

*Oleksandra Vasylieva
Tymur Veliiev*

**REGULATORY AND LEGAL SUPPORT OF THE
FUNCTIONING OF PUBLIC TRANSPORT AND PROVISION
OF TRANSPORT SERVICES TO THE POPULATION OF CITIES
IN THE CONDITIONS OF POST-WAR RECONSTRUCTION**

The article substantiates the need for regulatory support for solving problems with the functioning of public transport, as well as for the provision of transport services in cities of Ukraine in the conditions of post-war reconstruction. It is noted that one of the priority areas of the reconstruction plan is transport infrastructure. It is noted that the peculiarity of urban transport is that it can be in state, communal and private property. Therefore, the difficulty is that the impact on the state and private carrier by local governments is quite limited. It is noted that at the same time, local public authorities have the opportunity to influence transport service providers by concluding or not concluding transactions and determining their terms. It is concluded that regulatory support for the functioning and development of public transport in cities and in general in the settlements of our country requires significant improvement, namely: development and approval electric transport, construction, operation and repair of its facilities, public transport as a whole; defining the principles of interaction of all entities in the field of urban transport, regulations on customers, providers and consumers of transport services, their rights and responsibilities; Determination of priority provisions of public policy in the field of land transport and their implementation (ensuring the safety of transportation, environmental friendliness, inclusivity and availability of passenger transport and its subsequent sustainable development), their coordination with plans and strategies of development of cities and regions, etc.

Key words: *public administration, development of the city community, regulatory support, post-war reconstruction, public transport, transport services.*

Постановка проблеми у загальному вигляді. Обрання Україною стратегічного курсу на європейську інтеграцію зумовлює необхідність суттєво підвищити результативність управління суспільними справами в адміністративно-територіальних одиницях країни. Процеси політичної, економічної та соціальної трансформації, які відбуваються в Україні в умовах децентралізації, актуалізували проблеми управління територіальним розвитком перед війною. Водночас на прийняття управлінських рішень суттєво впливає перехід до інформаційного суспільства, встановлення довгострокових цілей, використання новітніх технологій (у тому числі в публічному управлінні та адмініструванні), здійснення демократії участі в процесах управлінської діяльності. Проте, наукове обґрунтування розподілу функцій і повноважень між керуючими органами публічної влади, їх організаційними структурами, використання ними методів, форм та інструментарію публічного управління є недостатнім.

Особливістю міського громадського транспорту є й те, що він може перебувати в державній, комунальній та приватній власності. Складність полягає в тому, що вплив на державного й приватного перевізника з боку органів місцевого самоврядування є досить обмеженим. Разом із цим, місцеві органи публічної влади мають можливість впливати на надавачів транспортних послуг шляхом укладання або не укладання угод і визначення їх умов. З огляду на це дослідження функціонування громадського транспорту в містах України набуває важливого значення з позицій сучасного розуміння територіальної організації влади в Україні, динаміки її становлення в умовах передачі повноважень органам місцевого самоврядування в умовах демократизації суспільства та відбудови територій України, зруйнованих війною.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретико-методологічні засади публічного управління та адміністрування висвітлені у працях В. Бакуменка, В. Князева, Н. Нижник, О. Оболенського, Ю. Сурміна та ін.

Різні аспекти функціонування системи місцевого самоврядування в містах України, зокрема, його правові й організаційні засади, вдосконалення законодавства про міське

самоврядування, ефективність міського управління та окремі механізми його реалізації, були об'єктом уваги таких науковців, як: В. Бабаєв, О. Бойко-Бойчук, Н. Васильєва, В. Кампо, В. Куйбіда, О. Лазор, С. Приліпко, А. Ткачук, Ю. Шаров та інші дослідники.

Проблеми й особливості організації діяльності громадського транспорту територіальних громад та їх об'єднань, надання транспортних послуг висвітлені у працях В. Воліка, В. Горпиненка, О. Ігнатенка, О. Крісенка, О. Невелєва, Л. Новикової, А. Ткаченка та ін.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є дослідження нормативно-правового забезпечення функціонування громадського транспорту та надання транспортних послуг населенню міст в умовах повоєнної відбудови з метою визначення напрямів його вдосконалення.

Виклад основного матеріалу. Національна рада з відновлення України від наслідків війни (далі – Національна рада) – консультативно-дорадчий орган при Президентові України, який було створено 21.04.2022 року з метою подолання наслідків російсько-української війни. Основними завданнями Національної ради є [6]:

– «розроблення плану заходів з післявоєнного відновлення та розвитку України, який, зокрема, передбачатиме відновлення і розбудову транспортної, медичної, соціальної, комунальної, виробничої інфраструктури та житла, інфраструктури енергетики, зв'язку, військової інфраструктури і військово-промислового комплексу, структурну модернізацію та перезапуск економіки, заходи з подолання безробіття, підтримки сімей з дітьми, вразливих верств населення, осіб, які опинилися у складних життєвих обставинах внаслідок війни, відновлення та збереження об'єктів культурної спадщини;

– визначення та напрацювання пропозицій щодо пріоритетних реформ, прийняття та реалізація яких є необхідними у воєнний і післявоєнний періоди;

– підготовка стратегічних ініціатив, проектів нормативно-правових актів, прийняття і реалізація яких є необхідними для ефективної роботи та відновлення України у воєнний і післявоєнний періоди» [6].

Отже, Національна рада, відповідно до покладених на неї Указом Президента завдань, повинна забезпечити розроблення та внесення Президентові України узгоджених пропозицій з питань відновлення України у післявоєнний період у ключових сферах, в тому числі в у транспортній інфраструктурі; здійснює напрацювання пропозицій щодо плану заходів з післявоєнного відновлення та розвитку України; розглядає пропозиції державних органів, органів місцевого самоврядування, представників інститутів громадянського суспільства, а також міжнародних організацій щодо відновлення України від наслідків війни; бере участь у розробленні проектів нормативно-правових актів щодо відновлення України від наслідків війни; подає Президентові України розроблені за результатами своєї роботи відповідні рекомендації та пропозиції [6]. Таким чином, до пріоритетних напрямів відбудови та відновлення у післявоєнний час належить і відбудова транспортної інфраструктури з метою покращення надання послуг населенню в цій галузі.

Щодо процесів функціонування громадського транспорту в Україні, то вони відбуваються в законодавчому полі, на правовій основі, утвореній Конституцією України, та регулюються законодавчою та нормативно-правовою базою в сфері міського громадського транспорту (Закони України, укази Президента України, постанови та розпорядження Кабінету Міністрів України, накази органів виконавчої влади, акти органів місцевого самоврядування, державні й галузеві стандарти, галузеві комунальні норми й нормативні документи) та законодавчо-нормативною базою з охорони праці на міському транспорті (Закон України «Про охорону праці», Правила охорони праці на міському транспорті та нормативні акти, на які є посилання в цих документах).

Так, діяльність громадського транспорту у містах здійснюється згідно з Законами України «Про транспорт», «Про дорожній рух», «Про міський електричний транспорт», «Про особливості здійснення закупівель в окремих сферах господарської діяльності», «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті», «Про захист

прав споживачів», «Про забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення» та іншими нормативно-правовими актами.

Отже, Закон України «Про транспорт» зазначає, що «до складу міського транспорту входять: підприємства міського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти; рухомий склад трамваїв і тролейбусів; службові приміщення; канатні дороги; ескалатори; заводи по ремонту рухомого складу і виготовлення запасних частин; споруди енергетичного господарства та зв'язку; промислові ремонтно-будівельні, торговельні та постачальницькі організації; навчальні заклади; науково-дослідні та проектно-конструкторські установи; заклади охорони здоров'я, відпочинку, фізичної культури і спорту; та інші культурно-побутові заклади і підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу міського електротранспорту» [12].

Закон України «Про міський електричний транспорт» визначає міський електротранспорт як складову частину єдиної транспортної системи, призначеної для перевезення громадян трамваями, тролейбусами, потягами метрополітену на маршрутах (лініях) відповідно до вимог життєзабезпечення населених пунктів, встановлює поняття транспортних послуг і порядок їх надання, правові засади державного регулювання у галузі міського електричного транспорту, діяльність перевізників та повноваження місцевих органів виконавчої влади» [11].

Сьогодні утворена розгалужена система суб'єктів функціонування громадського наземного транспорту, регулювання якої відбувається на основі величезної нормативно-правової бази.

Досить слушною, на наш погляд, є пропозиція Горпиненко В.А. щодо запровадження кодифікації існуючих нормативно-правових актів, уніфікацію принципів і правових норм, що регулюють діяльність у галузі громадського транспорту. Науковець вбачає проблему в відсутності єдиного законодавчого акту, який регулював би відносини у галузі муніципального електротранспорту [3]. У той же час, особливо з поширенням децентралізації, пропозиція має враховувати залежність муніципального транспорту від регіональних особливостей. Разом з цим існує думка про неможливість розробити

єдиний для всієї України нормативно-правовий акт, який буде досконало регулювати суспільні відносини у цій галузі. Через це «доцільно у кожному регіоні розробити такий нормативно-правовий акт, що буде включати в собі усі питання щодо муніципального транспорту, суб'єктів правового регулювання, їх повноважень, тарифів на проїзд, оплати праці водіям, прав та обов'язків водіїв та пасажирів, відповідальність за порушення цих норм» [3].

Згідно з чинним законодавством, розрахунки тарифів на послуги з перевезення пасажирів здійснюються відповідно до Порядку, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України № 940 від 25 листопада 2013 року «Про затвердження Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус)» [10]. Зазначений Порядок визначає механізм формування тарифів на транспортні послуги громадського транспорту з перевезення пасажирів трамваями та тролейбусами і застосовується органами державної виконавчої влади та органами місцевого самоврядування під час встановлення зазначених тарифів для підприємств міського електричного транспорту.

При цьому, постановою Кабінету Міністрів України № 1548 від 25 грудня 1996 року «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» [8] місцевим органам влади надані власні повноваження по встановленню тарифів на перевезення пасажирів і вартості проїзних квитків у міському пасажирському транспорті. Під час перегляду тарифної політики в галузі пасажирських перевезень органи місцевого самоврядування виходять з економічно обґрунтованих планових витрат та прибутків. І тут їм у нагоді може стати ще один нормативний документ – наказ Міністерства з питань житлово-комунального господарства України №71 від 25 березня 2008 року, що містить методичні рекомендації щодо розрахунку тарифів на послуги міського електротранспорту: «Методичні рекомендації також допоможуть органам місцевого самоврядування застосовувати механізм формування тарифів для підвищення ефективності діяльності транспортних підприємств і забезпечення належної якості послуг, що ними надаються» [4]. Цей наказ втратив чинність на підставі Наказу Міністерства регіонального

розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства від 20.06.2018 року № 146. Зрештою, Київська міська рада (Київська міська державна адміністрація) оприлюднює розпорядження «Про встановлення тарифів на перевезення пасажирів і вартості проїзних квитків у міському пасажирському транспорті, який працює у звичайному режимі руху» [5]. Інформування громадськості про перегляд тарифів на перевезення пасажирів і вартості проїзних квитків у міському пасажирському транспорті в умовах бюрократизму супроводжується тривалими роз'ясненнями, втратою довіри серед населення до органів публічної влади та комунальних підприємств міста, спротивом та навіть мітингами. Закритість механізмів регулювання діяльності в галузі пасажирських перевезень, зокрема принципів ціноутворення, унеможлиблює розвиток фінансової грамотності та соціальної відповідальності населення.

Загалом, аналіз системи правового регулювання функціонування громадського транспорту В. Воліка, І. Булгакової, В. Горпиненка, О. Клепікової, В. Гіжевського та інших науковців та фахівців цієї галузі свідчить про незадовільний стан нормативно-правового забезпечення формування та розвитку системи функціонування громадського наземного транспорту. На нашу думку, неефективне регулювання транспортної галузі сповільнює її розвиток та прибутковість, знижує стандарти якості надання транспортних послуг і безпеки перевезень населення, особливо в умовах післявоєнної відбудови.

Волік В. відзначає, що забезпеченню функціонування міського транспорту не присвячено окремого нормативного-правового акту. Норми транспортного законодавства, що містяться у відповідних законах та кодексах, не врегульовують належним чином сферу діяльності міського транспорту [2].

Чинний на сьогодні Закон України «Про міський електричний транспорт» визначає такі «засади державної політики в сфері міського електротранспорту:

- доступність транспортних послуг для всіх верств населення;
- пріоритетність розвитку міського електричного транспорту в містах з підвищеним рівнем забруднення довкілля та курортних регіонах;

– створення сприятливих умов для виробництва вітчизняного рухомого складу та його удосконалення;

– безбитковість роботи перевізників» [11].

У зазначеному Законі чітко визначені поняття [11]: «тариф – вартісна величина плати за разовий проїзд одного пасажирів або перевезення одного місця багажу міським електричним транспортом у межах установленної відстані (зони) або строку; транспортні послуги – перевезення пасажирів та їх багажу міським електричним транспортом, а також надання інших послуг, пов'язаних з таким перевезенням».

Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Міністерством розвитку громад, територій та інфраструктури і який реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті. Основними завданнями цього органу влади, відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України, є [9]:

– реалізація державної політики з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному транспорті;

– здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті, міському електричному, залізничному транспорті;

– надання у передбачених законом випадках адміністративних послуг у сфері автомобільного, міського електричного, залізничного транспорту тощо.

Розуміючи ситуацію, в якій опинилася Україна у зв'язку з військовою агресією російської федерації, а також тяжких наслідків, у тому числі руйнування дорожньої інфраструктури, разом з тим, на наше переконання, не потрібно забувати і про забезпечення безпеки дорожнього руху, і для зменшення аварійності на дорогах потрібно здійснити деякі заходи, а саме:

1) покращити діяльність, особливо у великих містах спеціально уповноважених служб, покликаних евакуювати транспортні засоби, які порушують вимоги п. 15.9 Правил дорожнього руху, а саме «Зупинка забороняється» [7]: на трамвайних коліях; на

пішохідних переходах і ближче 10 м від них з обох боків; на перехрестях та ближче 10 м від краю перехрещуваної проїзної частини; у місцях, де відстань між суцільною лінією розмітки, розділювальною смугою чи протилежним краєм проїзної частини і транспортним засобом, що зупинився, менше 3 м; ближче 30 м від посадкових майданчиків для зупинки маршрутних транспортних засобів, а коли їх немає – ближче 30 м від дорожнього знаку такої зупинки з обох боків; у місцях, де буде неможливим зустрічний роз'їзд або об'їзд транспортного засобу, що зупинився; у місцях, де транспортний засіб закриває від інших водіїв сигнали світлофора або дорожні знаки; ближче 10 м від виїздів з прилеглих територій і безпосередньо в місці виїзду [7].

Отже, водії-порушники, паркуючи свої авто у заборонених Правилами місцях, перекривають видимість для руху інших авто, а також громадського транспорту, велосипедистів і пішоходів, тим самим створюючи небезпечні аварійні ситуації, які призводять до тяжких наслідків. А на дорогах, зокрема у місті Києві, часто можна побачити припарковані авто навіть у дві смуги. Непоодинокими є випадки агресивної поведінки водіїв-порушників на справедливій зауваження інших учасників руху щодо порушень;

2)заборонити розміщення уздовж доріг, особливо у великих містах, рекламних щитів (біл-бордів), які відволікають водіїв. Враховуючи часті порушення Правил та не реагування на них відповідних служб, як пропозиції до законодавства потрібно б було передбачити не лише автофіксацію порушень дорожнього руху спеціальними приладами, а й свідками, які б могли б за допомогою відео та фото фіксації передавати дану інформацію з реєстрацією на спеціальному сайті суду, та подальшим громадським контролем на цьому сайті за прийнятими судом рішеннями щодо порушників. Ці фіксації повинні стосуватися будь-яких порушень Правил дорожнього руху і можуть бути зроблені як за допомогою відеореєстратора, так і будь-якого іншого приладу [1, с. 94].

Місцеві органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування забезпечують реалізацію державної політики у сфері міського громадського автомобільного та електричного транспорту, а також розробляють регіональні та місцеві програми його розвитку

і забезпечують їх виконання, встановлюють тарифи на проїзд, організують перевезення пасажирів та здійснюють контроль за ним, встановлюють порядок оплати за проїзд, інформують жителів населених пунктів про зміни, що стосуються надання транспортних послуг населенню, забезпечують координацію роботи, пов'язаної з функціонуванням міського електричного транспорту та інших видів міського транспорту, створюють належні дорожні умови для здійснення перевезень, реалізують заходи з розвитку, вдосконалення та облаштування маршрутної мережі, виконують інші функції щодо створення безпечних умов діяльності у сфері міського електричного транспорту та громадського транспорту в цілому згідно із законодавством.

На Офіційному порталі Києва (Київської міської ради, Київської міської державної адміністрації) є рубрика «Міський транспорт», в якій позначена вся необхідна інформація щодо функціонування громадського транспорту в столиці України. Цей портал знаходиться в процедурі постійного оновлення. У містах України органи місцевого самоврядування запроваджують автоматизовану систему обліку оплати проїзду, встановлюють порядок її функціонування, а також форми носіїв, види, порядок обігу та реєстрації проїзних документів, визначають особу, уповноважену здійснювати справляння плати за транспортні послуги в разі запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду [14].

У Програмі соціально-економічного та культурного розвитку Ірпінської міської територіальної громади на 2024 рік та основні напрями розвитку на 2025-2026 роки [13] приділено увагу розвитку громадського транспорту. У Програмі зазначено, що з метою сприяння більш повному, безпечному, якісному задоволенню потреб населення та економіки міста у послугах транспорту, заплановане подальше вдосконалення маршрутної мережі. Активізація роботи щодо утримання доріг в належному технічному стані, підвищення якості та рівня безпеки перевезень пасажирів громадським транспортом та перевезення вантажів за рахунок оновлення рухомого складу всіх видів транспорту та приведення транспортної інфраструктури міста до сучасних вимог на 2024 рік заплановані такі основні завдання та заходи [13]:

- забезпечення мешканців міста та селищ транспортним сполученням та створення умов для його безперервного та безпечного функціонування;
- здійснення заходів по забезпеченню безпеки руху автотранспорту та перевезення пасажирів;
- поліпшення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг та дорожньої інфраструктури;
- забезпечення відкриття нових маршрутів шляхом вивчення пасажиропотоку на відповідних напрямках;
- оновлення рухомого складу автоперевізників;
- підвищення рівня інформаційного забезпечення учасників дорожнього руху;
- обладнання автобусів пристосуваннями для пасажирів-інвалідів.

Очікуваними результатами повинні стати: розширення маршрутної сітки та покращення якості надання послуг з перевезення пасажирів.

Висновки. Зважаючи на вищевказане, хотілось би зазначити, що нормативно-правове забезпечення функціонування та розвитку громадського транспорту у містах та взагалі у населених пунктах нашої країни, потребує вдосконалення в умовах післявоєнної відбудови, а саме:

- розроблення та затвердження нових і перегляд неактуальних і застарілих нормативно-правових актів з питань регулювання відносин у сфері міського громадського транспорту, будівництва, експлуатації та ремонту його об'єктів;
- окреслення принципів взаємодії всіх суб'єктів діяльності в галузі громадського транспорту, положення про замовників, надавачів та споживачів транспортних послуг, їхні права та обов'язки;
- визначення пріоритетних положень публічної політики в галузі міського громадського транспорту, в т. ч. електротранспорту, та їх реалізації (забезпечення безпеки перевезень, екологічність, інклюзивність і доступність пасажирського транспорту та його сталий розвиток), їх узгодження зі Стратегіями розвитку міст та регіонів, особливо в післявоєнний період відбудови та відновлення;

- потребує також узгодження національних стандартів та нормативних документів у сфері функціонування міського громадського транспорту з директивами Європейського Союзу;
- вдосконалення механізмів публічного контролю та оцінювання діяльності органів місцевого самоврядування у сфері організації та функціонування міського громадського транспорту;
- установа регуляції за недобросовісною конкуренцією в галузі надання послуг громадського транспорту населенню;
- врахування пропозицій та рекомендацій щодо взаємодії з громадськістю та інформування населення про зміни в наданні транспортних послуг у містах, а також щодо контролю за безпекою дорожнього руху та функціонуванням громадського транспорту.

Стаття надійшла до редакції: 27.09.2023

НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ТА НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ НАСЕЛЕННЮ МІСТ В УМОВАХ ПІСЛЯВОЄННОЇ ВІДБУДОВИ

У статті обґрунтовано необхідність нормативно-правового забезпечення для вирішення проблем з функціонування громадського транспорту та з надання якісних транспортних послуг у містах України в умовах післявоєнної відбудови. Зауважено, що одним із пріоритетних напрямів Плану відбудови України є транспортна інфраструктура. Зазначено, що особливістю міського транспорту є й те, що він може перебувати в державній, комунальній та приватній власності. Отже, складність полягає в тому, що вплив на державного й приватного перевізника з боку органів місцевого самоврядування є досить обмеженим. Зауважено, що разом із цим, місцеві органи публічної влади мають можливість впливати на надавачів транспортних послуг шляхом укладання або не укладання угод і визначення їх умов. Зроблено висновок, що нормативно-правове забезпечення функціонування та розвитку громадського транспорту у містах та взагалі у населених пунктах нашої країни, потребує суттєвого вдосконалення, а саме: розроблення

та затвердження нових і перегляд неактуальних і застарілих нормативно-правових актів з питань регулювання відносин у сфері міського електротранспорту, будівництва, експлуатації та ремонту його об'єктів, громадського транспорту в цілому; окреслення принципів взаємодії всіх суб'єктів діяльності в галузі громадського транспорту, положення про замовників, надавачів та споживачів транспортних послуг, їхні права та обов'язки; визначення пріоритетних положень публічної політики в галузі міського наземного транспорту та їх реалізації (забезпечення безпеки перевезень, екологічність, інклюзивність і доступність пасажирського транспорту та його в подальшому сталий розвиток), їх узгодження з планами та стратегіями розвитку міст та регіонів тощо.

Ключові слова: публічне управління, розвиток громади, нормативно-правове забезпечення, післявоєнна відбудова, громадський транспорт, транспортні послуги.

Received: 27.09.2023

References

1. *Bezpeka na dorozh [Safety on the road]*. (2023). (n.d.). Kryvyi Rih [in Ukrainian].
2. Volik, V. (2013). Do pytannia vyznachennia kompetentsii subiektiv u sferi perevezen miskym transportom [On the issue of determining the competence of subjects in the field of transportation by city transport]. *Pravo i suspilstvo – Law and society*, 6, (pp. 169-173). Retrieved from: http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2013/6_2013/37.pdf [in Ukrainian].
3. Horpynenko, V.A. (2018). *Pravove rehuliuivannia u haluzi munitsypalnoho elektrotransportnoho zabezpechennia v Ukraini: suchasnyi stan ta perspektyvy udoskonalennia [Legal regulation in the field of municipal electric transportation in Ukraine: current state and prospects for improvement]*. Odesa [in Ukrainian].
4. Nakaz Ministerstva z pytan zhytlovo-komunalnoho hospodarstva Ukrainy No. 71 vid 25 bereznia 2008 r., vtratyv chynnist na pidstavi Nakazu Ministerstva rehionalnoho rozvytku, budivnytstva ta zhytlovo-komunalnoho hospodarstva vid 20.06.2018 No. 146 [Order of the Ministry of Housing and Communal Affairs of Ukraine No. 71 of March 25, 2008, became invalid based on the Order

of the Ministry of Regional Development, Construction and Housing and Communal Affairs of Ukraine No. 146 of 20 June 2018]. *zakononline.com.ua*. Retrieved from: https://zakononline.com.ua/documents/show/119598___531584 [in Ukrainian].

5. Ofitsiynyi portal Kyieva (Kyivska miska rada, Kyivska miska derzhavna administratsiia) [The official portal of Kyiv (Kyiv City Council, Kyiv City State Administration)]. *old.kyivcity.gov.ua*. Retrieved from: <https://old.kyivcity.gov.ua/news/19170.html> [in Ukrainian].

6. Ukaz Prezydenta Ukrainy Pytannia Natsionalnoi rady z vidnovlennia Ukrainy vid naslidkiv viiny vid 21 kvitnia 2022 roku No. 266/2022 [Decree of the President of Ukraine Issues of the National Council for the Recovery of Ukraine from the Consequences of the War: dated April 21, 2022 No. 266/2022]. *zakon.rada.gov.ua*. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/266/2022#Text> [in Ukrainian].

7. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy Pravyly dorozhnoho rukhu vid 10.10.2001 r. No. 1306 [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine Traffic rules dated October 10, 2001 No. 1306]. *zakon.rada.gov.ua*. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-p#Text> [in Ukrainian].

8. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy Pro vstanovlennia povnovazhen orhaniv vykonavchoi vlady ta vykonavchykh orhaniv miskykh rad shchodo rehuliuвання tsin (taryfiv) vid 25 hrudnia 1996 roku No. 1548 (iz zminamy ta dopovnenniamy, v redaktsii 16.08.2023 r.) [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine On establishing the powers of executive bodies and executive bodies of city councils regarding price regulation (tariffs) dated December 25, 1996 No. 1548 (with amendments and additions, as amended on August 16, 2023)]. *zakon.rada.gov.ua*. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1548-96-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].

9. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy Pro zatverdzhennia Polozhennia pro Derzhavnu sluzhbu Ukrainy z bezpeky na transporti vid 11 liutoho 2015 r. No. 103 (iz zminamy ta dopovnenniamy, v redaktsii 2024 r.) [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine On the approval of the Regulations on the State Service of Ukraine for Transport Safety dated February 11, 2015 No. 103 (with changes and additions, in the 2024 edition)]. *zakon.rada.gov.ua*. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].

10. Nakaz Ministerstva infrastruktury Ukrainy Pro zatverdzhennia Poriadku formuvannia taryfiv na posluhy miskoho elektrychnoho transportu (tramvai, troleibus) vid 25.11.2013 roku No. 940 [Order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine On the approval of the Procedure for the formation of tariffs for city electric transport services (tram, trolleybus) dated November 25, 2013 No. 940].

zakon.rada.gov.ua. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z2035-13#Text> [in Ukrainian].

11. Zakon Ukrainy Pro miskiyi elektrychnyi transport vid 29 chervnia 2004 roku No. 1914-IV-VR [Law of Ukraine On urban electric transport dated June 29, 2004 No. 1914-IV-VR]. *zakon.rada.gov.ua*. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1914-15#Text> [in Ukrainian].

12. Zakon Ukrainy Pro transport vid 10 lystopada 1994 roku No. 232/94-VR [Law of Ukraine On transport dated November 10, 1994 No. 232/94-VR]. *zakon.rada.gov.ua*. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> [in Ukrainian].

13. Prohrama sotsialno-ekonomichnoho ta kulturnoho rozvytku Iripinskoj miskoi terytorialnoi hromady na 2024 rik ta osnovni napriamy rozvytku na 2025-2026 roky. Operatyvni materialy Iripinskoj miskoi rady [The program of socio-economic and cultural development of the Irpin urban territorial community for 2024 and the main directions of development for 2025-2026. Operational materials of the Irpin City Council] (n.d.). *imr.gov.ua*. Retrieved from: <https://imr.gov.ua/programa-rozvytku-imitg/> [in Ukrainian].

14. Prylipko, S., Vasylieva, N., Shatirishvili, D., & Vasylieva, O. (2020). Public administration of municipal transport in the capital of Ukraine based on client-oriented paradigm. *Public Policy and Administration*, (Vol. 19), 4, (pp. 129-141). Retrieved from: <https://www3.mruni.eu/ojs/public-policy-and-administration/article/view/5292/5298> [in English].

Відомості про авторів / Information about the Authors

Олександра Васильєва, д.держ.упр., професор кафедри менеджменту та публічного управління Державного податкового університету, м. Ірпінь, Україна. E-mail: sandra_nadu@ukr.net, orcid: <https://orcid.org/0000-0003-1812-4557>.

Oleksandra Vasylieva, Doctor of Public Administration, Professor of the Department of Management and Public Administration of the State Tax University, Irpin, Ukraine. E-mail: sandra_nadu@ukr.net, orcid: <https://orcid.org/0000-0003-1812-4557>.

Тимур Велиєв, аспірант кафедри менеджменту та публічного управління Державного податкового університету, м. Ірпінь, Україна. E-mail: v.timur.e87@gmail.com, orcid: <https://orcid.org/0009-0003-1811-9368>.

Tymur Veliev, PhD-student candidate of the Department of Management and Public Administration of the State Tax University, Irpin, Ukraine. E-mail: v.timur.e87@gmail.com, orcid: <https://orcid.org/0009-0003-1811-9368>.

Vasylieva, O., & Veliev, T. (2024). Regulatory and legal support of the functioning of public transport and provision of transport services to the population of cities in the conditions of post-war reconstruction. *Public Administration and Regional Development*, 23, 91-106. <https://doi.org/10.34132/pard2024.23.05>