



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ

02 вересня 2019 р.

Київ

№ 581-р

Про результати розгляду
справи про державну допомогу

За результатами розгляду повідомлення про нову державну допомогу Маріупольської міської ради, яке надійшло на Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 20044 (вх. № 176-ПДД від 21.03.2019), та додаткової інформації, яка надійшла на Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 21947 (вх. № 325-ПДД від 11.05.2019) (далі – Повідомлення), розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 09.07.2019 № 01/218-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/63-19-ДД про державну допомогу для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції (далі – Справа).

Антимонопольний комітет України, розглянувши матеріали справи № 500-26.15/63-19-ДД про державну допомогу та подання з попередніми висновками від 21.08.2019 № 500-26.15/63-19-ДД/377-спр,

ВСТАНОВИВ:

1. ПОРЯДОК РОЗГЛЯДУ СПРАВИ

- (1) На Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 20044 (вх. № 176-ПДД від 21.03.2019) Маріупольською міською радою відповідно до статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про нову державну допомогу (далі – Повідомлення).
- (2) Антимонопольним комітетом України листом від 04.04.2019 № 500-29/05-4474 Повідомлення залишено без руху та запитано додаткову інформацію. Маріупольською міською радою надано додаткову інформацію до Повідомлення, яка надійшла на Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 21947 (вх. № 325-ПДД від 11.05.2019).
- (3) За результатами розгляду повідомлення про державну допомогу розпорядженням державного уповноваженого Комітету від 09.07.2019 № 01/218-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/63-19-ДД для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції. Листом Комітету від 09.07.2019 № 500-29/01-8791 направлено копію розпорядження на адресу Маріупольської міської ради. На офіційному вебпорталі Комітету опубліковано інформацію про початок розгляду справи про державну допомогу із зверненням до всіх заінтересованих осіб щодо подання ними протягом 30 календарних днів вмотивованих заперечень та

зауважень щодо надання державної допомоги та іншої інформації у зв'язку з розглядом справи про державну допомогу.

- (4) Листом від 24.07.2019 № 38-42667-38.1 (вх. № 5-01/8517 від 24.07.2019) Маріупольська міська рада надіслала додаткову інформацію в рамках розгляду Справи.

2. ВІДОМОСТІ ТА ІНФОРМАЦІЯ ВІД НАДАВАЧА ПІДТРИМКИ

2.1. Надавач підтримки

- (5) Маріупольська міська рада (87500, м. Маріуполь, пр. Миру, 70, Донецька обл., ідентифікаційний код юридичної особи 33852448).

2.2. Отримувач підтримки

- (6) Комунальне підприємство «Маріупольське трамвайно-тролейбусне управління» (далі – КП «МТТУ») (87500, м. Маріуполь, вул. Миколаївська, 92, Донецька обл., ідентифікаційний код юридичної особи 05393725).

2.3. Мета (ціль) підтримки

- (7) Метою (ціллю) підтримки є:
- сприяння окремим видам господарської діяльності;
 - поліпшення транспортної мобільності населення міста, покращення якості послуг громадського транспорту.

2.4. Очікуваний результат

- (8) Очікуваним результатом є:
- створення належних умов для надання населенню доступних, якісних та безпечних послуг із перевезення міським комунальним транспортом;
 - забезпечення комфортних та безпечних умов пересування пасажирів, зокрема людей з особливими фізичними можливостями;
 - покращення насиченості наявних автобусних маршрутів;
 - забезпечення зниження рівня збитковості міського комунального транспорту – введення в експлуатацію нового рухомого складу, що в результаті зменшить витрати на ремонт та обслуговування рухомого складу;
 - забезпечення сталого функціонування й подальшого розвитку міського комунального транспорту;
 - оновлення парку КП «МТТУ» сучасним рухомим складом;
 - підвищення ефективності роботи КП «МТТУ».

2.5. Підстава для надання підтримки

- (9) Закон України «Про автомобільний транспорт».
- (10) Рішення Маріупольської міської ради від 28.02.2018 № 7/28-2449 «Про затвердження міської цільової програми «Сучасний транспорт та інфраструктура міста Маріуполя на 2018-2022 роки».
- (11) Рішення Маріупольської міської ради від 26.12.2018 № 7/38-3473 «Про здійснення місцевого запозичення Маріупольською міською радою».

- (12) Кредитний договір між Маріупольською міською радою та Міжнародною фінансовою корпорацією від 18.02.2019 № 40540 (далі – Кредитний договір).
- (13) Проект рішення Маріупольської міської ради «Про передачу майна з балансу на баланс».

2.6. Форма підтримки

- (14) Передання на баланс КП «МТТУ» автобусів та обладнання.
- (15) Капітальні трансферти на закупівлю програмного забезпечення з розширення функціоналу наявної автоматизованої системи диспетчерського управління громадського транспорту.

2.7. Обсяг підтримки

- (16) Укладення кредитного договору з Міжнародною фінансовою організацією, основними умовами якого є:
обсяг та валюта кредиту – 11 047 000 євро;
строк кредиту – 13 років, упродовж яких кредит має бути повністю погашений двадцятьма приблизно однаковими траншами кожні півроку після завершення пільгового періоду, що становить перші три роки кредиту.

З них:

передання на баланс КП «МТТУ» автобусів та обладнання:

- автобуси – близько 10 784 тис. євро;
- обладнання для обслуговування автобусів – близько 163 тис. євро;

капітальні трансферти:

- на закупівлю програмного забезпечення з розширення функціоналу наявної автоматизованої системи диспетчерського управління громадського транспорту (у т. ч. міського електричного транспорту та автотранспорту) близько 100 тис. євро в еквіваленті національної валюти.

2.8. Тривалість підтримки

- (17) З 18.02.2019 по 31.12.2021.

З них:

- передання на баланс КП «МТТУ» автобусів з 01.08.2019 по 31.12.2019;
- передання на баланс КП «МТТУ» обладнання з 01.01.2020 по 01.12.2021;
- закупівля програмного забезпечення з розширення функціоналу наявної автоматизованої системи диспетчерського управління громадського транспорту з 01.08.2019 по 01.12.2020.

3. ПОЄДНАННЯ ФОРМ ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ

- (18) Капітальні трансферти КП «МТТУ» на реконструкцію тролейбусного депо в сумі 1,9 млн євро, відповідно до рішення Комітету від 22.11.2018 № 662-р, **не є державною**

допомогою відповідно до пункту 2 частини другої статті 3 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

4. ІНФОРМАЦІЯ, ОТРИМАНА ПІД ЧАС РОЗГЛЯДУ ПОВІДОМЛЕННЯ

- (19) Послуги пасажирських перевезень комунальним транспортом – це послуги, пов'язані із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, що не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки.
- (20) Громадський пасажирський транспорт – найважливіша складова транспортного обслуговування населення. Рухливість основної частини населення, що проживає в міських районах, забезпечує громадський транспорт. Правильна організація пасажирських перевезень є невід'ємною частиною інфраструктури сучасного міста: збій у перевезеннях пасажирів паралізує виробництво, зупиняє торгівлю. Життя великих міст без пасажирського транспорту неможливе, адже й виникли великі міста головним чином завдяки розвитку громадського транспорту. Основна роль транспорту загального користування – забезпечення стабільного розвитку міста. Зокрема, порівняно з індивідуальним транспортом, громадський транспорт істотно підвищує безпеку перевезень і забезпечує значне заощадження природних і фінансових ресурсів.
- (21) На сьогодні 31 відсоток комунального автобусного парку відпрацював свій нормативний термін експлуатації. Споруди й комунікації 1970 року застаріли як морально, так і фізично, вимагають реконструкції. КП «МТТУ» нездатне власними силами за короткий термін вирішити цю проблему, тому надання державної допомоги вважається стратегічно необхідним.
- (22) На початок 2019 року кількість рухомого складу автобусного парку КП «МТТУ» становить 53 од., з них 14 од., які відпрацювали свій нормативний ресурс.
- (23) Випуск на лінію становить 39 од. машин для обслуговування 12 маршрутів. Така кількість автобусів на маршрутах не може забезпечити якісне заповнення маршрутів із прийнятним інтервалом руху в 10 – 15 хвилин між машинами, на деяких маршрутах працюють 1 – 2 машини з інтервалами руху до 40 – 60 хвилин. За рахунок збільшення парку планується замінити на маршрутах 16 автобусів, які відпрацювали свій ресурс, та додати до наявних маршрутів до 6 – 7 нових, а до деяких – до 10 – 12 автобусів, забезпечивши цим їх рух з прийнятним інтервалом у 10 – 15 хвилин, а деяких – у 6 хвилин.
- (24) Планується розширення функціоналу системи автоматизованої системи диспетчерського управління, яка є в наявності та експлуатується в місті Маріуполі, в тому числі організація «кабінету» приватного перевізника для більш якісного контролю та аналізу власного рухомого складу.
- (25) Згідно з транспортною стратегією міста Маріуполя до 2021 року визначено ряд показників, які спрямовані на поліпшення транспортної інфраструктури міста та приведення стандартів якості до європейських норм.
- (26) Фахівцями муніципального підприємства було розраховано мінімально допустиму кількість рухомого складу, яка здатна обслуговувати півмільйонне місто якісними транспортними перевезеннями, які відповідають європейським стандартам. На 2019 рік місто Маріуполь потребує додатково 150 одиниць рухомого складу для

формування оптимальної транспортно-логістичної системи для перевезення пасажирів.

- (27) Кредитний договір, який укладений між Міжнародною фінансовою корпорацією (далі – МФК) та Маріупольською міською радою, спрямований на реалізацію Інвестиційного проєкту «Оновлення автобусного парку міста Маріуполя» (далі – Проєкт).
- (28) Метою Проєкту є розширення доступу до транспортних послуг для всіх категорій населення та надання послуг пасажирського перевезення кращої якості на більш ефективній та фінансово надійній основі, при цьому оператори приватного сектору й надалі відіграватимуть значну роль у наданні таких послуг кращої якості.
- (29) Проєктом передбачається закупівля з подальшим переданням на баланс комунального підприємства до 64 одиниць автобусів великої місткості, придбання обладнання, інструментів та розширення функціоналу автоматизованої системи диспетчерського управління.
- (30) Маріупольська міська рада, у рамках розгляду Справи, надала перелік обладнання для обслуговування автобусів відповідно до таблиці.

Таблиця

| № п/п | Найменування обладнання | Кількість, од. |
|-------|---|----------------|
| 1 | Тестер 6V, 12V, 24V батарей з принтером 04.003.04 SPIN - (Італія) або аналог | 4 |
| 2 | Стенд для регулювання фар TO1 TecnoLux 12240 / D / L1 / V (Італія), цифровий з лазерним позиціонуванням або аналог | 1 |
| 3 | Газоаналізатор BOSCH першого класу, 4-х компонентний або аналог | 1 |
| 4 | Стенд для ремонту ДВС | 1 |
| 5 | Мультиметр 04.006.02 SPIN - (Італія) або аналог | 11 |
| 6 | Цифровий стробоскоп БЕНЗИН - ДИЗЕЛЬ --- 04.033.00 SPIN - (Італія) або аналог | 1 |
| 7 | Мультимарочний діагностичний сканер JALTEST Іспанія - повний комплект з кабелями або аналог | 1 |
| 8 | Водопорохотяг на візку | 4 |
| 9 | Візок виловний Рокла Eoslift E20M або аналог | 3 |
| 10 | Домкрат підкатний 15/29 т --- W132B Італія або аналог | 6 |
| 11 | Одноплунжерний пневматичний ямний підйомник, з окремими клавішами для швидкого підйому і ходу навантаження HKS 10/600 або аналог | 1 |
| 12 | Майданчик для установки коробок передач г / п 1000кг з кутом регулювання 45 ° і розміром майданчика 520 x 350 mm ---- GP 4 - Німеччина або аналог | 1 |
| 13 | Опорний міст для підтримки піднятого транспортного засобу, серії АЕА 14, SOMMERER (Німеччина) або аналог | 1 |

| № п/п | Найменування обладнання | Кількість, од. |
|-------|--|----------------|
| 14 | Кран вантажопідйомністю 1000 кг ОМА 571 Італія або аналог | 4 |
| 15 | Стійка страхувальна | 4 |
| 16 | Компресор гвинтовий, ВК 15Т-10-500 Remeza Білорусь або аналог | 2 |
| 17 | Універсальний компресометр для дизельних двигунів з перехідниками | 1 |
| 18 | Нагнітач мастила з пневмопривідом АРАС 1781 або аналог | 4 |
| 19 | Установка для мийки вузлів / агрегатів L122 MADIGO або аналог | 1 |
| 20 | Візок з верхом з нержавіючої сталі і 231 поз інструменту 05.088.78 SPIN Італія або аналог | 15 |
| 21 | Набір інструменту у футлярі (19 предметів) 928 D1 / S19 USAG Італія (гайковерт у металевому кейсі на 3 \ 4 з набором ударних головок 22-36 і перехідниками) або аналог | 7 |
| 22 | Реверсивний ударний гайковерт 942 PE2 1 "USAG Італія або аналог | 3 |
| 23 | Набір головок з багатограним отвором | 10 |
| 24 | Прес електрогідравлічний 100 т ОМА 666 Італія або аналог | 1 |
| 25 | Установка для заміни мастила на 120 л з пантографом і пневматичним переливом масла з бочки (для вантажних авто) АРАС 1834 або аналог | 1 |
| 26 | Верстат для наклепки гальмівних накладок на гальмівні колодки PUN-1 або аналог | 1 |
| 27 | Барабанна витяжка з мотором GMRF12512.5 (діаметр шлангу 125 мм, довжина шлангу 12,5 м) або аналог | 3 |
| 28 | Прес для випресування шворнів вантажних автомобілів | 3 |
| 29 | Пересувна установка для роздачі масла АРАС 1762 або аналог | 4 |
| 30 | Установка для роздачі рідини AdBlue на 68 л АРАС 1770.URLM, або аналог | 2 |
| 31 | Зварювальний апарат інверторний | 2 |
| 32 | Індукційний нагрівач POWERDUCTION 50LG або аналог | 1 |
| 33 | Електрогайковерт MULTI Польща або аналог | 1 |
| 34 | Візок для зняття автомобільних коліс | 1 |

(31) План реалізації Проєкту, зокрема, включає:

- розробку (з безоплатною технічною допомогою з боку МФК) та протягом одного року від підписання Кредитного договору запровадження стратегії (цільової програми) сталого громадського транспорту в Маріуполі, яка задовольняє вимоги МФК, що визнає роль муніципальних і приватних транспортних операторів у наданні безпечних і надійних транспортних послуг;
- створення посиленого підрозділу з регуляторних питань і транспортного планування на рівні міста при Департаменті транспорту та зв'язку, відокремленого від надання транспортних послуг, для покращення контролю та нагляду як за КП «МТТУ» муніципальним оператором, так і приватними автобусними транспортними операторами, у тому числі шляхом запровадження та контролю основних показників діяльності. Департамент транспорту та зв'язку повинен бути належно забезпечений

працівниками та функціонувати протягом 12 місяців з дати підписання Кредитного договору;

- перегляд та оптимізація визначеної структури маршрутів як для муніципальних, так і приватних автобусних операторів, що використовують транспортну модель, протягом 12 місяців з дати підписання Кредитного договору;
- розробку та впровадження середньострокового бізнес-плану та договору про організацію надання транспортних послуг для КП «МТТУ» протягом 2 років з дати підписання Кредитного договору – для покращення результатів фінансової та операційної діяльності та досягнення вищої ефективності послуг, а також для сприяння комерційній практиці. Запровадження підвищеної підзвітності у формі періодичного повідомлення основних показників діяльності;
- поступовий перехід до роботи з приватними операторами на базі договорів щодо чистої вартості на покращеній договірній основі, що дозволяє надавати транспортні послуги за підвищеними стандартами на комерційно доцільній основі. Провести тендери щодо принаймні 3-х пілотних маршрутів з високим пасажиропотоком і надати їх приватним операторам на підставі договорів щодо чистої вартості до 2-го року реалізації проєкту з використанням процедури закупівель, який МФК переглянула та визнала задовільним.

5. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

- (32) Відповідно до пункту 1 частини першої статті 1 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» (далі – Закон) державна допомога суб'єктам господарювання (далі – державна допомога) – підтримка у будь-якій формі суб'єктів господарювання за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів, що спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції, створюючи переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності.
- (33) Отже, державна підтримка є державною допомогою, якщо одночасно виконуються такі умови:
- підтримка надається суб'єкту господарювання;
 - державна підтримка здійснюється за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів;
 - підтримка створює переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності;
 - підтримка спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції.
- (34) Статтею 6 Закону передбачено, що державна допомога може бути визнана допустимою, якщо надається для таких цілей, зокрема, як виконання загальнодержавних програм розвитку або розв'язання соціальних та економічних проблем загальнонаціонального характеру.

5.1. Щодо перевезення пасажирів автобусним транспортом

5.1.1. Послуги, що становлять загальний економічний інтерес

- (35) Згідно з пунктом 14 частини першої статті 1 Закону послуги, що становлять загальний економічний інтерес, – послуги, пов'язані із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, що не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки.
- (36) Відповідно до пункту 2 частини другої статті 3 Закону, дія цього Закону не поширюється на підтримку господарської діяльності, пов'язаної з наданням послуг, що

становлять загальний економічний інтерес, у частині компенсації обґрунтованих витрат на надання таких послуг.

- (37) Відповідно до статті 264 Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода), сторони домовились, що вони застосовуватимуть статті 262, 263 (3) або 263 (4) Угоди з використанням як джерела тлумачення критеріїв, що впливають із застосування статей 106, 107 та 93 Договору про функціонування Європейського Союзу, зокрема відповідну судову практику Суду Європейського Союзу, а також відповідне вторинне законодавство, рамкові положення, керівні принципи та інші чинні адміністративні акти Європейського Союзу.
- (38) Згідно з пунктом «с» додатка XXIII до розділу 10 Угоди послуги загального економічного інтересу визначені як «економічна діяльність, яку органи влади визначають як особливо важливу для громадян, і яка не може здійснюватися (або могла б здійснюватися за інших умов) без державного втручання. Така діяльність повинна виявляти особливий характер порівняно із загальним економічним інтересом інших видів економічної діяльності».
- (39) Згідно зі статтею 263 (4) Угоди Сторони протягом п'яти років з дати набрання чинності Угодою мають забезпечити, щоб фінансова та організаційна структура будь-якого підприємства, яке користується спеціальним чи виключним правом, наданим Україною або державою-членом Європейського Союзу, або є вповноваженим на надання послуг, що мають загальний економічний інтерес, і яке отримує компенсацію за надання публічних послуг у будь-якій формі щодо такої послуги, була коректно відображена в окремих бухгалтерських рахунках таким чином, щоб чітко відстежувалось таке:
- витрати та доходи, пов'язані з усіма товарами або послугами, щодо яких підприємству надано спеціальне або виключне право, або усіма послугами, які мають загальний економічний інтерес та які підприємство вповноважене надавати, і, з іншого боку, витрати та доходи, пов'язані з кожним іншим окремим товаром або послугою, щодо яких підприємство здійснює діяльність;
 - повна інформація щодо методів, відповідно до яких витрати та доходи призначаються або розподіляються за різними видами діяльності. Ці методи мають базуватися на принципах бухгалтерського обліку - обумовленості, об'єктивності, прозорості та послідовності відповідно до міжнародно визнаних методологій бухгалтерського обліку, зокрема калькуляції витрат за видом діяльності, та мають базуватися на даних аудиту.
- (40) Відповідно до статті 262 (4) Угоди підприємства, уповноважені надавати послуги, що мають загальний економічний інтерес, або такі, які мають характер прибуткової монополії, підпорядковуються правилам, що містяться в цій частині, в тій мірі, в якій застосування цих правил юридично або фактично не перешкоджає виконанню окремих завдань, визначених для них. Розвиток торгівлі не має зазнавати впливу настільки, наскільки це суперечитиме інтересам Сторін.
- (41) Статтею 14 Договору про функціонування Європейського Союзу (далі – Договір ЄС) регламентовано, що Європейський Союз та держави-члени, кожен у межах своїх повноважень, повинні 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.

- (42) Відповідно до статті 106 Договору ЄС підприємства, які здійснюють послуги загального економічного інтересу, підпорядковуються правилам конкуренції в таких межах, в яких застосування цих правил не перешкоджає виконанню, юридично або фактично, дорученого їм спеціального завдання.
- (43) Згідно зі статтею 106 (2) Договору ЄС підприємства, яким доручено надавати ПЗЕІ, є підприємствами, на які покладаються «особливі завдання». Загалом покладання «конкретного завдання щодо надання публічних послуг» на підприємство означає пропозицію послуг, які, якщо розглядати їх з урахуванням власних комерційних інтересів, підприємство не надаватиме взагалі або не надаватиме в тому ж обсязі або за тих самих умов, застосовуючи критерій загального інтересу, держави-члени можуть покладати особливі зобов'язання на підприємства щодо надання таких послуг. Отже, Комісія вважає, що не буде доцільним застосування визначення як ПЗЕІ до послуги, яка вже надана або може бути надана на задовільному рівні щодо таких умов, як ціна, об'єктивні характеристики якості, безперервність та доступ до послуги, підприємствами, які працюють за звичайних ринкових умов.
- (44) Комісія також вважає, що послуги, які визначаються як ПЗЕІ, повинні бути адресовані громадянам або бути в інтересах суспільства в цілому.
- (45) Додатково, відповідно до рішення Європейського суду від 24.07.2003 № C-280/00 Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (далі – Рішення у справі Altmark), умовою застосування статті 87 (1) Договору про заснування Європейського Співтовариства є те, що державна допомога має впливати на торгівлю між державами-членами. Надання транспортних послуг на місцевому чи регіональному рівні не виключає цього критерію. Проте державне фінансування, призначене для надання міських, замських чи регіональних транспортних послуг, не підпадає під дію цього положення, якщо таке фінансування розглядається як компенсація за послуги, що надаються суб'єктами-одержувачами для здійснення публічних обов'язків. Для застосування цього критерію мають бути виконані такі умови:
- суб'єкт господарювання повинен виконувати зобов'язання з обслуговування населення, і ці зобов'язання чітко встановлені та визначені;
 - параметри, на підставі яких розраховується компенсація, визначені заздалегідь об'єктивним і прозорим способом;
 - компенсація не є надмірною і не перевищує необхідної суми для покриття всіх або частини витрат, понесених суб'єктом господарювання при наданні послуг загального економічного інтересу;
 - суб'єкт господарювання, який надає ці послуги, повинен бути обраний шляхом проведення процедури публічних закупівель. Якщо така процедура не була дотримана, рівень необхідної компенсації визначається на основі аналізу витрат, які є типовими для цього суб'єкта господарювання, і належним чином забезпечений транспортними засобами для здійснення цих послуг, враховуючи відповідний дохід підприємства та розумний прибуток.
- (46) Відповідно до пункту 3 Повідомлення Комісії ЄС щодо застосування правил державної допомоги Європейського Союзу до компенсації, наданої на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес 2012/C 8/02 (далі – Повідомлення Комісії), метою цього Повідомлення є роз'яснення ключових концепцій, що лежать в основі застосування правил державної допомоги, до компенсації за послуги, що становлять загальний економічний інтерес.

- (47) Відповідно до пункту 43 Повідомлення Комісії, на думку Суду, коли державний захід підтримки розглядається як компенсація за надання послуг, що надаються підприємствами-одержувачами на виконання зобов'язань із надання громадських послуг, ці підприємства не користуються реальною економічною перевагою, отже, цей захід не впливає на конкурентну позицію порівняно з конкуруючими суб'єктами, на такий захід не поширюється дія статті 107 (1) Договору. Однак для того, щоб така компенсація не була визнана державною допомогою, необхідно виконати ряд умов.
- (48) Відповідно до пунктів 45-46 Повідомлення Комісії поняття ПЗЕІ постійно розвивається і залежить, зокрема, від потреб громадян, технологічних та ринкових змін, соціальних та політичних переваг. За відсутності спеціальних правил Європейського Союзу щодо визначення послуги як ПЗЕІ держави-члени мають широкі дискреційні можливості у визначенні кожної конкретної послуги як ПЗЕІ та надання компенсації постачальнику такої послуги.
- (49) Повідомленням Комісії також встановлено детальні правила, якими буде задовольнятися кожен із критеріїв, передбачений Рішенням у справі Altmark.
- (50) Так, відповідно до першого критерію Рішення у справі Altmark передбачено покладання на суб'єкта господарювання зобов'язань із надання ПЗЕІ, які мають бути чітко визначені.
- Пунктом 52 Повідомлення Комісії передбачено, що покладання зобов'язання з надання ПЗЕІ повинно бути встановлене актом, який залежно від особливостей законодавства держави-члена може мати законодавчий або регуляторний характер, або оформлене договором. Ґрунтуючись на підході Комісії, у такому акті повинно, як мінімум, бути визначено:
- зміст і тривалість зобов'язань із надання ПЗЕІ;
 - назва суб'єкта господарювання і, де це необхідно, територія, на яку поширюються його послуги;
 - характер будь-яких виключних або спеціальних прав, які було надано державним органом влади суб'єкту господарювання щодо ПЗЕІ;
 - методику розрахунку компенсації, контролю та перегляду компенсації;
 - механізм для уникнення й повернення надмірної компенсації.
- (51) Зміст другого критерію Рішення у справі Altmark розкрито в розділі 3.4 Повідомлення Комісії.
- (52) Відповідно до пунктів 54 - 55 Повідомлення, методика, за якою розраховується розмір компенсації, повинна бути визначена заздалегідь об'єктивним та прозорим способом з метою уникнення надання суб'єкту господарювання економічних переваг порівняно з конкуруючими суб'єктами та необхідність попереднього встановлення цієї методики не означає, що компенсація повинна вираховуватись відповідно до певної формули, важливим є виключно те, щоб із самого початку було очевидно, яким способом компенсація буде розраховуватись.
- (53) У пункті 57 Повідомлення Комісії встановлено, що у випадку якщо обґрунтований прибуток є частиною компенсації, методика розрахунку такого прибутку повинна бути визначена актом, який передбачає покладення зобов'язань із надання ПЗЕІ.
- (54) Стосовно третього критерію Рішення у справі Altmark, згідно з яким компенсація не повинна бути надмірною з урахуванням відповідного доходу та обґрунтованого прибутку за виконання ПЗЕІ, Повідомленням передбачено, що обґрунтований прибуток

визначається як норма рентабельності постійного капіталу протягом усього періоду дії договору про надання ПЗЕІ, яку запросив би типовий суб'єкт господарювання з метою прийняття рішення щодо надання ПЗЕІ, протягом визначеного періоду з урахуванням рівня ризику, що визначається залежно від сфери надання таких послуг.

- (55) Згідно з четвертим критерієм, передбаченим Рішенням у справі Altmark, компенсація, що надається, повинна бути або результатом процедури публічних закупівель, яка б дозволила обрати пропозицію з найнижчою ціною за надання таких послуг, або за результатами аналізу витрат, яких поніс би типовий суб'єкт господарювання під час надання таких послуг.
- (56) Пунктом 75 Повідомлення передбачено, що якщо держава-член може показати, що структура витрат підприємства, на яке покладено зобов'язання з надання ПЗЕІ, відповідає структурі середніх витрат подібних (типових) підприємств у відповідному секторі, сума компенсації, яка дозволить підприємству покрити свої витрати, включаючи розумний прибуток, відповідає четвертому критерію Рішення у справі Altmark.

5.1.2. Вимоги (критерії допустимості) компенсації витрат, пов'язаних із послугами громадського транспорту

- (57) Якщо критеріїв у справі Altmark не дотримано, з урахуванням положень 264 та 267 Угоди, для проведення відповідної оцінки допустимості державної допомоги під час надання послуг громадського транспорту для оцінки використовується Регламент (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про послуги громадського транспорту з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами (далі – Регламент).
- (58) Згідно зі статтею 93 Договору ЄС допомога суб'єктам господарювання визнається сумісною з положеннями Договору ЄС, якщо вона забезпечує потреби координації транспорту або якщо вона є відшкодуванням за виконання окремих зобов'язань, притаманних поняттю громадської послуги.
- (59) Пунктом 5 преамбули Регламенту встановлено, що компетентні органи держав-членів повинні бути здатними забезпечувати надання послуг громадського пасажирського транспорту, зокрема, шляхом застосування таких механізмів:
- надання ексклюзивних прав на здійснення цих послуг підприємствам – надавачам публічних послуг;
 - фінансової компенсації витрат підприємствам, що надають такі послуги;
 - визначення загальних правил функціонування громадського транспорту, що застосовуються для всіх підприємств.
- (60) Пунктом 27 преамбули Регламенту передбачено, що компенсація, надана компетентними органами для покриття витрат, пов'язаних із виконанням зобов'язання надавати громадські послуги, повинна обчислюватися таким чином, щоб запобігти надмірній компенсації. У тих випадках, коли орган державної влади укладає контракт про надання громадських послуг без проведення конкурентних тендерних процедур, він повинен визначити чіткі правила для того, щоб розмір компенсації був адекватним з огляду на забезпечення бажаного рівня ефективності та якості послуг.
- (61) 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 з правилами державної допомоги за певних умов. По-перше, вона має надаватися саме для забезпечення послуг, що становлять загальний інтерес. По-друге, для уникнення спотворення економічної конкуренції вона не може перевищувати суму, необхідну для покриття чистих витрат, понесених у зв'язку з наданням таких послуг, з урахуванням отриманого доходу та розумного прибутку.

- (62) Відповідно до статті 2 Регламенту громадський пасажирський транспорт – це послуги загального економічного інтересу у сфері пасажирського транспорту, що надаються громадянам на недискримінаційній та постійній основі.
- (63) Згідно зі статтею 2 Регламенту компенсація за надання громадських послуг означає будь-яку вигоду, в тому числі фінансову, надану безпосередньо або опосередковано компетентним органом влади за рахунок державних коштів протягом періоду виконання зобов'язань про надання громадських послуг або пов'язаних із періодом, в якому ці послуги надавалися.
- (64) Відповідно до статті 4 Регламенту договір про надання громадських послуг повинен містити:
- чітко визначені зобов'язання щодо громадських послуг, які повинен виконувати суб'єкт господарювання, та відповідні географічні зони;
 - параметри, на підставі яких розраховується компенсація, та наявність будь-яких ексклюзивних прав;
 - механізми визначення розподілу витрат, пов'язаних із наданням послуг. Витрати можуть включати, зокрема, витрати на персонал, енергію, витрати на інфраструктуру, технічне обслуговування та ремонт транспортних засобів загального користування, рухомого складу.
- (65) Тривалість дії договору не повинна перевищувати 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту залізничними рейсами.
- (66) У разі потреби, з урахуванням умов зносу активів, тривалість договору про надання транспортних послуг може бути збільшена максимум на 50 відсотків, якщо підприємство закупає ці активи самостійно, які є значними щодо загальних активів, необхідних для здійснення виключно послуг пасажирського транспорту, що підпадають під дію договору. Якщо це обґрунтовано витратами, що впливають з певної географічної ситуації у найвіддаленіших регіонах, тривалість договору про надання транспортних послуг може бути збільшена максимум на 50 відсотків.
- (67) Відповідно до пункту 2 статті 5 Регламенту будь-який компетентний орган місцевого самоврядування, якщо це прямо не заборонено національним законодавством, може приймати 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 же контроль, яким він володіє по відношенню до власних підрозділів. Якщо компетентний місцевий орган влади приймає відповідне рішення, у такому разі застосовується наступне:

- при вирішенні, чи здійснює компетентний орган контроль над підприємством, беруться до уваги: ступінь представництва органа влади в керівних або наглядових органах, права власності, вплив та контроль над стратегічними рішеннями підприємства;
 - підконтрольні органу влади підприємства, що надають послуги громадського пасажирського транспорту, не мають права брати участь у тендерних процедурах, предметом яких є надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади.
- (68) Згідно зі статтею 9 Регламенту компенсація за послуги громадського пасажирського транспорту або виплата за дотримання тарифних зобов'язань, сплачених відповідно до норм Регламенту, є сумісною із спільним ринком. Така компенсація звільняється від обов'язку повідомлення про державну допомогу, передбаченого статтею 108 (3) Договору про заснування Європейського Співтовариства.
- (69) Відповідно до Регламенту компенсація витрат підприємства, пов'язана з виконанням договору про надання послуг громадського транспорту, повинна розраховуватися відповідно до норм, встановлених у додатку до Регламенту.
- (70) Отже, беручи до уваги зобов'язання України, передбачені статтею 264 Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС, положення Регламенту та додатково – рішення Європейського Суду від 24.07.2003 № 280/00 у справі Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, компенсація витрат суб'єкта господарювання, пов'язаних із наданням послуг загального економічного інтересу, є сумісною, якщо:
- суб'єкт господарювання має чітко визначені зобов'язання надавати громадські послуги (обслуговувати населення);
 - параметри, на підставі яких обчислюється компенсація, є визначеними заздалегідь об'єктивним і прозорим способом;
 - компенсація не є надмірною і не перевищує необхідної суми для покриття всіх або частини витрат, понесених суб'єктом господарювання у зв'язку з наданням послуг загального економічного інтересу. Зокрема, компенсація не може перевищувати суму, необхідну для покриття чистої фінансової різниці між понесеними витратами та отриманими доходами підприємства при виконанні зобов'язання надавати відповідні громадські послуги загального інтересу, з урахуванням доходу, який залишається у підприємства, та розумного рівня прибутку. До витрат можуть бути віднесені, зокрема, фонд заробітної плати, вартість утримання та користування інфраструктурою, ремонт та обслуговування рухомого складу й обладнання, необхідного для функціонування інфраструктури послуг громадського транспорту, постійні витрати та вартість капіталу;
 - тривалість дії договору не перевищує 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту;
 - у разі укладення прямого договору між підконтрольним підприємством і органом місцевого самоврядування, підприємство не бере участі в конкурентних процедурах для укладення договорів на надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади.

5.2. Щодо автоматизованої системи диспетчерського управління громадського транспорту

- (71) Статтею 78 Господарського кодексу України передбачено, що комунальне унітарне підприємство утворюється компетентним органом місцевого самоврядування в

розпорядчому порядку на базі відокремленої частини комунальної власності і входить до сфери його управління.

- (72) Орган, до сфери управління якого входить комунальне унітарне підприємство, є представником власника - відповідної територіальної громади і виконує його функції у межах, визначених цим Кодексом та іншими законодавчими актами.
- (73) Майно комунального унітарного підприємства перебуває в комунальній власності і закріплюється за таким підприємством на праві господарського відання (комунальне комерційне підприємство) або на праві оперативного управління (комунальне некомерційне підприємство).
- (74) Відповідно до Закону України «Про доступ до публічної інформації» публічна інформація – це відображена та задокументована будь-якими засобами та на будь-яких носіях інформація, що була отримана або створена в процесі виконання суб'єктами владних повноважень своїх обов'язків, передбачених чинним законодавством, або яка знаходиться у володінні суб'єктів владних повноважень, інших розпорядників публічної інформації, визначених цим Законом.
- (75) Закон України «Про доступ до публічної інформації» розрізняє також публічну інформацію у формі відкритих даних – це публічна інформація у форматі, що дозволяє її автоматизоване оброблення електронними засобами, вільний та безоплатний доступ до неї, а також її подальше використання.
- (76) Відповідно до статті 10 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» сільські, селищні, міські ради є органами місцевого самоврядування, що представляють відповідні територіальні громади та здійснюють від їх імені та в їх інтересах функції і повноваження місцевого самоврядування, визначені Конституцією України, цим та іншими законами.
- (77) Постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про набори даних, які підлягають оприлюдненню у формі відкритих даних» від 21.10.2015 № 835 (зі змінами) (далі – Постанова №835), чітко визначено, що **дані про місцезнаходження громадського транспорту в режимі реального часу належать до Переліку наборів даних, які підлягають оприлюдненню у формі відкритих даних органами місцевого самоврядування.**
- (78) Також у Переліку містяться такі набори транспортних даних для оприлюднення:
- перелік перевізників, що надають послуги пасажирського автомобільного транспорту;
 - маршрути перевезення;
 - відомості щодо транспортних засобів, які обслуговують пасажирські автобусні, тролейбусні та трамвайні маршрути перевезення (кількість транспортних засобів на кожному маршруті, марка, модель, державний номер, пасажиромісткість);
 - розклад руху громадського транспорту;
 - дані про місце розміщення зупинок міського електро- та автомобільного транспорту.
- (79) Отже, органи місцевого самоврядування зобов'язані оприлюднювати транспортні дані, враховувати необхідність оприлюднення транспортних даних у режимі реального часу під час впровадження автоматизованої системи диспетчерського управління громадським транспортом (комунальним транспортом).

6. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ СПРАВИ В ЧАСТИНІ АВТОМАТИЗОВАНОЇ СИСТЕМИ ДИСПЕТЧЕРСЬКОГО УПРАВЛІННЯ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

- (80) Відповідно до статті 1 Закону державна допомога суб'єктам господарювання – підтримка у будь-якій формі суб'єктів господарювання за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів, що спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції, створюючи переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності.
- (81) Відповідно до інформації, отриманої в рамках розгляду Справи, підтримка надається КП «МТТУ» у формі капітальних трансфертів на закупівлю програмного забезпечення з розширення функціоналу наявної автоматизованої системи диспетчерського управління громадського транспорту.
- (82) КП «МТТУ» обслуговує автоматизовану систему диспетчерського управління громадського транспорту міста Маріуполя на підставі рішення Маріупольської міської ради від 27.09.2017 № 7/21-1894 «Про прийняття до міської комунальної власності майна громадської організації «ФОНД РОЗВИТКУ МАРІУПОЛЯ», відповідно до якого КП «МТТУ» було безоплатно передано на баланс GPS-трекер BI520 R TRAK з монтажним комплектом та запобіжником (пристрій спостереження за рухом об'єктів BI-520R TRAK) у кількості 170 од.; ліцензійне спеціалізоване програмне забезпечення, що складається з двох програм – «Pikas» та «PikasGPS», призначених для планування роботи маршрутного транспорту й диспетчерського контролю над маршрутним транспортом у місті Маріуполі.
- (83) КП «МТТУ» отримало ліцензійне право на програмний продукт «Pikas» та «PikasGPS», що підтверджується ліцензією № 87 від 09.11.2017.
- (84) За рахунок фінансової підтримки КП «МТТУ» планує розширити функціонал автоматизованої системи диспетчерського управління «Pikas», а саме:
- створити мобільний додаток для пасажирів;
 - кабінет приватного перевізника;
 - клієнт-функціонування та програмування електронних табло на зупинках громадського транспорту, організація взаємодії з інформаційним табло;
 - програмне забезпечення – термінал водія, додатковий функціонал-зв'язок з диспетчером;
 - автоматизоване складання місячних та щоденних нарядів водіїв та облік виконаної роботи водіїв;
 - доопрацювання системи звітності автоматизованої системи диспетчерського управління під особисту специфіку (звіти, візуалізація тощо).
- (85) Відповідно до статті 1 Закону однією з ознак державної допомоги є спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції допомогою, яка надається суб'єктові господарювання.
- (86) Згідно зі статтею 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції» економічна конкуренція (конкуренція) – це змагання між суб'єктами господарювання з метою здобуття завдяки власним досягненням переваг над іншими суб'єктами господарювання, внаслідок чого споживачі, суб'єкти господарювання мають можливість вибрати між кількома продавцями, покупцями, а окремий суб'єкт господарювання не може визначати умови обороту товарів на ринку. Ринок, у свою

чергу, є сферою обороту товару (взаємозамінних товарів), на який протягом певного часу і в межах певної території є попит і пропозиція.

- (87) Під господарською діяльністю у статті 3 Господарського кодексу України розуміється діяльність суб'єктів господарювання у сфері суспільного виробництва, спрямована на виготовлення та реалізацію продукції, виконання робіт чи надання послуг вартісного характеру, що мають цінову визначеність.
- (88) Отже, для того щоб мати вплив на економічну конкуренцію (спотворювати або загрозувати спотворенням конкуренції), допомога суб'єктові господарювання повинна стосуватися діяльності такого суб'єкта щодо виробництва товару (виконання робіт, надання послуг), який має вартісний характер і цінову визначеність та бере участь у господарському обороті на ринку.
- (89) Відповідно до інформації, отриманої в рамках розгляду Справи, автоматизована система диспетчерського управління громадського транспорту міста Маріуполя використовується для організації та контролю за рухом як комунальних, так і приватних перевізників. Плата за користування цією системою з приватних перевізників не знімається, користування нею є безкоштовним для всіх перевізників та населення.
- (90) Відповідно до інформації, отриманої в рамках розгляду Справи, КП «МТТУ», крім перевезення пасажирів громадським транспортом, надає й інші послуги, а саме: розміщення реклами у власних транспортних засобах, а також розміщення реклами на опорах контактної мережі (0,13 % загальних власних доходів); медичний огляд водіїв автотранспорту, з перевірки технічного стану автотранспорту юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців перед його виїздом на лінію, із зберігання автотранспорту, що належить юридичним та фізичним особам (0,15 % загальних власних доходів); послуги вантажного автомобільного транспорту, надання послуг перевезення речей (перейзду) (0,54 % загальних власних доходів).
- (91) КП «МТТУ» здійснює ведення окремих рахунків для обліку доходів і витрат щодо видів господарської діяльності, закупівля товарів та обладнання здійснюється через систему «Прозоро» відповідно до Закону України «Про публічні закупівлі».
- (92) Послуги КП «МТТУ», яке створено з метою реалізації самоврядних повноважень (функцій) органів місцевого самоврядування із забезпечення виконання місцевих програм та здійснення заходів щодо закупівлі програмного забезпечення з розширення функціоналу наявної автоматизованої системи диспетчерського управління громадського транспорту, фінансуються за рахунок бюджету міста Маріуполя, надаються населенню безкоштовно, не реалізуються на ринку, у розумінні Закону України «Про захист економічної конкуренції», та не беруть участі у господарському обороті, а отже, не спотворюють та не можуть спотворити економічну конкуренцію.
- (93) Як наслідок, підтримка у формі капітальних трансфертів на закупівлю програмного забезпечення з розширення функціоналу наявної автоматизованої системи диспетчерського управління громадського транспорту, що виділяється на підставі Кредитного договору між Маріупольською міською радою та Міжнародною фінансовою корпорацією від 18.02.2019 № 40540, проекту рішення Маріупольської міської ради «Про передачу майна з балансу на баланс» КП «МТТУ» на період з 01.08.2019 по 01.12.2020 у сумі близько 100 тис. євро в еквіваленті національної

валюти, **не є державною допомогою** відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

(94) Разом із тим слід зазначити, що:

- державне фінансування КП «МТТУ» повинно спрямовуватися лише на покриття витрат, які пов'язані із здійсненням заходів щодо закупівлі програмного забезпечення з розширення функціоналу наявної автоматизованої системи диспетчерського управління громадського транспорту, та в жодному разі не повинно покривати витрати на здійснення комерційної діяльності;
- використання коштів державної підтримки КП «МТТУ» на здійснення комерційної діяльності може містити ознаки державної допомоги;
- надавач підтримки має забезпечити постійний контроль за обліком доходів, витрат та видатків за видами діяльності та за джерелами фінансування отримувача підтримки, окремо в розрізі синтетичних та аналітичних рахунків;
- працівники, які задіяні в комерційній та некомерційній діяльності підприємства, мають знаходитися в окремих підрозділах штатного розкладу підприємства та отримувати заробітну плату з різних джерел фінансування, якщо як у комерційній, так і в некомерційній діяльності задіяні одні й ті ж самі працівники, у такому випадку має бути забезпечено ведення обліку робочого часу, протягом якого кожен із таких працівників був задіяний у комерційній та некомерційній діяльності підприємства, зазначені працівники мають отримувати заробітну плату з різних джерел фінансування пропорційно часу, протягом якого вони були задіяні в різних видах діяльності підприємства;
- надавач державної підтримки має забезпечити контроль за тим, щоб товари, роботи та послуги, закуплені за рахунок ресурсів держави, не використовувалися для комерційної діяльності підприємства.

7. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ СПРАВИ В ЧАСТИНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ АВТОБУСНИМ ТРАНСПОРТОМ

7.1. Віднесення послуг громадського транспорту до ПЗЕІ

(95) Відповідно до визначення ПЗЕІ, наведеного в 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.

(96) Роз'яснення термінів, що використовуються в частині другій глави 10 Угоди про асоціацію, наведено в додатку XXIII до глави 10 Угоди про асоціацію. Пунктом «с» додатка XXIII визначено, що термін «послуги, що становлять загальний економічний інтерес» визначає економічну діяльність, яку органи державної влади визначають як таку, що має особливу важливість для громадян і яка не могла б здійснюватися (або здійснювалася б за інших умов) у разі відсутності державного втручання. Ця діяльність має особливі характеристики порівняно із загальним економічним інтересом інших видів економічної діяльності.

(97) Згідно з частиною першою статті 7 Закону України «Про автомобільний транспорт» забезпечення організації пасажирських перевезень на міських автобусних маршрутах загального користування покладається на виконавчий орган сільської, селищної, міської ради відповідного населеного пункту. Відповідно до вимог цього Закону

відносини між органами місцевого самоврядування та перевізниками мають договірний характер.

- (98) Згідно з частиною першою статті 10 Закону України «Про автомобільний транспорт» тарифна політика на автомобільному транспорті має задовольняти підприємницький інтерес, забезпечувати розвиток автомобільного транспорту, стимулювати впровадження новітніх технологій перевезень, застосування сучасних типів транспортних засобів, а також сприяти вирішенню таких завдань:
- збільшення можливостей суб'єктів господарювання щодо забезпечення потреб споживачів у послугах, залучення інвестицій у розвиток автомобільного транспорту та досягнення сталих економічних умов роботи;
 - стимулювання конкуренції та появи нових суб'єктів господарювання, які належать до автомобільного транспорту;
 - забезпечення балансу між платоспроможним попитом на послуги та обсягом витрат на їх надання;
 - забезпечення стабільності, прозорості та прогнозованості тарифів.
- (99) Відповідно до статті 11 Закону України «Про автомобільний транспорт» надання соціально значущих послуг автомобільного транспорту здійснюється відповідно до законодавства з питань поставки продукції для державних потреб. Соціально значущими послугами автомобільного транспорту є послуги з перевезення пасажирів автобусними маршрутами загального користування за визначеними уповноваженими органами тарифами та на пільгових умовах відповідно до законодавства.
- (100) Згідно зі статтею 15 Закону України «Про автомобільний транспорт» розвиток автомобільного транспорту забезпечується підтримкою органів державної влади шляхом створення умов для:
- надання соціально значущих послуг такого транспорту;
 - придбання транспортних засобів та їх технічного обслуговування і ремонту;
 - стимулювання розвитку ринку відповідних послуг.
- (101) Згідно зі статтею 29 Закону України «Про автомобільний транспорт» органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування зобов'язані надати перевізникам, які здійснюють пільгові перевезення пасажирів та перевезення пасажирів за регульованими тарифами, компенсацію відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт».
- (102) Відповідно до статті 37 Закону України «Про автомобільний транспорт» пільгові перевезення пасажирів, які відповідно до законодавства користуються такими правами, забезпечують автомобільні перевізники, які здійснюють перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування. При цьому автомобільному перевізнику, який здійснює перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, **забороняється відмовлятися від пільгового перевезення.**
- (103) Згідно із Статутом КП «МТТУ», метою діяльності підприємства є повне та якісне задоволення потреб населення у пасажирських перевезеннях міським електричним та автомобільним транспортом.
- (104) Враховуючи викладене, та з урахуванням визначення в 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 автотранспортом, пов'язане із

задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, що не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки та є послугами загального економічного інтересу.

- (105) Отже, надання підтримки КП «МТТУ» у вигляді передачі на баланс підприємства автобусів та обладнання для обслуговування автобусів є компенсацією витрат, які пов'язані з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес.
- (106) Відповідно до статті 3 Закону дія цього Закону не поширюється на будь-яку підтримку господарської діяльності, пов'язаної, зокрема, з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес, у частині компенсації обґрунтованих витрат на надання таких послуг.
- (107) Компенсація витрат суб'єкта господарювання, пов'язаних із наданням послуг, що становлять ПЗЕІ, не є державною допомогою у значенні статті 107 Договору, за умови, що задовольняються чотири сукупних критерії Altmark:

- *суб'єкт господарювання повинен виконувати зобов'язання з обслуговування населення, і ці зобов'язання чітко встановлені та визначені;*

Зобов'язання КП «МТТУ» з обслуговування населення чітко встановлені та визначені Законом України «Про автомобільний транспорт», Статутом та Договорами про організацію перевезення пасажирів автомобільним транспортом на автобусних маршрутах міста Маріуполя від 30.12.2016 № 181 (з додатковими угодами), від 25.01.2018 № 50 та № 51 (з додатковими угодами). Зокрема, договори містять чіткий перелік маршрутів, на яких КП «МТТУ» здійснює перевезення пасажирів автомобільним транспортом, та термін дії договорів, проте договори не містять методики розрахунку компенсації, контролю та перегляду компенсації та механізму для уникнення й повернення надмірної компенсації;

- *параметри, на підставі яких розраховується компенсація, визначені заздалегідь об'єктивним і прозорим способом;*

Маріупольська міська рада не надала інформації та підтвердних документів щодо параметрів, на підставі яких обчислюється компенсація. Також відсутня інформація щодо об'єктивності та прозорості обчислення відповідної компенсації;

- *компенсація не є надмірною і не перевищує необхідної суми для покриття всіх або частини витрат, понесених суб'єктом господарювання при наданні послуг загального економічного інтересу;*

Маріупольська міська рада повідомила, що планує розробку Методики розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до Регламенту, проте не надала підтвердних документів, що компенсація не є надмірною, тобто не перевищує суми, необхідної для покриття чистої фінансової різниці між понесеними при наданні ПЗЕІ витратами та доходами суб'єкта господарювання від надання ПЗЕІ, з урахуванням розумного рівня прибутку;

- *суб'єкт господарювання, який надає ці послуги, повинен бути обраний шляхом проведення процедури публічних закупівель. Якщо така процедура не була дотримана, рівень необхідної компенсації визначається на основі аналізу витрат, які є типовими для цього суб'єкта господарювання, і належним чином забезпечений транспортними*

засобами для здійснення цих послуг, враховуючи відповідний дохід підприємства та розумний прибуток;

Маріупольська міська рада повідомила, що КП «МТТУ», яке здійснює перевезення автомобільним транспортом на автобусних маршрутах міста Маріуполя, було обрано на конкурсних засадах, відповідно до Протоколу засідання конкурсного комітету з визначення переможців конкурсу від 21.12.2017 та рішення Виконавчого комітету «Про затвердження протоколу засідання конкурсного комітету з визначення переможців конкурсу від 18.08.2015 на автобусних маршрутах загального користування м. Маріуполя» від 16.09.2015 № 216, КП «МТТУ» визначено переможцем конкурсу з перевезення пасажирів автобусними маршрутами.

(108) Отже, Маріупольська міська рада не надала достатніх обґрунтувань того, що розмір компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, було визначено заздалегідь об'єктивним і прозорим способом, що вона є обґрунтованою, тобто не перевищує суми, необхідної для покриття чистої фінансової різниці між понесеними при наданні ПЗЕІ витратами та доходами суб'єкта господарювання від надання ПЗЕІ, з урахуванням розумного рівня прибутку. Так, відсутній опис механізму визначення компенсації та параметрів для розрахунку, опис заходів щодо уникнення та повернення будь-якої надмірної компенсації.

(109) Враховуючи викладене, чотири сукупних критерії Altmark кумулятивно не дотримано.

(110) Отже, державна підтримка для здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині передання на баланс КП «МТТУ» автобусів та обладнання для обслуговування автобусів, **не може вважатися** компенсацією обґрунтованих витрат на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини другої статті 3 Закону, що не є державною допомогою.

7.2. Визнання належності заходу підтримки до державної допомоги

7.2.1. Надання підтримки суб'єкту господарювання

(111) Статтею 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції» передбачено, що суб'єкт господарювання – юридична особа незалежно від організаційно-правової форми та форми власності чи фізична особа, що здійснює діяльність з виробництва, реалізації, придбання товарів, іншу господарську діяльність, у тому числі яка здійснює контроль над іншою юридичною чи фізичною особою; група суб'єктів господарювання, якщо один або декілька з них здійснюють контроль над іншими.

(112) КП «МТТУ», якому надається державна підтримка для здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині передання на баланс КП «МТТУ» автобусів та обладнання для обслуговування автобусів, є суб'єктом господарювання у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

7.2.2. Надання підтримки за рахунок ресурсів держави

(113) Пунктом 16 частини першої статті 1 Закону встановлено, що ресурси держави – рухоме і нерухоме майно, кошти державного бюджету, інші кошти, що є об'єктом права державної власності, земля та інші природні ресурси, що є об'єктами права власності Українського народу, бюджети фондів загальнообов'язкового державного соціального

страхування, щодо яких здійснюється державний нагляд або якими управляють чи розпоряджаються органи влади.

- (114) Отже, надання підтримки КП «МТТУ» для здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині передання на баланс КП «МТТУ» автобусів та обладнання для обслуговування автобусів здійснюється за рахунок ресурсів бюджету міста Маріуполя, тобто за рахунок ресурсів держави в розумінні Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

7.2.3. Створення переваг для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності

- (115) Повідомлена підтримка спрямована на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині передання на баланс КП «МТТУ» автобусів та обладнання для обслуговування автобусів, яке здійснює перевезення пасажирів автомобільним транспортом на автобусних маршрутах міста Маріуполя.
- (116) Водночас, відповідно до інформації, отриманої в рамках розгляду Справи, частка ринку з транспортних послуг на міському громадському транспорті, яка належить КП «МТТУ» у місті Маріуполі за 2018 рік, становить 14,6 відсотка.
- (117) Відповідно до інформації, зазначеної в Повідомленні, КП «МТТУ» не є єдиним суб'єктом господарювання, який здійснює діяльність на ринку з перевезень пасажирів автомобільним транспортом. Надавач надав перелік суб'єктів господарювання, які також здійснюють перевезення пасажирів автомобільним транспортом у місті Маріуполі та конкурують із КП «МТТУ».
- (118) Отже, у результаті отримання повідомленої фінансової підтримки КП «МТТУ» набуває переваг, що недоступні іншим суб'єктам господарювання у звичайних ринкових умовах.

7.2.4. Спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції

- (119) Враховуючи, що на ринку перевезення пасажирів автомобільним транспортом у місті Маріуполі, крім КП «МТТУ», здійснюють свою господарську діяльність й інші суб'єкти господарювання, у такому випадку державна підтримка КП «МТТУ» на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині передання на баланс КП «МТТУ» автобусів та обладнання для обслуговування автобусів надає КП «МТТУ» переваг, які покращують конкурентну позицію цього суб'єкта господарювання порівняно з іншими суб'єктами господарювання, що здійснюють або могли б здійснювати аналогічну господарську діяльність і які не отримують такої фінансової підтримки.
- (120) Отже, державна підтримка КП «МТТУ» на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині передання на баланс КП «МТТУ» автобусів та обладнання для обслуговування автобусів спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції.

7.2.5. Віднесення повідомленої державної підтримки до державної допомоги

- (121) Повідомлена державна підтримка, яка надається КП «МТТУ» за рахунок місцевих ресурсів на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині передання на

баланс КП «МТТУ» автобусів та обладнання для обслуговування автобусів, є **державною допомогою у розумінні Закону.**

- (122) Відповідно до частини першої статті 6 Закону 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.
- (123) З урахуванням визначення в 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 автотранспортом, пов'язане із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, що не можуть надаватися на комерційній основі без державної допомоги та є послугами загального економічного інтересу, і така державна допомога може бути визнана допустимою відповідно до частини першої статті 6 Закону.
- (124) 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.

7.3. Оцінка допустимості державної допомоги

- (125) Згідно з інформацією, наданою в Повідомленні, підтримка надається КП «МТТУ» за рахунок ресурсів бюджету міста Маріуполя, тобто за рахунок місцевих ресурсів.
- (126) Відповідно до статті 31 Закону України «Про автомобільний транспорт» відносини автомобільного перевізника, що здійснює перевезення пасажирів автобусними маршрутами загального користування, з органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування визначаються договором про організацію перевезень пасажирів автобусними маршрутами загального користування, в якому встановлюються: перелік маршрутів загального користування, які буде обслуговувати автомобільний перевізник, умови організації перевезень, показники якості транспортного обслуговування населення, термін роботи автомобільного перевізника, зобов'язання органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування щодо облаштування маршруту, підтримки проїзної частини автомобільної дороги та під'їзних шляхів у належному стані (тільки для міських автобусних маршрутів), розмір компенсації витрат автомобільного перевізника внаслідок перевезення пільгових пасажирів та регулювання тарифів, механізм їх виплати.
- (127) Згідно зі статтею 44 Закону України «Про автомобільний транспорт» договір з переможцем конкурсу органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування укладають на термін від трьох до п'яти років.
- (128) Статтею 43 Закону України «Про автомобільний транспорт» передбачено, що визначення автомобільного перевізника на автобусному маршруті загального користування здійснюється виключно на конкурсних засадах.
- (129) Згідно із статтею 44 Закону України «Про автомобільний транспорт» організація проведення конкурсу та визначення умов перевезень покладаються на органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування.
До обов'язкових умов конкурсу на перевезення пасажирів належать:

- визначена органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування обґрунтована структура парку автобусів, що працюватимуть на маршруті загального користування, за пасажиромісткістю, класом, технічними та екологічними показниками;
- державні соціальні нормативи у сфері транспортного обслуговування населення.

(130) Відповідно до пункту 5 Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів автобусним маршрутом загального користування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081, **метою визначення автомобільного перевізника на конкурсних засадах є, зокрема, саме забезпечення виконання соціально значущих перевезень.**

(131) *Відповідно до Умов конкурсу з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, які затверджені рішенням виконавчого комітету Маріупольської міської ради від 19.08.2009 № 289 (зі змінами), на автобусних маршрутах загального користування перевізники повинні використовувати автобуси, призначені для міських перевезень, конструкція технічний стан яких відповідають вимогам чинних в Україні правил, нормативів та стандартів, мають сертифікат на відповідність, виданий Державною системою сертифікації УкрСЕПРО, та які пройшли державний технічний огляд.*

(132) *Перевізник повинен:*

- мати ліцензію на внутрішні перевезення пасажирів автобусами;
- використовувати транспорт категорії МЗ, I або II класу, згідно з класифікацією автобусів за конструкцією;
- забезпечувати контроль технічного та санітарного стану транспортних засобів, використовувати базу контрольно-пропускного пункту, обладнаного відповідним інструментом для перевірки рульового управління, тормозної системи;
- забезпечувати контроль за станом здоров'я водіїв перед виїздом на маршрут;
- забезпечувати проходження водіями медичного огляду згідно з чинним законодавством;
- забезпечувати умови праці та відпочинку згідно з вимогами законодавства;
- забезпечувати проведення стажування та інструктажу водіїв у порядку, визначеному Міністерством автомобільного транспорту та зв'язку України;
- забезпечувати водіїв відповідною документацією на перевезення пасажирів паспортом маршруту, шляховим листом, схемою маршруту, Правилами перевезень пасажирів, тощо);
- забезпечувати підвищення кваліфікації водіїв та спеціалістів строком один раз на п'ять років;
- укладати договір на диспетчерське керівництво з підприємством, яке уповноважене замовником конкурсу, та виконувати вимоги диспетчера на маршруті;
- забезпечувати регулярність роботи транспорту на маршруті не менш ніж на 95 %;
- *мати GPS-системи на транспортному засобі, який пропонується для роботи на автобусному маршруті;*
- *надати транспортні засоби, які подані для участі в конкурсі, для огляду конкурсному комітету з визначенням автомобільних перевізників на автобусних маршрутах загального користування.*

(133) Відповідно до інформації, отриманої в рамках розгляду Справи, Маріупольська міська рада обрала КП «МТГУ», яке здійснює перевезення міськими автобусними маршрутами загального користування виключно на конкурсних засадах, відповідно до Протоколу засідання конкурсного комітету з визначення переможців конкурсу

від 21.12.2017 та рішення Виконавчого комітету «Про затвердження протоколу засідання конкурсного комітету з визначення переможців конкурсу від 18.08.2015 на автобусних маршрутах загального користування м. Маріуполя» від 16.09.2015 № 216, КП «МТТУ» визначено переможцем конкурсу з перевезення пасажирів автобусними маршрутами.

- (134) За результатами проведеного конкурсу Виконавчим комітетом Маріупольської міської ради укладено з КП «МТТУ» Договори про організацію перевезення пасажирів автомобільним транспортом на автобусних маршрутах міста Маріуполя від 30.12.2016 № 181 (з додатковими угодами), від 25.01.2018 № 50 та № 51 (з додатковими угодами) (далі – Договори). Зазначені Договори укладені строком на п'ять років, що відповідає статті 44 Закону України «Про автомобільний транспорт», та містять чіткий перелік маршрутів, на яких КП «МТТУ» здійснює перевезення пасажирів автомобільним транспортом, а саме:
- відповідно до договору, укладеного від 25.01.2018 № 50, КП «МТТУ» здійснює перевезення пасажирів автомобільним транспортом на маршруті № 25 Е «стан 1700 – пр. захисників України»;
 - відповідно до договору, укладеного від 25.01.2018 № 51, КП «МТТУ» здійснює перевезення пасажирів автомобільним транспортом на маршруті № 25 «стан 1700 – пр. захисників України»;
 - відповідно до договору, укладеного від 30.12.2016 № 181, КП «МТТУ» здійснює перевезення пасажирів автомобільним транспортом на маршруті № 12 А «ЖМР Західний – ЖМР Курчатова»;
 - відповідно до договору, укладеного від 30.12.2016 № 181, КП «МТТУ» здійснює перевезення пасажирів автомобільним транспортом на маршруті № 13 А «Кальміуський ринок – ТФД»;
 - відповідно до договору, укладеного від 30.12.2016 № 181, КП «МТТУ» здійснює перевезення пасажирів автомобільним транспортом на маршруті № 15 А «ЖМР Західний – ЖМР «Східний»».
- (135) Зобов'язання КП «МТТУ» з обслуговування населення чітко встановлені та визначені Законом України «Про автомобільний транспорт», Статутом та Договорами.
- (136) Договори про організацію перевезення пасажирів автомобільним транспортом на автобусних маршрутах міста Маріуполя укладаються строком на п'ять років, що відповідає статті 4 Регламенту, проте Договори не містять параметрів, на підставі яких розраховується компенсація та наявність будь-яких ексклюзивних прав; механізму визначення розподілу витрат, пов'язаних із наданням послуг.
- (137) Відповідно до Статуту, КП «МТТУ» засновано на комунальній власності територіальної громади міста Маріуполя, предметом діяльності підприємства є перевезення пасажирів автомобільним транспортом.
- (138) Відповідно до Статуту майно КП «МТТУ» є комунальною власністю територіальної громади міста Маріуполя і закріплено за ним на праві господарського відання, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.
- (139) КП «МТТУ» не бере участі в інших тендерах на надання послуг із перевезення пасажирів, які проводяться за межами території компетентного місцевого органу влади, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.
- (140) За інформацією, наданою Маріупольською міською радою, КП «МТТУ» здійснює ведення окремих рахунків для обліку доходів і витрат щодо видів господарської діяльності, закупівлю товарів, робіт та послуг здійснює через систему «Прозоро» відповідно до Закону України «Про публічні закупівлі».
- (141) Враховуючи вимогу частини четвертої статті 263 Угоди, а також пункт 1 додатка до Регламенту, Маріупольська міська рада повинна розробити Методику розрахунку

компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до вимог додатка до Регламенту.

- (142) Відповідно до інформації, отриманої в рамках розгляду Справи, Маріупольська міська рада планує розробку Методики розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини четвертої статті 263 Угоди, а також вимог, що містяться в додатку до Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею та автомобільними шляхами.
- (143) Оскільки відсутній механізм компенсації та параметри для визначення компенсації, уникнення й відшкодування будь-якої можливої надмірної компенсації у відповідному нормативно-правовому та/або розпорядчому акті, така компенсація не може бути належним чином розрахована й перевірена.
- (144) Разом із тим оскільки внаслідок отримання повідомленої державної підтримки на компенсацію витрат за ПЗЕІ в частині передання на баланс КП «МТТУ» автобусів та обладнання для обслуговування автобусів КП «МТТУ» набуває конкурентних переваг, які будуть недоступні іншим суб'єктам господарювання за звичайних ринкових умов, зокрема, тим, які надають або могли б надавати послуги з перевезення пасажирів автомобільним транспортом, така підтримка загрожує спотворенням економічної конкуренції.
- (145) На подання з попередніми висновками від 21.08.2019 № 500-26.15/63-19-ДД/377-спр (далі – Подання) Маріупольська міська рада листами від 27.08.2019 № 138-49932-38.1 та від 28.08.2019 № 138-50310-38.1 надала зауваження уточнювального характеру, які були враховані в тексті цього рішення.

Разом із тим, зауваження щодо зміни формулювання зобов'язань, а саме: «виключити з підпункту третього пункту 3 резолютивної частини Подання слово «виключно», та прописати підпункт третій пункту 3 в новій редакції:

- «... 3)забезпечити використання переданих на баланс автобусів, на маршрутах:
- №25 Е «стан 1700 – пр. захисників України», протягом дії договору від 25.01.2018 №50;
- №25 «стан 1700 – пр. захисників України», протягом дії договору від 25.01.2018 №51;
- №12 А «ЖМР Західний – ЖМР Курчатово», протягом дії договору від 30.12.2016 №181;
- №13 А «Кальміуський ринок – ТФД», протягом дії договору від 30.12.2016 №181;
- №15 А «ЖМР Західний – ЖМР Східний», протягом дії договору від 30.12.2016 №181,*

та інших маршрутах на які є діючі договори, а також забезпечити невикористання переданих на баланс автобусів для участі ними в конкурсах з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування. Маріуполь, з метою недопущення, усунення та суттєвого обмеження конкуренції на автобусних маршрутах загального користування в місті Маріуполь;»

або, змінити формулювання:

- замінити на нову редакцію третій, п'ятий та додати шостий підпункти пункту 3 резолютивної частини Подання:

«... 3) забезпечити невикористання переданих на баланс автобусів для участі ними в конкурсах з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування м. Маріуполь

5) забезпечити використання переданих на баланс автобусів на маршрутах на які є діючі договори

б) забезпечити повернення переданих на баланс комунальному підприємству «Маріупольське трамвайно-тролейбусне управління» автобусів Маріупольській міській раді, після закінчення терміну дії договорів по маршрутам, на яких вони задіяні»,

у зв'язку з тим, що транспортна мережа маршрутів міста Маріуполя наразі реформується згідно з розрахунками нової транспортної моделі міста, та у 2020 році планується конкурс на нові маршрути, на який КП «МТТУ» планує зайти з наявним парком автобусів у кількості 52 одиниці, були враховані частково, з огляду на те, що для усунення надмірного обмеження конкуренції на ринку, у зв'язку з наданою державною допомогою, важливо недопущення до участі КП «МТТУ» у конкурсах щодо визначення перевізника для роботи на автобусних маршрутах загального користування в місті Маріуполі з автобусами, які придбані за рахунок державної допомоги, беручи до уваги, що одним із критеріїв визначення переможця є наявність відповідної матеріально-технічної бази.

(146) Водночас зауваження щодо виключення з підпункту 5 пункту 3 резолютивної частини Подання «обладнання для обслуговування автобусів» було враховано, оскільки обладнання для обслуговування автобусів буде використовуватися виключно для обслуговування як наявного парку автобусів (52 од.), так і для нових автобусів (64 од.), і не буде використовуватися для здійснення іншої діяльності; 24 відсотки обладнання для обслуговування автобусів вимагає обладнання спеціальних місць для роботи; обладнання для обслуговування автобусів за групами основних засобів розділено на дві групи: машини та обладнання – 80 відсотків та інструменти, прилади, інвентар, меблі – 20 відсотків зі строками амортизації 5 та 4 роки відповідно, це досить невеликий строк амортизації, і за період дій транспортних договорів ціна його значно знизиться та обладнання на цей час буде мати фізичний знос.

(147) Враховуючи викладене, державна допомога у формі передання на баланс КП «МТТУ» автобусів та обладнання для обслуговування автобусів, що виділяється на підставі Кредитного договору між Маріупольською міською радою та Міжнародною фінансовою корпорацією від 18.02.2019 № 40540, проекту рішення Маріупольської міської ради «Про передачу майна з балансу на баланс», протягом періоду з 01.08.2019 по 31.12.2019 буде здійснено передання автобусів, протягом періоду з 01.01.2020 по 01.12.2021 буде здійснено передання обладнання для обслуговування автобусів, є **допустимою для конкуренції** відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», за умови виконання Маріупольською міською радою таких зобов'язань:

1) розробити та затвердити нормативно-правовий або розпорядчий акт, в якому повинні бути чітко визначені:

- параметри, на підставі яких розраховується та переглядається компенсація за надання послуг із перевезення пасажирів автомобільним транспортом, враховуючи, що сума компенсації не повинна перевищувати суми, необхідної для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними витратами та отриманими доходами суб'єкта господарювання при наданні вказаних послуг, з урахуванням розумного рівня прибутку;
- заходи щодо уникнення та повернення компенсації у випадку надання надмірної компенсації;

2) розробити та затвердити Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини четвертої статті 263 Угоди, а також вимог, що містяться в додатку до Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею та автомобільними шляхами;

3) забезпечити невикористання переданих на баланс автобусів для їх участі в майбутніх конкурсах із перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, з метою недопущення, усунення та суттєвого обмеження конкуренції на автобусних маршрутах загального користування в місті Маріуполі;

4) забезпечити використання переданих на баланс автобусів виключно на маршрутах, на яких діють чинні договори про організацію перевезення пасажирів автомобільним транспортом на автобусних маршрутах міста Маріуполя, які обов'язково мають включати такі умови:

- зміст і тривалість зобов'язань із надання послуг загального економічного інтересу та відповідну територію надання таких послуг;
- договір має бути укладений на строком від трьох до п'яти років відповідно до статті 44 Закону України «Про автомобільний транспорт»;
- параметри, на підставі яких розраховується та переглядається компенсація за надання послуг із перевезення пасажирів автомобільним транспортом, враховуючи, що сума компенсації не повинна перевищувати суми, необхідної для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними витратами та отриманими доходами суб'єкта господарювання при наданні вказаних послуг, з урахуванням розумного рівня прибутку;
- заходи щодо уникнення та повернення компенсації у випадку надання надмірної компенсації;

5) забезпечити невиключення амортизаційних нарахувань за передані на баланс КП «МТТУ» автобуси та обладнання для обслуговування автобусів під час розрахунку в майбутньому вартості нового тарифу на перевезення пасажирів автомобільним транспортом у місті Маріуполі для КП «МТТУ» або коригування наявного тарифу, у зв'язку з тим, що автобуси та обладнання для обслуговування автобусів будуть передані на баланс КП «МТТУ» на безкоштовній основі;

б) забезпечити повернення переданих на баланс КП «МТТУ» автобусів після закінчення терміну дії договорів, які зазначені в пункті четвертому.

(148) Наведені в цьому рішенні обґрунтування та висновки застосовуються виключно для цілей застосування положень Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та не охоплюють правовідносин, що регулюються Законом України «Про захист економічної конкуренції».

Враховуючи викладене, керуючись статтею 7 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 8 і 11 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та пунктом 8 розділу VI Порядку розгляду справ про державну допомогу суб'єктам господарювання, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 12 квітня 2016 року № 8-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 06 травня 2016 року за № 686/28816, Антимонопольний комітет України

ПОСТАНОВИВ:

1. Визнати, що підтримка у формі капітальних трансфертів на закупівлю програмного забезпечення з розширення функціоналу наявної автоматизованої системи диспетчерського управління громадського транспорту, що виділяється на підставі Кредитного договору між Маріупольською міською радою та Міжнародною фінансовою корпорацією від 18.02.2019 № 40540, проєкту рішення Маріупольської міської ради «Про передачу майна з балансу на баланс» комунальному підприємству «Маріупольське трамвайно-тролейбусне управління» на період з 01.08.2019 по 01.12.2020 у сумі близько 100 тис. євро в еквіваленті національної валюти, **не є державною допомогою** відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

2. Визнати, що підтримка у формі передання на баланс комунальному підприємству «Маріупольське трамвайно-тролейбусне управління» автобусів та обладнання для обслуговування автобусів, що виділяється на підставі Кредитного договору між Маріупольською міською радою та Міжнародною фінансовою корпорацією від 18.02.2019 року № 40540, проєкту рішення Маріупольської міської ради «Про передачу майна з балансу на баланс», протягом періоду з 01.08.2019 по 31.12.2019 буде здійснено передання автобусів, протягом періоду з 01.01.2020 по 01.12.2021 буде здійснено передання обладнання для обслуговування автобусів, є **державною допомогою** відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

3. Визнати, що державна допомога, яку надає Маріупольська міська рада комунальному підприємству «Маріупольське трамвайно-тролейбусне управління» на підставі Кредитного договору між Маріупольською міською радою та Міжнародною фінансовою корпорацією від 18.02.2019 № 40540, проєкту рішення у формі передання на баланс автобусів та обладнання для обслуговування автобусів, протягом періоду з 01.08.2019 по 31.12.2019 буде здійснено передання автобусів, протягом періоду з 01.01.2020 по 01.12.2021 буде здійснено передання обладнання для обслуговування автобусів, є **допустимою відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання»** за умови виконання Маріупольською міською радою таких зобов'язань:

1) розробити та затвердити нормативно-правовий або розпорядчий акт, в якому повинні бути чітко визначені:

- параметри, на підставі яких розраховується та переглядається компенсація за надання послуг із перевезення пасажирів автомобільним транспортом, враховуючи, що сума компенсації не повинна перевищувати суми, необхідної для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними витратами та отриманими доходами суб'єкта господарювання при наданні вказаних послуг, з урахуванням розумного рівня прибутку;

- заходи щодо уникнення та повернення компенсації у випадку надання надмірної компенсації;

2) розробити та затвердити Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини четвертої статті 263 Угоди, а також вимог, що містяться в додатку до Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею та автомобільними шляхами;

3) забезпечити невикористання переданих на баланс автобусів для їх участі в майбутніх конкурсах із перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, з метою недопущення, усунення та суттєвого обмеження конкуренції на автобусних маршрутах загального користування в місті Маріуполі;

4) забезпечити використання переданих на баланс автобусів виключно на маршрутах, на яких діють чинні договори про організацію перевезення пасажирів автомобільним транспортом на автобусних маршрутах міста Маріуполя, які обов'язково мають включати такі умови:

- зміст і тривалість зобов'язань із надання послуг загального економічного інтересу та відповідну територію надання таких послуг;

- договір має бути укладений строком від трьох до п'яти років відповідно до статті 44 Закону України «Про автомобільний транспорт»;

- параметри, на підставі яких розраховується та переглядається компенсація за надання послуг із перевезення пасажирів автомобільним транспортом, враховуючи, що сума компенсації не повинна перевищувати суми, необхідної для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними витратами та отриманими доходами суб'єкта господарювання при наданні вказаних послуг, з урахуванням розумного рівня прибутку;

- заходи щодо уникнення та повернення компенсації у випадку надання надмірної компенсації;

5) забезпечити невиключення амортизаційних нарахувань за передані на баланс комунальному підприємству «Маріупольське трамвайно-тролейбусне управління» автобусів та обладнання для обслуговування автобусів під час розрахунку в майбутньому вартості нового тарифу на перевезення пасажирів автомобільним транспортом у місті Маріуполі для комунального підприємства «Маріупольське трамвайно-тролейбусне управління» або коригування наявного тарифу, у зв'язку з тим, що автобуси та обладнання для обслуговування автобусів будуть передані на баланс комунального підприємства «Маріупольське трамвайно-тролейбусне управління» на безкоштовній основі;

б) забезпечити повернення переданих на баланс комунальному підприємству «Маріупольське трамвайно-тролейбусне управління» автобусів після закінчення терміну дії договорів, які зазначені в підпункті четвертому пункту 3 резолютивної частини цього рішення.

4. Надавач державної допомоги зобов'язаний проінформувати Антимонопольний комітет України про виконання зобов'язань, викладених у пункті 3 резолютивної частини цього рішення, протягом року з дня прийняття цього рішення.

Відповідно до частини десятої статті 11 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» Антимонопольний комітет України може відкликати прийняте ним рішення, якщо воно прийнято на підставі недостовірної інформації, що призвело до прийняття необґрунтованого рішення, та прийняти нове рішення у порядку, встановленому цією статтею.

Голова Комітету

Ю. ТЕРЕНТЬЄВ