережі пунктів дорожнього сервісу для забезпечення проведення перевірки дотримання вимог режимів праці та відпочинку водіїв відповідно до Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР) (Закон України від 7 вересня 2005 р. № 2819-IV), та регламентів;
- впровадження довгострокових контрактів з експлуатаційного утримання автомобільних доріг на основі їх роботи та кінцевих результатів;
- забезпечення створення конкурентних умов для виконавців дорожньо-будівельних та ремонтних робіт, технічного обслуговування, впровадження системи незалежного контролю якості їх виконання;
- підвищення рівня відповідальності учасників дорожніх перевезень за порушення габаритно-вагових параметрів транспортних засобів та створення умов, які забезпечать дотримання учасниками дорожніх перевезень габаритно-вагових параметрів транспортних засобів, зокрема впровадження процедури здійснення контролю ваги транспортних засобів під час руху та запровадження електронної системи контролю навантаження на вісь в русі;

- перехід до планового та стабільного фінансування будівництва та утримання автомобільних доріг у середньо- та довгостроковій перспективі;
- удосконалення законодавства щодо вироблення спрощеного механізму вилучення та викупу земельних ділянок для розвитку транспортної інфраструктури, передачі земель в концесію для будівництва автомобільних доріг та оформлення підприємствам та організаціям транспорту земельних ділянок у користування;
- підвищення пропускної спроможності дорожньої мережі шляхом впровадження інтелектуальних транспортних систем;
- перехід фінансування дорожнього господарства від —залишкового принципу до середньо- та довгострокового планування;
- використання у транспортно-дорожньому комплексі інноваційних технологій, поживлення ділової активності та будівництва, зростання життєвого рівня населення, бюджетних надходжень тощо, що будуть отримані завдяки реалізації інфраструктурних транспортних проектів;
- реконструкція мережі магістральних автомобільних доріг, що відповідає стандартам мережі TEN-T та з'єднає обласні центри між собою та м. Києвом для збільшення регіональної мобільності;
- збільшення частки доріг загального користування державного значення з твердим покриттям, що відповідають нормативним вимогам, з 30 (у 2015 році) до 70 відсотків (у 2030 році);
- будівництво кільцевих доріг навколо м. Києва та інших великих міст;
- впровадження системи дорожніх зборів з користувачів автомобільних доріг залежно від екологічного класу автомобіля;
- стимулювання використання більш екологічно чистих матеріалів під час виготовлення будівельних сумішей для будівництва доріг та транспортної інфраструктури;

Державною цільовою економічною програмою розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 21.03.2018 № 382 (зі змінами), метою якої є відновлення і розвиток автомобільних доріг загального користування державного значення для інтеграції їх до європейської транспортної системи та підвищення на них рівня безпеки руху, швидкості, комфортності та економічності перевезень;

регіональними програмами розвитку автомобільних доріг на 2018-2022 роки, розробленими обласними та Київською державними адміністраціями відповідно до пункту 3 постанови Кабінету Міністрів України від 21.03.2018 № 382 «Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки».

## **2. Основними стратегічними та програмними документами у сфері безпеки дорожнього руху є:**

Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430, в якій у сфері безпеки дорожнього руху визначено наступні цілі та завдання:

- удосконалення державної системи управління безпекою на транспорті відповідно до міжнародних стандартів та зміцнення інституціональної спроможності органів виконавчої влади, що прямо або опосередковано здійснюють регулювання ринку транспортних послуг та заходи державного нагляду (контролю) за безпекою на транспорті;
- приведення нормативно-правових актів у сфері безпеки у відповідність з регламентами та директивами ЄС стосовно врахування вимог щодо безпечної експлуатації інфраструктури та рухомого складу;
- впровадження СМАРТ-тахографів на вантажних автомобілях та автобусах;
- впровадження класифікації ДТП, визнаної на світовому рівні;

- удосконалення системи збору інформації про ДТП, їх аналізу та розробки на основі отриманих результатів управлінських рішень;
- виконання програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху;
- утворення міжвідомчого органу управління безпекою дорожнього руху;
- розроблення ефективних процедур для виділення коштів з Державного дорожнього фонду та інших джерел на заходи, спрямовані на підвищення безпеки дорожнього руху;
- інтеграція модулів з безпеки дорожнього руху до системи освіти;
- визначення інфраструктурних факторів у місцях концентрації ДТП, проведення оцінки безпеки наявної дорожньої інфраструктури та запровадження інженерних дій щодо поліпшення показників безпеки, проектування доріг з урахуванням швидкісних режимів;
- забезпечення здійснення контролю за впровадженням системи безпеки дорожнього руху, включаючи просвітницькі компанії та штрафи за порушення правил дорожнього руху, посилення контролю за дотриманням правил дорожнього руху;
- широке використання інноваційних технологій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху;
- покращення пішохідної інфраструктури, паркувальних зон, обмеження швидкості руху ТЗ та розвиток інфраструктури для руху велосипедів;
- удосконалення системи підготовки водіїв та інших учасників дорожнього руху щодо надання домедичної допомоги потерпілим;
- забезпечення проведення стратегічної екологічної оцінки під час розроблення планів та програм розвитку транспортної галузі, зокрема забезпечення під час планування, проектування та будівництва об'єктів транспортної інфраструктури опрацювання альтернативних варіантів з метою недопущення чи мінімізації негативного впливу на навколишнє природне середовище, збереження лісів, територій та об'єктів природно-заповідного фонду, включаючи будівництво спеціальних переходів і захисних огорожень у місцях міграції диких тварин;
- відновлення, охорона та використання захисних лісових насаджень у смугах відведення автомобільних доріг та залізниць як складової екологічної мережі;

Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14.06.2017 № 481 (далі – Стратегія з безпеки дорожнього руху), має на меті зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод щонайменше на 30 відсотків до 2020 року, ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму, а також запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров'я населення;

План заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, затверджений розпорядженням Кабінету Міністрів України від 28.03.2018 № 231, одним з кроків якого є затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року;

Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 25.04.2018 № 435 (далі – Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху), метою якої є зниження в Україні рівня аварійності та ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод, насамперед соціально-економічних, відповідно до цілей, визначених Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху та Генеральною Асамблеєю ООН в рамках Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху 2011-2020 років, зокрема щодо зниження на 30 відсотків рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод, а також створення безпечних і комфортних умов руху транспортних засобів, пішоходів та інших учасників дорожнього руху на вулично-дорожній мережі. Державна програма містить 9 завдань, що стосуються сфери державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, ведення обліку та

проведення аналізу даних стосовно ДТП, безпечності дорожньої інфраструктури, транспортних засобів та перевезення пасажирів та вантажів, медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху та підготовки водіїв, покращення безпечної поведінки учасників дорожнього руху, здійснення заходів реагування та управління наслідками ДТП та дотримання правил дорожнього руху;

Програма діяльності Кабінету Міністрів України, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 29.09.2019 № 849 та схвалена постановою Верховної Ради України від 04.10.2019 № 188-IX, якою було визначено ціль 8.2. «Українці витрачають менше часу на дорогу автомобільним транспортом та мають менші ризики потрапити в ДТП» та відповідні показники ефективності: зменшення середніх витрат часу у дорозі для пасажирських і вантажних перевезень на 10%, зниження рівня аварійності на 30%;

План пріоритетних дій Уряду на 2019 рік, затверджений розпорядженням Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 № 1106, включав такі завдання: створення законодавчої бази для здійснення автоматичного габаритно-вагового контролю (WIM), зокрема розроблення та подання КМУ проектів Законів України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо окремих питань здійснення габаритно-вагового контролю» та «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо надходжень від здійснення габаритно-вагового контролю», запровадження дієвого механізму габаритно-вагового контролю, обладнання шести майданчиків зважування у русі на дорогах навколо Києва та допоміжного офісу (пілотний проект з впровадження системи зважування в русі (WIM), розроблення та подання Кабінету Міністрів України проекту акта щодо схвалення Концепції створення незалежної установи з проведення розслідувань аварійних подій на авіаційному, морському, річковому, автомобільному та залізничному транспорті, реалізація пілотного проекту щодо заходів з підвищення рівня безпеки дорожнього руху на автомобільних дорогах загального користування, запровадження системи фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, забезпечення безпеки дорожнього руху на автомобільних дорогах міжнародного та національного значення загальною протяжністю 7 тис. кілометрів силами дорожньої патрульної поліції, створення нових підрозділів патрульної поліції;

Планом 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, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 № 1106, який містить наступні завдання у сфері безпеки дорожнього руху:

внесення змін до законодавства України щодо забезпечення європейського рівня безпеки при перевезенні небезпечних вантажів, зокрема, автомобільним транспортом;

розроблення регуляторної бази щодо забезпечення європейського рівня безпеки при перевезенні небезпечних вантажів, зокрема, автомобільним транспортом;

формування механізму періодичної звітності щодо впровадження положень законодавства ЄС у сфері автомобільного транспорту щодо перевірок періодів роботи та відпочинку водіїв;

розроблення Стратегії та Програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху;

внесення змін до законодавства України щодо встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості на транспортних засобах, що використовуються для міжнародних пасажирських перевезень;

розроблення регуляторної бази щодо встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості руху автомобільних транспортних засобів, що використовуються для міжнародних пасажирських перевезень;

розроблення регуляторної бази щодо встановлення градації максимальних вагових та габаритних параметрів транспортних засобів;

розроблення регуляторної бази щодо системи перевірки технічного стану колісних транспортних засобів на придатність до експлуатації;

забезпечення проведення обов'язкової перевірки придатності колісних транспортних засобів до експлуатації та створення бази даних з результатами перевірок;

удосконалення нормативно-правової бази для державного контролю на автомобільному транспорті, в частині здійснення обміну інформацією, встановлення контролю та застосування санкцій;

впровадження системи забезпечення необхідного рівня професійної компетентності менеджерів (управителів) з міжнародних автомобільних перевезень;

запровадження ліцензування у сфері міжнародних автомобільних перевезень;

внесення змін до законодавства України щодо часу роботи та відпочинку мобільних працівників (водіїв) у сфері міжнародних перевезень;

розроблення регуляторної бази щодо часу роботи та відпочинку мобільних працівників (водіїв) у сфері міжнародних перевезень;

внесення змін до законодавства України щодо запровадження вимог до підготовки та підтвердження професійної компетентності водіїв транспортних засобів для надання послуг з міжнародного перевезення пасажирів і вантажів;

запровадження системи підтвердження професійної компетенції водіїв, що надають послуги з міжнародного перевезення пасажирів та вантажів;

внесення змін до законодавства України щодо встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості на транспортних засобів, що зареєстровані після 01.01.2008 та використовуються для національних перевезень;

розроблення регуляторної бази щодо встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості руху автомобільних транспортних засобів, що зареєстровані після 01.01.2008 та використовуються для національних перевезень;

законодавче закріплення соціальних гарантій стосовно періодів керування транспортних засобів та вимог щодо обов'язкового застосування тахографів під час національних перевезень;

розроблення нормативно-правової бази щодо використання тахографів на автомобільному транспорті та періодів роботи і відпочинку під час національних перевезень;

забезпечення встановлення та експлуатації тахографів на автомобільному транспорті;

внесення змін до законодавства України щодо запровадження вимог до підготовки та підтвердження професійної компетентності водіїв транспортних засобів для надання послуг з національного перевезення пасажирів і вантажів;

запровадження системи підготовки та підтвердження професійної компетентності водіїв транспортних засобів для надання послуг з національного перевезення пасажирів та вантажів;

впровадження системи забезпечення необхідного рівня професійної компетентності менеджерів (управителів) з внутрішніх автомобільних перевезень;

запровадження ліцензування у сфері внутрішніх вантажних автомобільних перевезень;

удосконалення законодавства з питань безпеки дорожньої інфраструктури з метою приведення у відповідність з Директивою 2008/96/ЄС;

удосконалення законодавства з питань придорожного інспектування експлуатаційної придатності комерційних транспортних засобів з метою приведення у відповідність з Директивою 2014/47/ЄС.

Крім того до стратегічних та програмних документів у сфері безпеки дорожнього руху можна віднести:

регіональні програми з безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, які обласні та Київська міська державні адміністрації мали затвердити відповідно до пункту 4 постанови Кабінету Міністрів України від 25.04.2018 № 435. Відповідно до отриманої інформації від обласних державних адміністрацій такі програми затверджено у: Закарпатській області, Івано-Франківській області, Кіровоградській області, Луганській області, Львівській області, Полтавській області, Рівненській області, Харківській області, Хмельницькій області, Черкаській області, Вінницькій області, Волинській області, Запорізькій області, Київській

області, Одеській області, Тернопільській області, Чернігівській області, Донецькій області, Житомирській області. Водночас зазначені програми не затверджено у Дніпропетровській, Миколаївській, Сумській, Херсонській та Чернівецькій областях;

місцеві програми розвитку дорожнього руху та його безпеки, які рекомендовано затвердити відповідно до рекомендацій, схвалених постановою Верховної Ради України від 13.04.2016 № 1091-VIII «Про Рекомендації парламентських слухань на тему: «Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху», а також відповідно до основних напрямів реалізації Стратегії з безпеки дорожнього руху.

**3. Нормативно-правові засади функціонування державного дорожнього фонду, джерела його формування та механізм розподілу за напрямками використання визначено Бюджетним кодексом України та Законом України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України»:**

**Бюджетним кодексом України:**

Статтею 24<sup>2</sup> Бюджетного кодексу України визначено, що:

1. Державний дорожній фонд створюється у складі спеціального фонду державного бюджету.

2. Джерелами формування державного дорожнього фонду є:

1) доходи державного бюджету, а саме:

акцизний податок з вироблених в Україні пального і транспортних засобів (крім акцизного податку, визначеного пунктом 16<sup>-1</sup> частини першої статті 64 та пунктом 6 частини першої статті 66 цього Кодексу) зараховувався у 2018 році у розмірі 50 відсотків, у 2019 році - у розмірі 75 відсотків;

акцизний податок з ввезених на митну територію України пального і транспортних засобів (крім акцизного податку, визначеного пунктом 16<sup>-2</sup> частини першої статті 64 цього Кодексу);

ввізне мито на нафтопродукти і транспортні засоби та шини до них;

плата за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні;

плата за проїзд платними автомобільними дорогами загального користування державного значення;

50 відсотків надходжень від адміністративно-господарських штрафів за порушення законодавства про автомобільний транспорт, зокрема, перевищення встановлених законодавством габаритно-вагових норм від 5% до 10% включно при перевезенні вантажу без відповідного дозволу, перевищення встановлених законодавством габаритно-вагових норм понад 10%, але не більше 20% при перевезенні вантажу без відповідного дозволу, перевищення встановлених законодавством габаритно-вагових норм понад 20% при перевезенні вантажу без відповідного дозволу, передбачені частиною першою статті 60 Закону України «Про автомобільний транспорт»;

50 відсотків надходжень від адміністративних штрафів за правопорушення щодо невиконання водіями транспортних засобів, які здійснюють автомобільні перевезення пасажирів та/або вантажів, вимог уповноважених посадових осіб центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, про зупинку транспортного засобу, передбачені частиною другою статті 122<sup>2</sup>, та щодо порушень правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями або залізничними переїздами, передбачені частиною другою статті 132<sup>1</sup> Кодексу України про адміністративні правопорушення (крім 50 відсотків надходжень від адміністративних штрафів за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі);

концесійні платежі, що сплачуються у разі будівництва та експлуатації автомобільних доріг загального користування на умовах концесії;

2) державні запозичення – кредити (позики), що залучаються державою від іноземних держав, іноземних фінансових установ і міжнародних фінансових організацій для реалізації інвестиційних проектів на розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування;

2<sup>1</sup>) надходження, отримані за рахунок запозичень, залучених під державні гарантії, на розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення;

3) інші надходження, визначені законом про Державний бюджет України.

3. Кошти державного дорожнього фонду спрямовуються на:

1) фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування державного значення, а також виконання проектно-вишукувальних та науково-дослідних робіт, створення та функціонування інформаційно-аналітичної системи дорожнього господарства, у тому числі утримання відповідних бюджетних установ, що забезпечують її функціонування, забезпечення розвитку виробничих потужностей дорожніх організацій; утримання галузевих медичних закладів для реабілітації учасників ліквідації наслідків катастрофи на Чорнобильській атомній електростанції; проведення конкурсів і підготовку договорів щодо виконання робіт з будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування за рахунок коштів міжнародних фінансових організацій, інших кредиторів та інвесторів, співфінансування зазначених робіт згідно з відповідними договорами, здійснення контролю за їх виконанням і прийняття доріг в експлуатацію, управління дорожнім господарством, виплату приватному партнеру/концесіонеру плати за експлуатаційну готовність автомобільної дороги загального користування державного значення та інших виплат у порядку та на умовах, передбачених договором, укладеним у рамках державно-приватного партнерства, у тому числі концесійним договором;

2) фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах (у вигляді субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам) (з них не менше 5 відсотків коштів - на будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання штучних споруд);

3) виконання боргових зобов'язань за запозиченнями, отриманими державою або під державні гарантії, на розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування;

4) фінансове забезпечення заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних програм.

4. Видатки на виконання боргових зобов'язань за запозиченнями, отриманими державою або під державні гарантії здійснюються за рахунок джерел, визначених пунктом 1 частини другої цієї статті, в обсязі, передбаченому згідно з умовами відповідних запозичень.

Кошти державного дорожнього фонду, сформовані за рахунок доходів державного бюджету, за виключенням коштів, що спрямовуються виконання боргових зобов'язань за запозиченнями, отриманими державою або під державні гарантії, розподіляються таким чином:

60 відсотків – на фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування державного значення та інші напрями, визначені підпунктом 1 пункту 3;

35 відсотків – на фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах;

5 відсотків – на фінансове забезпечення заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних програм.

Якщо загальний обсяг фактичних надходжень джерел, перевищує загальний обсяг відповідних показників, визначених законом про Державний бюджет України, таке перевищення коштів розподіляється з дотриманням наведеного співвідношення, а на кінець бюджетного періоду Казначейство України зберігає залишки коштів на рахунках спеціального фонду державного бюджету та щодо субвенцій із спеціального фонду державного бюджету на рахунках спеціального фонду місцевих бюджетів для покриття відповідних витрат у наступному бюджетному періоді з урахуванням їх цільового призначення. У разі відсутності відповідних бюджетних призначень на наступний бюджетний період залишки коштів спеціального фонду перераховуються до загального фонду державного бюджету, та використовується з урахуванням вимог частини четвертої статті 23 Бюджетного кодексу України.

5. Перелік об'єктів будівництва, реконструкції, капітального та поточного середнього ремонту автомобільних доріг загального користування державного значення із зазначенням обсягів бюджетних коштів для фінансового забезпечення таких об'єктів затверджується Кабінетом Міністрів України.

Статтею 103<sup>1</sup> Бюджетного кодексу України визначено, що:

1. Субвенція з державного бюджету місцевим бюджетам на фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах розподіляється таким чином:

90 відсотків загального обсягу субвенції розподіляється між відповідними місцевими бюджетами (крім бюджету міста Києва) залежно від протяжності автомобільних доріг загального користування місцевого значення у відповідній адміністративно-територіальній одиниці станом на 1 січня року, що передує плановому. Зазначені кошти можуть спрямовуватися на будівництво, реконструкцію, ремонт і утримання вулиць і доріг комунальної власності в населених пунктах у розмірі не більше 20 відсотків обсягу такої субвенції, затвердженого законом про Державний бюджет України для відповідного місцевого бюджету, а також на погашення та обслуговування місцевого боргу за місцевими запозиченнями, залученими для виконання ремонтно-будівельних робіт на автомобільних дорогах загального користування місцевого значення та комунальної власності, у розмірі не більше 30 відсотків обсягу такої субвенції, затвердженого законом про Державний бюджет України для відповідного місцевого бюджету. Обсяги та напрями використання коштів за рахунок таких місцевих запозичень затверджуються відповідною обласною державною адміністрацією з подальшим погодженням з Комітетом Верховної Ради України з питань бюджету;

10 відсотків загального обсягу субвенції надається бюджету міста Києва на фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту і утримання вулиць і доріг комунальної власності у місті Києві.

2. Перелік об'єктів будівництва, реконструкції, капітального та поточного середнього ремонту автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах із зазначенням обсягів бюджетних коштів для фінансового забезпечення таких об'єктів затверджується Радою міністрів Автономної Республіки Крим, відповідною обласною державною адміністрацією, Київською та Севастопольською міськими державними адміністраціями за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства.

3. Субвенція з державного бюджету місцевим бюджетам на фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах перераховується за рахунок фактичних доходів спеціального фонду державного бюджету, які є джерелом надання зазначеної субвенції.



Разом з тим, статтею 25 Закону України «Про Державний бюджет України на 2019 рік» було встановлено, що у 2019 році перелік об'єктів будівництва, реконструкції, капітального та поточного середнього ремонту автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах із зазначенням обсягів бюджетних коштів для фінансового забезпечення таких об'єктів за рахунок субвенції затверджується відповідною обласною державною адміністрацією, Київською міською державною адміністрацією за погодженням з Укравтодором та з подальшим погодженням з Комітетом Верховної Ради України з питань бюджету.

**Відповідно до частин шостої та сьомої статті 3 Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України»:**

Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на відповідний період з переліком автомобільних доріг, на яких заплановано роботи з будівництва, реконструкції, капітального та поточного середнього ремонту, із зазначенням обсягів та джерел фінансування таких робіт у розрізі балансоутримувачів, затверджується Кабінетом Міністрів України.

Складений відповідно до Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на відповідний період перелік об'єктів будівництва, реконструкції, капітального та поточного середнього ремонту автомобільних доріг загального користування державного значення, із зазначенням обсягів бюджетних коштів для фінансового забезпечення таких об'єктів, щорічно затверджується Кабінетом Міністрів України.

Відповідно до частини п'ятої статті 3 Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» передбачено, що Порядок спрямування коштів державного дорожнього фонду визначається Кабінетом Міністрів України.

Порядком спрямування коштів державного дорожнього фонду, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 20.12.2017 № 1085 (із змінами), визначено механізм спрямування коштів державного дорожнього фонду, який створюється у складі спеціального фонду державного бюджету згідно із статтею 24<sup>2</sup> Бюджетного кодексу України та статтею 3 Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України».

Методика визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, затверджена наказом Мінінфраструктури і Мінфіну від 21.09.2012 № 573/1019, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 16.10.2012 за № 1734/22046, яка встановлює порядок визначення та механізм розподілу фінансових ресурсів на потреби дорожнього господарства (будівництво, реконструкція, капітальний та поточний ремонт, експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування; розвиток виробничих потужностей дорожніх організацій та підприємств, що належать до сфери управління Укравтодору; проектно-вишукувальні, науково-дослідні та впроваджувальні роботи у сфері дорожнього господарства; утримання галузевих закладів охорони здоров'я для реабілітації учасників ліквідації наслідків катастрофи на Чорнобильській АЕС; витрати, пов'язані з наданням автомобільних доріг загального користування у концесію, презентацією інвестиційних проектів під час проведення міжнародних заходів, підготовкою договорів щодо виконання робіт за рахунок коштів міжнародних фінансових організацій, інших кредиторів та інвесторів, співфінансування цих робіт, нагляд за їх виконанням) при підготовці бюджетного запиту, проектів бюджету на відповідний рік, короткострокових і довгострокових державних цільових програм, планів фінансування будівництва, реконструкції, капітального, поточного ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування.

**Висновок:** Проаналізувавши цілі та завдання, викладені у вищезгаданих документах, можна дійти до висновку про відсутність протиріч між зазначеними документами у сфері дорожнього господарства. Цілі та завдання, визначені чинним законодавством у сфері дорожнього господарства взаємодоповнюють одна одну.

Разом з тим, положення Методики визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг потребували корегування з метою урахування механізму фінансування та розподілу бюджетних коштів відповідно до статей 24<sup>2</sup> та 103<sup>1</sup> Бюджетного кодексу України. Закон України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України», який визначає правові основи забезпечення фінансування витрат, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг загального користування. Наразі пункт 2 частини четвертої статті 3 цього Закону не повністю відповідає положенням статті 103<sup>1</sup> Бюджетного кодексу України.

Оскільки державний дорожній фонд є фінансовим інструментом підтримки розвитку мережі та утримання автомобільних доріг державного та місцевого значення, то кошти державного дорожнього фонду повинні, в першу чергу, спрямовуватися на фінансування заходів та проектів, що комплексно вирішують питання відновлення і розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення для інтеграції їх до європейської транспортної системи та підвищення на них рівня безпеки руху, швидкості, комфортності та економічності перевезень. Разом з тим, аналіз використання цього інструменту показав, що при потребі щорічного фінансування будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг державного та місцевого значення близько 60 млрд гривень, обсяг фінансування значно менший, що актуалізує питання пошуку додаткових джерел надходжень державного дорожнього фонду.

Аналізуючи завдання (напрями, заходи, кроки тощо), визначені стратегічними та програмними документами у сфері безпеки дорожнього руху, можна дійти висновку, що вони потребують актуалізації та узгодження між собою, а також не відповідають критеріям за технологією SMART і містять інші недоліки.

Стратегічні та програмні документи у сфері безпеки дорожнього руху потребують актуалізації та синхронізації, що може бути забезпечено виконанням, зокрема, таких заходів: узгодження завдань Національної транспортної стратегії у сфері безпеки дорожнього руху із завданнями плану пріоритетних дій Уряду, приведення цілей та завдань Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2024 року (далі – Стратегія 2024) у відповідність до цілей та завдань Національної транспортної стратегії, використання критеріїв за технологією SMART, під час розроблення Плану заходів до Стратегії 2024 та Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року, забезпечивши «синхронізацію» їх цілей та завдань з Національною транспортною стратегією та Стратегією 2024, під час розроблення фінансово-економічних розрахунків до Державної програми підвищення рівня безпеки 2023, а також відбору завдань та заходів, підготовлених центральними органами виконавчої влади, з метою їх включення до Державної програми підвищення рівня безпеки, застосовувати методики економічної оцінки, які застосовуються під час прийняття рішень і дають змогу визначити у грошових одиницях як переваги (зиски), так і недоліки (витрати), пов'язані з виконанням певного завдання (cost–benefit analysis, cost-effectiveness analysis тощо), а також визнані на світовому рівні методики економічної оцінки вартості втраченого життя та здоров'я, завданої економіці шкоди від ДТП. Також слід забезпечити під час визначення цілей та завдань інших стратегічних та програмних документів у сфері безпеки дорожнього руху, що будуть розроблятися у період до 2030 року, їх відповідність положенням Національної транспортної стратегії та застосування критеріїв за технологією SMART і вищезазначених методик.

---