ПРАВО ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

УДК 346.546
DOI <https://doi.org/10.32841/ILA.2021.26.08>

ВЕСЕЛОВСЬКИЙ Б. А.,
аспірант кафедри порівняльного і європейського права
Інституту міжнародних відносин
Київського національного університету імені Тараса Шевченка

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ КОМПЕНСАЦІЙ НА СУСПІЛЬНО ВАЖЛИВІ ПОСЛУГИ ІЗ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В ЄС ТА В УКРАЇНІ

Анотація. У статті досліджено питання про функціонування інституту послуг із громадських перевезень (суспільно важливих послуг із пасажирських перевезень) в ЄС у контексті правового регулювання компенсацій суб'єктам господарювання, що здійснюють такі перевезення. Зокрема, проаналізовано положення № 1370/2007 Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про послуги громадського пасажирського транспорту залізничним та автомобільним транспортом, за яким на європейському рівні послуги із пасажирських перевезень визнаються суспільно важливою послугою, зобов'язанням України за Угодою про асоціацію щодо імплементації цього Регламенту, а також взаємозв'язок із необхідністю побудови гармонізованої із правом ЄС системи надання державної допомоги в Україні. Окрім того, висвітлено питання наявної практики Анти-монопольного комітету України (АМКУ) щодо визнання допустимою державну допомогу із компенсації суб'єктам господарювання, які надають послуги суспільних перевезень як послуг, що становлять загальний економічний інтерес (ПЗЕІ). У висновку відзначено певні новели у правозастосовній практиці АМКУ щодо суспільно важливих послуг із пасажирських перевезень як ПЗЕІ та імплементації норм права ЄС, а також щодо гармонізації українського законодавства відповідно до зобов'язань за Угодою про асоціацію.

Ключові слова: зобов'язання щодо надання публічних послуг, послуги загального економічного інтересу, державна допомога, послуги громадського транспорту із перевезення пасажирів, критерії Альтмарк (Altmark).

Постановка проблеми. Україна, головною метою якої є входження до європейської структури, такої як ЄС, в якості повноправного члена, все ще знаходиться у несприятливій соціально-економічній ситуації, вихід із якої можливий за допомогою досить жорстких заходів із реформування відповідних соціальних інститутів і сфер суспільного життя, зокрема такої чутливої сфери, як пасажирські перевезення. Із огляду на відповідне посилення соціальної напруги все ж кроками ведеться робота у напрямі узгодження політики у цій сфері відповідно до встановлених правил в ЄС. Результатом цього став нещодавно зареєстрований у Верховній Раді України пакет законопроектів із реформування сфери пасажирських перевезень, що є зобов'язанням України за Угодою про асоціацію з ЄС. Одним із таких аспектів є налагодження системи державної підтримки комунальних транспортних підприємств із боку державних і місцевих органів влади за кошти платників податків, що підпадає під визначення «державна допомога», яка повинна надаватись із урахуванням і чітким дотриманням правил, передбачених Законом України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» і відповідними актами ЄС, або звільнятися від такого контролю у разі надання відповідної підтримки на виконання послуг загального економічного інтересу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Загальну проблематику ПЗЕІ досліджували О. Колосова та О. Ліллемаяе [1], Р. Джабраїлов у своїх працях, у котрих розглядається правова природа послуг загального економічного інтересу та проаналізовано національне законодавство і законодавство Європейського Союзу, а також практика Суду ЄС у цій сфері. Щодо більш профільного висвітлення цього питання, можна зазначити праці С.М. Шарая, Т.М. Яценка та В.М. Яценка [2], які розглядають досвід країн ЄС стосовно законодавчих засад функціонування громадського пасажирського транспорту. М.В. Кравченко і Т.А. Ткач [3] більше зосереджуються не на правовому аспекті, а на соціальному вимірі суспільно важливих послуг із перевезення та на аналізі європейського досвіду здійснення публічної політики у сфері надання соціальних транспортних послуг. Питання імплементації Регламенту 1370/2007/ЄС також згадується у статті О.Р. Фесовця [4], але не торкаючись питання послуг загального економічного інтересу та компенсації за них. Серед представників наукових кіл країн ЄС щодо цієї тематики слід відзначити юриста-міжнародника, професора Маастрихтського університету Phedon Nicolaides [5], який описав практичне застосування положень Регламенту 1370/2007/ЄС суб'єктами господарювання, які здійснюють такі послуги і бажають отримати відповідну державну компенсацію. Загальний аналіз проблеми правового регулювання державної допомоги в Україні, її адаптації до законодавства ЄС у своїй праці висвітлювала К. Смирнова [6].

Результати дослідження. Ринок послуг із надання пасажирських перевезень завжди був неоднорідним і вимагав інших умов існування, ніж звичайні сектори: тут поєднується державний (публічний) інтерес із

приватними суб'єктами, які надають такі соціально значущі послуги на замовлення держави. Ринок не завжди може адекватно відреагувати на попит щодо ціни та якості наданих послуг, які замовляють публічні органи влади. Ураховуючи це, в Європейському Союзі з 1960-х років було дозволено укладати контракти на надання соціально значущих послуг із перевезень громадян, компенсуючи перевізникам втрати, які вони зазнають/або зазнали би з огляду на структурні втрати галузі (наприклад, збитковість маршруту, простій транспортних засобів, недостатня кількість пасажиропотоку, перевезення соціально незахищених верств населення).

Статтею 14 Договору про функціонування Європейського Союзу (далі – ДФЄС) регламентовано, що Європейський Союз і держави-члени (кожна у межах своїх повноважень) мають дбати про те, щоб підприємства, які надають послуги загального економічного інтересу, функціонували на базі таких принципів і в таких умовах, зокрема економічного та фінансового характеру, які дозволять їм виконувати свої завдання. Відповідно до статті 106 ДФЄС підприємства, які здійснюють послуги загального економічного інтересу, підпорядковуються правилам конкуренції у таких межах, в яких застосування цих правил не перешкоджає виконанню юридично або фактично дорученого їм спеціального завдання.

Спеціальним Регламентом (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про послуги громадського пасажирського транспорту залізничним та автомобільним транспортом та про скасування Регламентів Ради (ЄЕС) № 1191/69 та 1107/70 (далі – Регламент № 1370/2007) було визначено, що надання послуг із громадських перевезень є публічною послугою (PSO – public service obligation).

Пунктом 34 преамбули Регламенту передбачено, що компенсація витрат надавачам послуг громадського пасажирського транспорту має бути такою, щоб підприємства, відповідальні за надання громадських послуг, працювали на принципах та умовах, які дозволяють їм виконувати відповідні завдання. Така компенсація може визнаватися сумісною із правилами державної допомоги за певних умов. По-перше, вона має надаватися саме для забезпечення послуг, які становлять загальний інтерес. По-друге, задля уникнення спотворення економічної конкуренції вона не може перевищувати суму, необхідну для покриття чистих витрат, понесених через надання таких послуг, з урахуванням отриманого доходу і розумного прибутку.

Статтею 2(а) Регламенту (ЄС) № 1370/2007 закріплено визначення терміну «громадський пасажирський транспорт», який означає послуги пасажирського транспорту загального економічного інтересу, що надаються громадськості на недискримінаційній і постійній основі. Окрім того, відповідно до статті 2(е) Регламенту (ЄС) № 1370/2007 термін «обов'язок публічної послуги» означає вимогу, визначену або встановлену компетентним органом державної влади з метою забезпечення послуг громадського пасажирського транспорту у загальних інтересах, яку оператор, якби він

ураховував власні комерційні інтереси, не надав би у тому обсязі або на тих самих умовах без винагороди.

На практиці це означає, що перевізник, укладаючи контракт із органами державної влади, свідомо обмежує власну «економічну свободу» і права обрання, кому і де надавати власні послуги. Іншими словами, публічне замовлення може містити умови нерегулярних маршрутів, перевезення у нічну пору та/або віддалену місцевість, маршрути, які є комерційно непривабливими.

Послугам загального інтересу присвячено Протокол 26 до ДФЄС, який залишає широкі дискреційні повноваження національним, регіональним і місцевим органам влади стосовно надання, доручення виконання і здійснення організації послуг загального економічного інтересу якомога ближче до потреб користувачів. Положення Протоколу 26 до ДФЄС є рамковими і не розкривають особливостей послуг загального економічного інтересу. Концепція послуг загального економічного інтересу розкривається у Повідомленні [7] і Керівництві Європейської Комісії щодо правил державної допомоги, публічних закупівель і внутрішнього ринку послуг загального економічного інтересу, зокрема соціальних послуг загального інтересу [8]. Згідно із Частиною 1 Повідомлення Європейської Комісії основна концепція послуги загального економічного інтересу полягає у тому, що це економічна діяльність, яка призводить до результатів загального економічного блага і яка б не надавалася (або надавалася б за різних умов щодо якості, безпеки, доступності, рівного поводження чи універсального використання) на ринку без державного втручання. Надання послуги загального економічного інтересу доручається постачальнику на основі критерію загального інтересу, який, у свою чергу, гарантує, що послуга надається за умов, які дозволяють їй виконувати свою місію.

Урахування цих правил ЄС в Україні є прямим зобов'язанням за Угодою про асоціацію. Саме тому Антимонопольний комітет України має певну практику і напрацювання у справах, пов'язаних із наданням компенсацій суб'єктам господарювання, які надають послуги із пасажирських перевезень. Відповідно до статті 368 Глави 7 Розділу V Угоди про асоціацію співробітництво між сторонами (Україною та ЄС) має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації чинних стандартів і політики із наявними в ЄС, зокрема шляхом упровадження заходів, викладених у Додатку XXXII Угоди про асоціацію, яким передбачено зобов'язання щодо імплементації Україною Регламенту (ЄС) № 1370/2007.

Законом України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» встановлено, що послуги, які становлять загальний економічний інтерес, – це послуги, пов'язані із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, які не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки. Відповідно до пункту 2 частини другої статті 3 цього Закону дія останнього не поширюється на підтримку господарської діяль-

ності, пов'язаної із наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес, у частині компенсації обґрунтованих витрат на надання таких послуг. Саме тому будь-які компенсації із державного/місцевого бюджету на покриття таких витрат або на підтримку статутної діяльності комунального підприємства, яке надає такі послуги із пасажирських перевезень, розглядаються АМКУ на предмет дотримання всіх умов надання такої державної допомоги за вже класичною у праві ЄС концепцією Altmark. Задля того, щоб це фінансування було визнано АМКУ як компенсація за послуги, що надаються суб'єктами-одержувачами для здійснення публічних обов'язків, мають виконуватися такі умови: суб'єкт господарювання повинен виконувати чітко встановлені і визначені зобов'язання з обслуговування населення; параметри, на підставі яких розраховується компенсація, визначені заздалегідь об'єктивним і прозорим способом; компенсація не є надмірною і не перевищує потрібної суми для покриття всіх або частини витрат, понесених суб'єктом господарювання під час надання послуг загального економічного інтересу; суб'єкт господарювання, який надає ці послуги, має обиратися шляхом проведення процедури публічних закупівель. Якщо такої процедури не було дотримано, рівень необхідної компенсації визначається на основі аналізу витрат, які є типовими для цього суб'єкта господарювання, належним чином забезпеченого транспортними засобами для здійснення цих послуг, ураховуючи відповідний дохід підприємства і розумний прибуток.

До прикладу, розглянемо рішення АМКУ щодо визнання нової державної допомоги недопустимою для конкуренції, яку Вінницька міська рада надавала комунальному підприємству «Вінницька транспортна компанія» на компенсацію збитків від безкоштовного перевезення громадян у святкові дні.

У цьому знаковому рішенні АМКУ чітко посилається на Регламент (ЄС) 1370/2007 як обґрунтування свого рішення про незаконність державної допомоги, а також визнав, що послуги громадського транспорту підпадають під пункт 14 частини першої статті 1 Закону, а саме як послуги, що становлять загальний економічний інтерес, тобто послуги, пов'язані із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, які не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки. Відповідно до пункту 2 частини другої статті 3 Закону дія останнього не поширюється на підтримку господарської діяльності, пов'язаної із наданням послуг, які становлять загальний економічний інтерес, у частині компенсації обґрунтованих витрат на надання таких послуг. Але АМКУ підкреслює, що «Департамент енергетики, транспорту і зв'язку Вінницької міської ради повідомив, що укладає тимчасові договори із перевізниками, які надають послуги із перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування, що, у свою чергу, суперечить пункту 2 статті 5 Регламенту, в якому зазначено, що будь-який компетентний орган місцевого самоврядування, якщо це прямо не заборонено національним законодавством,

може ухвалювати рішення про самостійне надання послуг громадського пасажирського транспорту, а також може прямо укладати договори про надання громадських послуг із відокремленими підприємствами, щодо яких орган місцевого самоврядування здійснює такий самий контроль, як і власних підрозділів». Саме тому відсутність конкурсу під час визначення автомобільного перевізника на автобусному маршруті загального користування є порушенням статті 43 Закону України «Про автомобільний транспорт» і, як наслідок, такі дії призводять до спотворення конкуренції.

Знаковою ця справа є також тому, що вперше АМКУ виграв судовий розгляд у всіх трьох інстанціях. У рішенні Верховного Суду України є прямі посилання на право Європейського Союзу: у п.77 Рішення ВСУ від 31 березня 2020 року у справі № 640/65/19 Суд зазначає, що неможливість кваліфікації послуг, які надаються Комунальним підприємством «Вінницька транспортна компанія» як послуги, що становить загальний економічний інтерес, унеможливорює застосування положення щодо поширення Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», як це передбачено пунктом 2 частини другої статті 3 цього Закону щодо фінансової підтримки-дотації на покриття збитків від надання послуг пасажирським автомобільним транспортом загального користування разом із втратами від безкоштовного перевезення пасажирів муніципальним автотранспортом у дні відзначення загальнодержавних, загальноміських, новорічних та інших свят і заходів, яка надається Комунальному підприємству «Вінницька транспортна компанія» у розмірі 407772,20 тис. грн відповідно до Комплексної Програми розвитку міського пасажирського транспорту на 2018–2023 роки», затвердженої рішенням Вінницької міської ради від 22 грудня 2017 року № 1003 (зі змінами від 23.02.2018 № 1081).

Така неможливість кваліфікації зумовлена невідповідністю цієї державної допомоги тесту Альтмарк, який провів АМКУ на етапі дослідження справи, зокрема суб'єкт господарювання, який надає ці послуги, повинен обиратися шляхом проведення процедури публічних закупівель. Якщо така процедура не була дотримана, рівень потрібної компенсації визначається на основі аналізу витрат, які є типовими для цього суб'єкта господарювання, належним чином забезпеченого транспортними засобами для здійснення цих послуг, ураховуючи відповідний дохід підприємства і розумний прибуток.

Інше рішення АМКУ щодо суспільно важливих послуг із перевезення, яке слід навести як приклад, демонструє інший підхід.

У рішенні АМКУ від 03 липня 2020 № 423-р «Про розгляд справи № 500-26.15/14-20-ДД про державну допомогу» Управління соціального захисту населення Слов'янської міської ради надало державну допомогу у вигляді субсидії та поточних трансфертів на компенсацію витрат за пільговий проїзд електротранспортом окремих категорій громадян Комунальному підприємству «Слов'янське тролейбусне управління» Слов'янської міської ради. АМКУ у цьому рішенні зробила аналіз надання такої держав-

ної допомоги, застосувавши тест Altmark, а також розглянула питання про те, чи є такі послуги такими, що становлять загальний економічний інтерес.

На питання щодо віднесення транспортних послуг до ПЗЕІ АМКУ відповіла, що відповідно до визначення ПЗЕІ, наведеного у Законі, до ПЗЕІ можуть бути віднесені послуги, які відповідають таким умовам:

- пов'язані із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян;

- не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки.

Згідно з частиною другою статті 14 Закону України «Про міський електричний транспорт» установлення тарифів на проїзд у транспорті здійснюється з урахуванням необхідності забезпечення беззбиткової роботи перевізників і захисту малозабезпечених громадян. У разі встановлення рівня тарифу, який не покриває витрат, пов'язаних із перевезенням пасажирів, втрати перевізника компенсуються уповноваженим органом, яким затверджуються тарифи за рахунок коштів відповідних бюджетів. Саме тому з урахуванням визначення у пункті 14 статті 1 Закону та відповідного тлумачення в актах законодавства ЄС поняття ПЗЕІ, здійсненого відповідно до статті 264 Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, *перевезення пасажирів громадським транспортом, а саме електротранспортом (поїздами метрополітену), пов'язане із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян і не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки та є послугами загального економічного інтересу.*

Щодо оцінки заходу державної підтримки на відповідність критеріям у справі Altmark у цьому рішенні склалася цікава правова ситуація, а саме: АМКУ визнало, що першого критерію Altmark було досягнуто частково, а трьох останніх – не досягнуто взагалі. І, за логікою, така державна підтримка має бути визнана такою, котра не є компенсацією обґрунтованих витрат на надання послуг, які становлять загальний економічний інтерес відповідно до частини другої статті 3 Закону України про державну допомогу суб'єктам господарювання, та не є державною допомогою.

Але посилаючись на частину першу статті 6 Закону України про державну допомогу суб'єктам господарювання, відповідно до якої державна допомога може бути визнана допустимою, якщо вона надається для цілей, зокрема, виконання загальнодержавних програм розвитку або розв'язання соціальних та економічних проблем загальнонаціонального характеру (але не містить жодної згадки про ПЗЕІ), АМКУ робить такий висновок: з урахуванням визначення у пункті 14 статті 1 Закону України про державну допомогу суб'єктам господарювання і відповідного тлумачення в актах законодавства ЄС поняття ПЗЕІ, здійсненого відповідно до статті 264 Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, перевезення пасажирів громадським транспортом, зокрема електротранспортом, пов'язане із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, які не можуть надаватися на комерційній основі без державної допомоги; така державна допомога може бути визнана допустимою відповідно до частини першої статті 6 Закону.

Водночас, якщо критеріїв у справі Altmark не дотримано, для проведення відповідної оцінки допустимості державної допомоги під час надання послуг громадського транспорту для оцінки використовується Регламент 1370/2007/ЄС про громадські послуги із перевезення пасажирів залізницею та автомобільними шляхами.

Здійснивши аналіз на відповідність тексту Регламенту, АМКУ постановив, що, враховуючи зазначене, державна допомога у формі субсидії і поточних трансфертів на компенсацію витрат за пільговий проїзд електротранспортом окремих категорій громадян, пільги яким гарантовано державою, зокрема виплату оплати праці, відрахування на соціальні заходи, оплату електроенергії, КП «Слов'янське тролейбусне управління» на період з 01.01.2020 по 31.12.2024 у сумі загальним обсягом 75 000 000 грн є допустимою для конкуренції відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» за умови виконання надавачем допомоги таких зобов'язань, як розробити і затвердити Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини четвертої статті 263 Угоди, а також вимог, які містяться у додатку до Регламенту (ЄС) № 1370/2007 23 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги із перевезення пасажирів залізницею та автомобільними шляхами.

Унаслідок цього Слов'янська міська рада ухвалила рішення від 16.12.2020 № 1756 про затвердження Методики розрахунку компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів міським пасажирським транспортом загального користування у м. Слов'янську саме на виконання рішення АМКУ, про що і зазначено у вступній частині рішення.

Водночас такі Методики розрахунку компенсації існують уже у багатьох містах України, зокрема у Луцьку, Хмельницькому, Северодонецьку (і це далеко не повний перелік). Усі ці Методики були розроблені на підставі наказу АМКУ під час розгляду справ про надання державної допомоги міськими радами цих міст своїм комунальним підприємствам.

Це все може слугувати свідченням прямого виконання зобов'язань Україною положень Угоди про асоціацію у сфері державної допомоги, а також застосування права ЄС в українському правопорядку. У вступній частині рішення Слов'янської міської ради зазначено правову основу прийняття цього документу, а саме з метою визначення порядку проведення розрахунків сум компенсаційних виплат за надання послуг, які становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини четвертої статті 263 Угоди про асоціацію між Україною, з одного боку, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством із атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншого боку, від 16.09.2014 року, а також вимог, які містяться у додатку до регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і ради від 23 жовтня 2007 року «Про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею та автомобільним транспортом».

Водночас неможливо не зазначити роль АМКУ під час виконання статті 263 Угоди про асоціацію: по суті, її рішення про допустиму або незаконну державну допомогу, яку надають міські ради українських міст своїм комунальним підприємствам, містять приписи затвердити методику розрахунку компенсації за надання послуг, які становлять загальний економічний інтерес, тобто через такий механізм «активізують» імплементації норм права Європейського Союзу і процес виконання зобов'язань їхніми безпосередніми дестинаторами в обмін на визнання їхньої підтримки, яка підпадає під ознаки «державної допомоги».

Окрім того, АМКУ імпліцитно «розширює» перелік послуг загального економічного інтересу через свою практику, тоді як у Постанові Кабінету Міністрів України № 420 про затвердження переліку ПЗЕІ транспортні послуги просто відсутні.

Висновки. Нині в Україні немає нормативного визначення і закріплення суспільно важливих послуг із перевезення, визначених Регламентом 1370/2007/ЄС, транспозиція якого є прямим зобов'язанням України за Угодою про асоціацію з ЄС. Різні законодавчі ініціативи щодо ухвалення такого профільного закону поки не закінчилися успіхом: у цьому скликанні Верховної Ради України знаходяться на розгляді декілька проектів Законів, які імплементують положення Регламенту 1370/2007/ЄС, і жоден із них повністю не відповідає праву ЄС та потребує доопрацювань із урахуванням положень Регламенту і практики його застосування.

В умовах відсутності такого профільного Закону органи місцевого самоврядування в Україні все ж продовжують надавати державну підтримку із використанням ресурсів місцевих бюджетів на підтримку перевізників, які надають такі послуги. Однозначним фактом, підкріпленим і практикою АМКУ, є те, що ця підтримка підпадає під визначення державної допомоги і потребує відповідного контролю, передбаченого Законом України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання». Нещодавня практика АМКУ відзначалася такими новелами: визнання певних видів послуг (зокрема транспортних) як послуг загального економічного інтересу, враховуючи той факт, що в Україні існує Постанова Кабінету Міністрів України № 420 про затвердження переліку ПЗЕІ (що, зокрема, не відповідає європейській практиці), а також надання доручення органам місцевого самоврядування ухвалити потрібні нормативно-правові акти на виконання положень Угоди про асоціацію і регламентів ЄС.

Література:

1. Ліллемяе О. Е. Правова природа обґрунтованої компенсації за надання послуг загального економічного інтересу. *Вісник НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право: збірник наукових праць*. 2018. № 4(40). С. 146–150.
2. Шарай С. М., Яценко В. М., Яценко Т. М. Транспорт України на шляху до європейської інтеграції. *Автошляховик України*. 2015. № 4. С. 2–4. Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/au_2015_4_2

3. Кравченко М., Деркач Т. Реалізація публічної політики у сфері надання соціальних транспортних послуг: європейський досвід для України [Електронний ресурс]. *Державно-управлінські студії*. 2019. № 1(12). Режим доступу: <http://studio.ipk.edu.ua/wp-content/uploads/2020/02/Borovs-ka-6.pdf>
4. Фесовець О. Р. Акти залізничного законодавства ЄС – аналіз імплементації відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом [Електронний ресурс]. *Державне управління: теорія та практика*. 2019. № 2. Режим доступу: <http://www.e-patr.academy.gov.ua/pages/dop/26/files/7a43e771-8a74-45cf-8303-4b9e4c732a64.pdf>
5. Nicolaides P. Guidance on the Application of Regulation 1370/2007 on Passenger Transport Services [Електронний ресурс]. *Lexxion*. 2014. Режим доступу: <https://www.lexxion.eu/en/stateaidpost/guidance-on-the-application-of-regulation-1370-2007-on-passenger-transport-services/>
6. Смирнова К. В. Правове регулювання конкуренції в Європейському Союзі: теорія і практика : монографія. Одеса : Фенікс, 2017. 490 с.
7. COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS A Quality Framework for Services of General Interest in Europe [Електронний ресурс]. 2011. Режим доступу: [https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/com/com_com\(2011\)0900_/com_com\(2011\)0900_en.pdf](https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/com/com_com(2011)0900_/com_com(2011)0900_en.pdf)
8. COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT Guide to the application of the European Union rules on state aid, public procurement and the internal market to services of general economic interest, and in particular to social services of general interest [Електронний ресурс]. 2013. Режим доступу: https://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_en.pdf

Veselovskyi B. Legal regulation of compensations on public passenger transport services in the EU and in Ukraine

Summary. The article examines the functioning of the institute of public passenger transport services (services of general interest) in the EU in the context of the legal regulation of compensation to economic entities that provide such services. In particular, the article analyses the provisions of Regulation № 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and road, which at European level recognize passenger services as a public service obligation (PSO), Ukraine's obligations under the Association Agreement on implementation of this Regulation, as well as the relationship with the need to build a harmonized with EU law system of state aid in Ukraine. The current practice of the Antimonopoly Committee of Ukraine (AMCU) on the recognition of compatible state aid for compensation to economic entities that provide public transport services as services of general economic interest (SGEI) is also covered. In conclusion, there were some innovations in the law enforcement practice of the AMCU regarding public passenger transport services such as SGEI and the implementation of EU law and harmonization of Ukrainian legislation in accordance with the obligations under the Association Agreement.

Key words: public service obligation, services of general economic interest, state aid, public passenger transport services, Altmark criteria.