



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ

16 липня 2019 р.

Київ

№ 499-р

Про результати розгляду
справи про державну допомогу

За результатами розгляду повідомлення про нову державну допомогу, надісланого листом Управління транспорту, комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради від 20.12.2018 № 2135/12.1 (вх. № 1069-ПДД від 22.12.2018), розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 29.01.2019 № 06/27-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/7-19-ДД про державну допомогу для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції (далі – Справа).

Антимонопольний комітет України, розглянувши матеріали справи № 500-26.15/7-19-ДД про державну допомогу та подання з попередніми висновками від 25.06.2019 № 500-26.15/7-19-ДД/288-спр,

ВСТАНОВИВ:

1. ПОРЯДОК ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ПІДТРИМКУ

- (1) Листом від 20.12.2018 № 2135/12.1 (вх. № 1069-ПДД від 22.12.2018) Управління транспорту, комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради відповідно до статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про нову державну допомогу (далі – Повідомлення).
- (2) За результатами розгляду повідомлення про державну допомогу розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 29.01.2019 № 06/27-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/7-19-ДД для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції. Листом Антимонопольного комітету України (далі – Комітет) від 29.01.2019 № 500-29/06-1195 направлено копію розпорядження на адресу Управління транспорту, комунікацій та зв'язку Тернопільської 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.
- (3) Листами від 13.06.2019 № 690/12.1, від 18.06.2019 № 707/12.1 та від 19.06.2019 № 713/12.1 Управлінням транспорту, комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради надано додаткову інформацію.

2. ВІДОМОСТІ ТА ІНФОРМАЦІЯ ВІД НАДАВАЧІВ ПІДТРИМКИ

2.1. Надавач підтримки

- (4) Управління транспорту, комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради (46000, м. Тернопіль, вул. Коперніка, 1, ідентифікаційний код юридичної особи 34600072).

2.2. Отримувач підтримки

- (5) Комунальне підприємство «Тернопільелектротранс» (далі – КП «Тернопільелектротранс») (46000, м. Тернопіль, вул. Тролейбусна, 7, ідентифікаційний код юридичної особи 05447987).

2.3. Мета (ціль) підтримки

- (6) Метою (ціллю) підтримки є:
- сприяння окремим видам господарської діяльності;
 - створення належних умов для надання населенню доступних, якісних та безпечних послуг з перевезення автобусами;
 - підвищення рівня технічного оснащення комунального підприємства та ефективності його роботи.

2.4. Очікуваний результат

- (7) Розвиток автомобільного транспорту з урахуванням потреб осіб з обмеженими можливостями.
- (8) Створення належних умов для надання населенню доступних, якісних та безпечних послуг з перевезення автобусами.
- (9) Впорядкування інфраструктури водного транспорту.

2.5. Підстава для надання підтримки

- (10) Закон України «Про автомобільний транспорт».
- (11) Рішення Тернопільської міської ради від 15.12.2017 № 7/21/40 «Про Програму розвитку пасажирського транспорту в м. Тернополі на 2018 – 2020 роки» (із змінами) (далі – Програма).

2.6. Форма підтримки

- (12) Капітальні трансферти на:
оновлення автопарку (придбання бувших у користуванні автобусів для міських перевезень пасажирів, заплановано придбати 35 автобусів);
капітальний ремонт (реконструкція) причалів, що передбачає здійснення паспортизації причалів.

2.7. Обсяг підтримки

- (13) Загальний обсяг підтримки – 22 101 тис. грн.
- (14) У частині автомобільного транспорту – 21 999 тис. грн.
З них:

2018 рік – 5 699 тис. грн;
 2019 рік – 16 300 тис. грн;
 2020 рік – 0 тис. грн.

(15) У частині водного транспорту – 102 тис. грн.

З них:

2018 рік – 0 тис. грн;
 2019 рік – 102 тис. грн;
 2020 рік – 0 тис. грн.

2.8. Тривалість підтримки

(16) З 01.01.2018 по 31.12.2020.

3. ПОЄДНАННЯ ФОРМ ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ

(17) Підтримка у формі компенсації збитків суб'єктам господарювання, а саме: компенсаційних виплат для пільгового проїзду електротранспортом та автомобільним транспортом окремим категоріям громадян; поточних трансфертів на погашення заборгованості по заробітній платі та податках, енергоносіях та заборгованості по матеріалах та запасних частинах і капітальних трансфертів у частині електротранспорту на оновлення рухомого складу, ремонт матеріально-технічної бази, розвиток транспортної мережі та розвиток інфраструктури міського електротранспорту, що виділяються на підставі рішення Тернопільської міської ради від 15.12.2017 № 7/21/40 «Програма розвитку пасажирського транспорту в м. Тернополі на 2018 – 2020 роки» (із змінами) та Закону України «Про міський електричний транспорт» комунальному підприємству «Тернопільелектротранс» на період з 01.01.2018 по 31.12.2020 у сумі 144 447,1 тис. грн, відповідно до рішення від 27.12.2018 № 792-р, **не є державною допомогою** відповідно до пункту 2 частини другої статті 3 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

4. ІНФОРМАЦІЯ ЩОДО ПРОГРАМИ

(18) Метою реформування й розвитку міського громадського транспорту на 2018 – 2020 роки є:

- створення належних умов для надання населенню високоякісних послуг із перевезень;
- забезпечення сталого функціонування, поступового розвитку й модернізації міського громадського транспорту в Тернополі;
- удосконалення системи управління виробництвом та покращення якості послуг;
- стимулювання інвестиційної діяльності у сфері міського громадського транспорту, створення умов для модернізації, оновлення і покращення технічного стану рухомого складу та інфраструктури транспорту;
- створення об'єктивно рівноцінних умов для всіх учасників та суб'єктів підприємницької діяльності на ринку міських перевезень.

(19) Розвиток автобусного транспорту важливий і значимий для забезпечення стабільного й надійного функціонування системи громадського транспорту міста в цілому. Одним із першочергових завдань є створення належних умов для стабільного функціонування автобусних транспортних підприємств, забезпечення перспектив їх розвитку, створення сприятливих інвестиційних умов для оновлення транспортних засобів. Важливим завданням є розвиток комунального

автотранспорту, першочергово – шляхом придбання в комунальну власність нових та бувших у користуванні міських автобусів малої та середньої місткості, пристосованих для перевезення осіб з обмеженими можливостями, забезпечення їх обслуговування та ремонту.

- (20) Тернопільський став у місті Тернополі – це штучне озеро, яке розкинулося на площі 300 га і розташоване на річці Серет, на місці численних боліт, які тут знаходилися в минулому. Тернопільський став є окрасою і своєрідною візитівкою міста Тернополя. Це штучне водоймище вважається ровесником самого Тернополя, оскільки воно було створено ще в середині XVI століття.
- (21) У 1995 році для того, щоб зберегти став та судна вони були передані на баланс КП «Тернопільелектротранс».

5. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

- (22) 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.
- (23) 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.

5.1. Щодо перевезення пасажирів автобусним транспортом

5.1.1. Послуги, що становлять загальний економічний інтерес

- (24) 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.
- (25) 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.
- (26) 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.

- (27) 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».
- (28) 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.
- (29) 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.
- (30) 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.
- (31) 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.

- (32) 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.
- (33) Комісія також вважає, що послуги, які визначаються як ПЗЕІ, повинні бути адресовані громадянам або бути в інтересах суспільства в цілому.
- (34) 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, заміських 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.
- (35) Відповідно до пункту 3 Повідомлення Комісії ЄС щодо застосування правил державної допомоги Європейського Союзу до компенсації, наданої для 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.
- (36) 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.

- (37) 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.
- (38) Повідомленням Комісії також встановлено детальні правила, якими буде задовольнятися кожен із критеріїв, передбачений Рішенням у справі Altmark.
- (39) 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.
- (40) Зміст другого критерію Рішення у справі Altmark пояснюється в розділі 3.4 Повідомлення Комісії.
- (41) 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.
- (42) 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.
- (43) 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.

- (44) 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.
- (45) 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

- (46) 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).
- (47) 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.
- (48) 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.
- (49) 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 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.
- (50) 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.

- (51) 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.
- (52) 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.
- (53) 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.
- (54) Тривалість дії договору не повинна перевищувати 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту залізничними рейсами.
- (55) 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.
- (56) 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 в тендерних процедурах, предметом яких є надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади.
- (57) 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.
- (58) 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.
- (59) 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 та 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 водного транспорту

- (60) Відповідно до Закону України «Про місцеве самоврядування» до відання виконавчих органів сільських, селищних, міських рад належать, зокрема:
- управління об'єктами транспорту і зв'язку, що перебувають у комунальній власності відповідних територіальних громад, забезпечення їх належного утримання та ефективної експлуатації, необхідного рівня та якості послуг населенню;

- здійснення заходів щодо розширення та вдосконалення мережі підприємств розвитку транспорту і зв'язку;
 - здійснення відповідно до законодавства контролю за належною експлуатацією та організацією обслуговування населення підприємствами транспорту.
- (61) Згідно із статтею 5 Закону України «Про транспорт» органи влади і самоврядування у межах своїх повноважень:
- подають допомогу підприємствам і організаціям транспорту у поліпшенні використання транспортних засобів відправниками (одержувачами) вантажів і розвитку, а також бюджетні та позабюджетні кошти для вдосконалення транспортної мережі;
 - будівництво станцій, портів, пристаней, придбання пасажирського рухомого складу здійснюються із використанням коштів державного і місцевих бюджетів та підприємств транспорту у порядку, встановленому законодавством України, а також із залученням добровільних внесків підприємств та організацій усіх форм власності та громадян.
- (62) Відповідно до статті 27 Закону України «Про транспорт» до складу річкового транспорту входять, зокрема, підприємства річкового транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, порти і пристані, що забезпечують роботу річкового транспорту.
- (63) Згідно із статтею 28 Закону України «Про транспорт» до земель річкового транспорту належать землі, надані в користування, зокрема, під порти, спеціалізовані причали, пристані і затони з усіма технічними спорудами та устаткуванням, що обслуговують річковий транспорт, павільйони та причали.

5.3. Допомога для внутрішніх портів (причалів)

- (64) Відповідно до частини першої статті 6 Закону державна допомога може бути визнана допустимою, якщо вона надається для цілей, зокрема, сприяння окремим видам господарської діяльності.
- (65) Згідно зі статтею 264 Угоди, Сторони домовились, що вони застосовуватимуть статті 262, 263 (3) або 264 (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 Союзу.
- (66) Згідно з пунктом «е» частини третьої статті 262 Угоди може вважатися сумісною з належним виконанням Угоди, зокрема, допомога для досягнення цілей, дозволених відповідно до правил ЄС щодо горизонтальних блоків виключень та правил щодо горизонтальної і галузевої державної допомоги, яка надається відповідно до викладених у них умов.
- (67) Згідно з пунктом 154 статті 2 Регламенту (ЄС) № 2017/1084 від 14 червня 2017 року щодо внесення змін до Регламенту (ЄС) № 651/2014 стосовно допомоги інфраструктурі портів і аеропортів (далі – Регламент № 651/2014) порт – це ділянка землі та води, що складається з такої інфраструктури та обладнання, щоб дозволити

прийом водних суден, їх завантаження та розвантаження, зберігання товарів, отримання й постачання цих товарів, а також посадку пасажирів, екіпажу та інших осіб та будь-якої іншої інфраструктури, необхідної для операторів транспорту в порту.

- (68) Відповідно до пункту 156 статті 2 Регламенту № 651/2014 внутрішній порт – це порт, відмінний від морського порту, для прийому суден внутрішнього водного транспорту.
- (69) Відповідно до пункту 157 статті 2 Регламенту № 651/2014 портова інфраструктура означає інфраструктуру та засоби для надання послуг, пов'язаних із транспортом, наприклад причали, що використовуються для швартування суден, причальні стіни, пристані та плаваючі пантонні пандуси у приливних районах, внутрішні басейни, засипання та меліорація; та інфраструктуру для збору відходів кораблів і залишків вантажів.
- (70) Відповідно до статті 56 с Регламенту № 651/2014 допомога для внутрішніх портів є допустимою, якщо:
1. Прийнятними є витрати, включаючи витрати на планування: інвестиції для будівництва, заміни або модернізації інфраструктури порту, інвестиції для будівництва, заміни або модернізації інфраструктури доступу, днопоглиблювальні роботи.
 2. Витрати, пов'язані з діяльністю, не пов'язаною з транспортом, включаючи промислові об'єкти, що діють у порту, офісах або магазинах, а також для надбудови портів, не є прийнятними витратами.
 3. Сума допомоги не повинна перевищувати різницю між допустимими витратами та операційним прибутком інвестицій або днопоглиблювальних робіт. Операційний прибуток попередньо віднімається з допустимих витрат на основі обґрунтованих прогнозів або за допомогою механізму повернення коштів.
 4. Максимальна інтенсивність допомоги не повинна перевищувати 100 % прийнятних витрат до суми, встановленої у пункті 3.
 5. Будь-яке доручення, замовлення третій стороні для побудови, модернізації, експлуатації або оренди допоміжної інфраструктури порту призначається на конкурентній, прозорій, недискримінаційній основі.
 6. Допомога на інфраструктуру порту повинна бути доступною для зацікавлених користувачів на рівній і недискримінаційній основі на ринкових умовах.
 7. Для допомоги, яка не перевищує 2 млн євро (близько 60 млн грн), максимальна сума допомоги може бути встановлена на рівні 80 % від допустимих витрат як альтернатива застосуванню методу, зазначеного в пунктах 3 та 4.

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

6.1. Віднесення послуг громадського транспорту до ПЗЕІ

- (71) 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.

- (72) Роз'яснення термінів, що використовуються в частині другій глави 10 Угоди про асоціацію, наведено в додатку XXIII до глави 10 Угоди про асоціацію. У пункті «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.
- (73) 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.
- (74) 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.
- (75) 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.
- (76) 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.
- (77) 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».

- (78) 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.**
- (79) Згідно зі Статутом КП «Тернопільелектротранс», затвердженим рішенням Тернопільської міської ради від 20.04.2018 № 7/24/15 (далі – Статут), підприємство створено з метою забезпечення здійснення пасажирського перевезення електричним, річковим та автомобільним транспортом населення на території міста Тернополя, Тернопільської області та України.
- (80) Відповідно до інформації, отриманої в рамках розгляду Справи, за дев'ять місяців 2017 року міським автомобільним транспортом перевезено 18 603,8 тисяч пасажирів. У середньому за день перевозиться 68 903 пасажирів.
- (81) 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.
- (82) Отже, надання підтримки КП «Тернопільелектротранс» у вигляді капітальних трансфертів на оновлення автопарку (придбання бувших у користуванні автобусів для міських перевезень пасажирів) є компенсацією витрат, які пов'язані з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес.
- (83) 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.
- (84) 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 «Тернопільелектротранс» з обслуговування населення чітко встановлені та визначені Законом України «Про автомобільний транспорт», Статутом та Договором на перевезення пасажирів автомобільним транспортом у місті Тернополі від 14.05.2014 № 17. Зокрема, договір містить чіткий перелік маршрутів, на яких КП «Тернопільелектротранс» здійснює перевезення пасажирів автомобільним транспортом та термін дії договору, проте договір не містить 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;*
- *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.*

Управління транспорту, комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради повідомило, що наведені в документах розрахунки КП «Тернопільелектротранс» здійснювались на підставі фактичних витрат без урахування необхідності компенсувати витрати, які не належать до витрат міського електротранспорту та автотранспорту, зокрема витрати: із прогулянкових круїзів теплоходом, стоянки автотранспортних засобів, розміщення реклами, послуги їдальні, оренди. Наведені витрати були ретельно перевірені, а саме в частині недопущення надмірної компенсації.

Управління транспорту, комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради повідомило, що 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, проте не надало інформації щодо параметрів, на підставі яких обчислюється компенсація. Також відсутня інформація щодо об'єктивності та прозорості обчислення відповідної компенсації;

- *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.*

Управління транспорту, комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради повідомило, що КП «Тернопільелектротранс», яке здійснює перевезення пасажирів автомобільним транспортом в місті Тернополі, було обрано на конкурсних засадах, відповідно до рішення Виконавчого комітету Тернопільської міської ради від 14.05.2014 № 502 про затвердження протоколу засідання конкурсного комітету, яким визнано переможцем на об'єкті конкурсу № 1 перевізника КП «Тернопільелектротранс».

- (85) Отже, Управління транспорту, комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради не надало достатніх обґрунтувань того, що компенсацію на надання послуг, які 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.
- (86) Враховуючи викладене, чотири сукупних критерії Altmark кумулятивно не дотримано.

- (87) Отже, державна підтримка для здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині придбання бувших у користуванні автобусів для міських перевезень пасажирів **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.
- (88) Разом із тим, 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.

6.2. Визнання належності заходу підтримки до державної допомоги

- (89) 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.
- (90) КП «Тернопільелектротранс», якому надається державна підтримка у формі капітальних трансфертів для здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині придбання бувших у користуванні автобусів для міських перевезень пасажирів, є суб'єктом господарювання у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

6.2.1. Надання підтримки за рахунок ресурсів держави

- (91) Пунктом 16 частини першої статті 1 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» 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.
- (92) Розподіл бюджетних коштів за напрямками здійснюється головним розпорядником бюджетних коштів з урахуванням поданих одержувачем бюджетних коштів обґрунтувань потреби в коштах і детальних розрахунків витрат, визначених на підставі норм та нормативів, чинних тарифів, штатної чисельності та умов оплати праці працівників.
- (93) Отже, надання підтримки КП «Тернопільелектротранс» для здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині придбання бувших у користуванні автобусів для міських перевезень пасажирів здійснюється за рахунок коштів місцевого бюджету міста Тернополя, тобто за рахунок ресурсів держави в розумінні Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

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

- (94) Повідомлена підтримка спрямована на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині придбання бувших у користуванні автобусів для міських

перевезень пасажирів для КП «Тернопільелектротранс», яке здійснює перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування.

- (95) Водночас, відповідно до інформації, отриманої в рамках розгляду справи, частка ринку з перевезень пасажирів автомобільним транспортом, яка належить КП «Тернопільелектротранс», у місті Тернополі становить 1,9 відсотка.
- (96) Відповідно до інформації, зазначеної в Повідомленні, КП «Тернопільелектротранс» 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 Тернополі та конкурують із КП «Тернопільелектротранс».
- (97) Отже, у результаті отримання повідомленої фінансової підтримки КП «Тернопільелектротранс» набуває переваг, що недоступні іншим суб'єктам господарювання у звичайних ринкових умовах.

6.2.3. Спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції

- (98) Враховуючи, що на ринку перевезення пасажирів автомобільним транспортом у місті Тернополі, крім КП «Тернопільелектротранс», здійснюють свою господарську діяльність й інші суб'єкти господарювання, державна підтримка КП «Тернопільелектротранс» на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині придбання бувших у користуванні автобусів для міських перевезень пасажирів надає КП «Тернопільелектротранс» переваги, які відповідно покращують конкурентну позицію цього суб'єкта господарювання порівняно з іншими суб'єктами господарювання, які здійснюють або могли б здійснювати аналогічну господарську діяльність і які не отримують такої фінансової підтримки.
- (99) Отже, державна підтримка КП «Тернопільелектротранс» на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині придбання бувших у користуванні автобусів для міських перевезень пасажирів спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції.

6.2.4. Віднесення повідомленої державної підтримки до державної допомоги

- (100) Повідомлена державна підтримка, яка надається КП «Тернопільелектротранс» за рахунок місцевих ресурсів на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині придбання бувших у користуванні автобусів для міських перевезень пасажирів, є **державною допомогою у розумінні Закону**.

6.3. Оцінка допустимості державної допомоги

- (101) На підставі вищенаведеного та інформації, наданої у Повідомленні, підтримка надається КП «Тернопільелектротранс» за рахунок міського бюджету Тернопільської міської ради, тобто за рахунок місцевих ресурсів.
- (102) 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.

(103) Згідно із 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.

(104) Статтею 43 Закону України «Про автомобільний транспорт» передбачено, що визначення автомобільного перевізника на автобусному маршруті загального користування здійснюється виключно на конкурсних засадах.

(105) 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.

(106) Відповідно до пункту 5 Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті 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.**

(107) Відповідно до умов проведення конкурсу на перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування в місті Тернополі, які затверджені рішенням Виконавчого комітету Тернопільської міської ради від **10.04.2014 № 369**, метою проведення конкурсу є реалізація основних напрямів розвитку галузі автомобільного транспорту, створення безпечних умов для перевезення пасажирів автомобільним транспортом, покращення якості пасажирських перевезень, створення конкурентного середовища, забезпечення оновлення рухомого складу, підвищення рівня безпеки перевезень пасажирів, забезпечення виконання соціально значущих перевезень.

(108) *У конкурсі на призначення перевізника на автобусному маршруті загального користування можуть брати претенденти, у яких на законних підставах та у достатній кількості є в наявності транспортні засоби відповідного класу та які мають власну або виробничо-технічну базу інших підприємств, яка відповідає встановленим технічним нормативам і вимогам, мають ліцензію на право здійснення перевезення пасажирів автобусами, відповідають вимогам статті 34 Закону України «Про автомобільний транспорт».*

- (109) *Транспортні засоби, які претендент пропонує залучити до перевезень у місті Тернополі, повинні відповідати стандарту заводу-виготовлювача як автобус міського класу (малий, середній, великий, категорії М2, М3, клас І), відповідати вимогам безпеки, охорони праці, державним стандартам, бути зареєстрованими відповідно до вимог чинного законодавства, перебувати в належному технічному та санітарному стані, бути укомплектованими відповідно до вимог Правил дорожнього руху, правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту в Україні.*
- (110) Відповідно до наявної інформації, КП «Тернопільелектротранс» здійснює перевезення пасажирів автомобільним транспортом в місті Тернополі, було обрано на конкурсних засадах, відповідно до рішення Виконавчого комітету Тернопільської міської ради від 14.05.2014 № 502 про затвердження протоколу засідання конкурсного комітету, яким визнано переможцем на об'єкті конкурсу № 1 перевізника КП «Тернопільелектротранс».
- (111) За результатами проведеного конкурсу Управлінням транспорту, комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради укладено з КП «Тернопільелектротранс» договір на перевезення пасажирів автомобільним транспортом у місті Тернополі в звичайному режимі руху від 14.05.2014 № 17, рішенням Виконавчого комітету Тернопільської міської ради від 16.05.2019 № 473 термін дії договору від 14.05.2014 № 17 продовжено до 31.12.2019 (далі – Договір). Договір укладено терміном на п'ять років, що відповідає статті 44 Закону України «Про автомобільний транспорт», з чітким переліком маршрутів, на яких КП «Тернопільелектротранс» здійснює перевезення пасажирів автомобільним транспортом, а саме, КП «Тернопільелектротранс» здійснює перевезення пасажирів автомобільним транспортом на маршруті № 1А «вул. Винниченка – вул. Слівенська».
- (112) Зобов'язання КП «Тернопільелектротранс» з обслуговування населення чітко встановлені та визначені Законом України «Про автомобільний транспорт», Статутом та Договором.
- (113) Управління транспорту, комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради повідомило, що наведені в документах розрахунки КП «Тернопільелектротранс» здійснювались на підставі фактичних витрат без урахування необхідності компенсувати витрати, які не належать до витрат міського електротранспорту та автотранспорту, зокрема витрати: із прогулянкових круїзів теплоходом, стоянки автотранспортних засобів, розміщення реклами, послуги їдальні, оренди. Крім того, наведені витрати, які має компенсувати Тернопільська міська рада, були ретельно перевірені Управлінням транспорту, комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради. Зокрема, фахівці Управління транспорту, комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради детально перевіряли витрати, що будуть компенсуватися за рахунок міського бюджету, з урахуванням умов дотримання критеріїв, установлених у рішенні Європейського суду від 24.07.2003 № C-280/00 Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, а саме, у частині недопущення надмірної компенсації, проте не було надано документів, які б це підтверджували.
- (114) Договір на перевезення пасажирів автомобільним транспортом у місті Тернополі в звичайному режимі руху укладено строком на п'ять років, що відповідає статті 4 Регламенту.

- (115) Згідно зі Статутом КП «Тернопільелектротранс», підприємство створено з метою забезпечення здійснення пасажирського перевезення електричним, річковим та автомобільним транспортом населення на території міста Тернополя, Тернопільської області та України.
- (116) Відповідно до Статуту майно КП «Тернопільелектротранс» відображається в балансі підприємства та перебуває на праві господарського відання, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.
- (117) КП «Тернопільелектротранс» 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.
- (118) За інформацією, отриманою від надавача, КП «Тернопільелектротранс» здійснює ведення окремих рахунків для обліку доходів і витрат щодо видів господарської діяльності.
- (119) Враховуючи вимогу частини четвертої статті 263 Угоди, а також пункт 1 додатка до Регламенту, Управління транспорту, комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради повинно розробити Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до вимог додатка до Регламенту.
- (120) Відповідно до інформації, отриманої в рамках розгляду справи, Управління транспорту, комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради 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.
- (121) 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.
- (122) Разом із тим, оскільки внаслідок отримання повідомленої державної підтримки у формі капітальних трансфертів на компенсацію витрат за ПЗЕІ в частині придбання бувших у користуванні автобусів для міських перевезень пасажирів КП «Тернопільелектротранс» 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.
- (123) Враховуючи викладене, державна допомога у формі капітальних трансфертів на придбання бувших у користуванні автобусів для міських перевезень пасажирів, що виділяється на підставі рішення Тернопільської міської ради від 15.12.2017 № 7/21/40 «Про Програму розвитку пасажирського транспорту в м. Тернополі на 2018 – 2020 роки» (із змінами) комунальному підприємству «Тернопільелектротранс» на період з 01.01.2018 по 31.12.2020 у сумі 21 999 тис. грн, є допустимою для конкуренції відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», за умови внесення

Управлінням транспорту, комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради змін до умов її надання та виконання таких зобов'язань:

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

- опис механізму компенсації та параметрів для розрахунку й перегляду компенсації 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; крім того, необхідно врахувати структуру та розмір тарифів, установлених відповідно до законодавства;
- опис заходів 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 використання придбаних бувших у користуванні автобусів для міських перевезень пасажирів виключно на маршруті № 1А «вул. Винниченка – вул. Слівенська», з метою недопущення, усунення та суттєвого обмеження конкуренції на автобусних маршрутах загального користування в місті Тернополі;

4) забезпечити невиключення амортизаційних нарахувань за придбані бувші в користуванні автобуси для міських перевезень пасажирів під час розрахунку в майбутньому вартості нового тарифу на перевезення пасажирів автомобільним транспортом у місті Тернополі для комунального підприємства «Тернопільелектротранс» або коригування чинного тарифу, у зв'язку з тим, що придбані бувші в користуванні автобуси для міських перевезень пасажирів будуть передані комунальному підприємству «Тернопільелектротранс» на безкоштовній основі;

5) забезпечити повернення придбаних бувших у користуванні автобусів для міських перевезень пасажирів Управлінню транспорту комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради після закінчення терміну дії договору на перевезення пасажирів автомобільним транспортом у місті Тернополі від 14.05.2014 № 17, а саме до 31.12.2019.

7. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ СПРАВИ В ЧАСТИНІ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

7.1. Встановлення ознак державної допомоги

7.1.1. Визначення суб'єкта господарювання

(124) Згідно зі Статутом КП «Тернопільелектротранс», підприємство створено з метою забезпечення здійснення пасажирського перевезення електричним, річковим та автомобільним транспортом населення на території міста Тернополя, Тернопільської області та України.

(125) КП «Тернопільелектротранс» засноване на комунальній власності територіальної громади міста Тернополя й закріплюється за ним на праві господарського відання.

- (126) КП «Тернопільелектротранс» є суб'єктом господарювання у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

7.1.2. Надання підтримки за рахунок ресурсів держави

- (127) Відповідно до статті 1 Закону 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.
- (128) Відповідно до наявної інформації державна підтримка надаватиметься за рахунок коштів бюджету міста Тернополя, тобто за рахунок ресурсів держави в розумінні Закону.

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

- (129) Підтримка надається одному конкретному суб'єкту господарювання – КП «Тернопільелектротранс». Отже, підтримка спрямована на окремий вид господарської діяльності.
- (130) Портова інфраструктура означає інфраструктуру та засоби для надання послуг, пов'язаних із транспортом, зокрема причали що використовуються для швартування суден. Також без причалів неможливе здійснення іншої діяльності, зокрема туристично-розважальної, яку здійснює КП «Тернопільелектротранс» за допомогою теплоходів. Під час здійснення туристично-розважальної діяльності КП «Тернопільелектротранс» конкурує з іншими суб'єктами господарювання, які надають послуги з туристично-розважальної діяльності в місті Тернополі.
- (131) Отже, у результаті отримання повідомленої державної підтримки КП «Тернопільелектротранс» набуває переваг, що недоступні іншим суб'єктам господарювання у звичайних ринкових умовах.

7.1.4. Підтримка спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції

- (132) Підтримка надається КП «Тернопільелектротранс», тобто одному суб'єкту господарювання, та надає йому переваги, які відповідно покращують конкурентну позицію цього суб'єкта господарювання порівняно з іншими суб'єктами господарювання, які здійснюють або могли б здійснювати аналогічну господарську діяльність і які не отримують такої фінансової підтримки, зокрема, на ринках туристично-розважальних послуг та під час надання послуг з використання портової інфраструктури.
- (133) Отже, державна підтримка КП «Тернопільелектротранс» на здійснення заходів щодо капітального ремонту (реконструкції) причалів є державною допомогою у розумінні Закону.

7.2. Оцінка допустимості державної допомоги

- (134) Відповідно до інформації, отриманої від надавача, державна допомога надається, зокрема, з метою сприяння окремим видам господарської діяльності, що відповідає статті 6 Закону (відповідно до якої державна допомога може бути визнана допустимою, якщо вона надається з ціллю, зокрема, сприяння окремим видам господарської діяльності).
- (135) Згідно зі статтями 262 та 264 Угоди оцінка допустимості державної допомоги, яку буде надавати Управління транспорту, комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради КП «Тернопільелектротранс», здійснюється на підставі статті 56 с Регламенту № 651/2014.
- (136) *Прийнятними є витрати, включаючи витрати на планування: інвестиції для будівництва, заміни або модернізації інфраструктури порту, інвестиції для будівництва, заміни або модернізації інфраструктури доступу, днопоглиблювальні роботи (пункт 2 статті 56 с Регламенту № 651/2014).*
- (137) Відповідно до інформації, наданої в рамках розгляду справи, державна допомога щодо впорядкування інфраструктури водного транспорту буде використовуватись для капітального ремонту причалів, що передбачає паспортизацію причалів.
- (138) *Витрати стосовно діяльності, не пов'язаної з транспортом, включаючи промислові об'єкти, що діють у порту, офісах або магазинах, а також для надбудови портів, не є прийнятними витратами (пункт 3 статті 56 с Регламенту № 651/2014).*
- (139) Державна допомога щодо впорядкування інфраструктури водного транспорту не буде використовуватись для діяльності, не пов'язаної з транспортом.
- (140) *Сума допомоги не повинна перевищувати різницю між допустимими витратами та операційним прибутком інвестицій або днопоглиблювальних робіт. Операційний прибуток попередньо віднімається з допустимих витрат на основі обґрунтованих прогнозів або за допомогою механізму повернення коштів (пункт 4 статті 56 с Регламенту № 651/2014).*
- (141) Відповідно до інформації, отриманої в рамках розгляду справи, КП «Тернопільелектротранс» – збиткове підприємство. Результат діяльності теплоходів є збитковим. Причали, що перебувають на балансі КП «Тернопільелектротранс», знаходяться у вільному доступі та використовуються на безкоштовній основі. Плата за користування причалами не здійснюється.
- (142) Враховуючи викладене, операційний прибуток інвестицій щодо користування причалами становить 0 грн.
- (143) *Максимальна інтенсивність допомоги не повинна перевищувати 100 % прийнятних витрат до суми, встановленої у пункті 4 (пункт 5 статті 56 с Регламенту № 651/2014).*
- (144) Враховуючи, що плата за користування причалами не здійснюється та операційний прибуток інвестицій щодо користування причалами становить 0 грн, максимальна інтенсивність державної допомоги щодо впорядкування інфраструктури водного

транспорту, а саме, капітального ремонту причалів, що передбачає паспортизацію причалів, становитиме 102 тис. грн.

- (145) Разом із тим, з урахуванням того, що максимальну інтенсивність було розраховано на підставі інформації про те, що операційний прибуток інвестицій щодо користування причалами становить 0 грн, у разі отримання доходу комунальним підприємством «Тернопільелектротранс» від здійснення діяльності, пов'язаної з використанням причалів, отриманий прибуток від здійснення такої діяльності має бути перераховано до бюджету міста Тернополя.
- (146) *Будь-яке доручення, замовлення третій стороні для побудови, модернізації, експлуатації або оренди допоміжної інфраструктури порту призначається на конкурентній, прозорій, недискримінаційній основі (пункт 6 статті 56 с Регламенту № 651/2014).*
- (147) Відповідно до наданої інформації, роботи щодо капітального ремонту причалів розпочнуться після отриманих необхідних дозволів власними силами підприємства із залученням кваліфікованих та атестованих працівників та відповідно до законодавства про публічні закупівлі.
- (148) *Допомога на інфраструктуру порту повинна бути доступною для зацікавлених користувачів на рівній і недискримінаційній основі на ринкових умовах (пункт 7 статті 56 с Регламенту № 651/2014).*
- (149) Причали, що перебувають на балансі КП «Тернопільелектротранс», знаходяться у вільному доступі та використовуються на безкоштовній основі. Плата за користування причалами не стягується.
- (150) Враховуючи викладене, державна допомога у формі капітальних трансфертів на впорядкування інфраструктури водного транспорту, а саме, капітальний ремонт причалів, що передбачає паспортизацію причалів, яка виділяється на підставі рішення Тернопільської міської ради від 15.12.2017 № 7/21/40 «Про Програму розвитку пасажирського транспорту в м. Тернополі на 2018 – 2020 роки» (із змінами) комунальному підприємству «Тернопільелектротранс» на період з 01.01.2018 по 31.12.2020 у сумі 102 тис. грн, є допустимою для конкуренції за умови внесення Управлінням транспорту, комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради змін до умов її надання та виконання таких зобов'язань:
- 1) державна допомога, що надається комунальному підприємству «Тернопільелектротранс», повинна спрямовуватись виключно на допустимі витрати, а саме, здійснення капітального ремонту причалів, що передбачає і паспортизацію причалів;
 - 2) у разі отримання доходу комунальним підприємством «Тернопільелектротранс» від здійснення діяльності, пов'язаної з використанням причалів, отриманий прибуток від здійснення такої діяльності має бути перераховано до бюджету міста Тернополя;
 - 3) доступ до причалів повинен бути відкритий для усіх суб'єктів господарювання, та має надаватися на прозорій і недискримінаційній основі, умови ціноутворення для його використання повинні бути оприлюднені.
- (151) 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».

(152) На подання з попередніми висновками від 25.06.2019 № 500-26.15/7-19-ДД/288-спр (далі – Подання) Управління транспорту комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради листом від 02.07.2019 № 765/12.1 повідомило, зокрема:

- Виконавчим комітетом Тернопільської міської ради рішенням від 13.06.2018 № 472 затверджено Положення про здійснення компенсаційних витрат за пільгові перевезення окремих категорій громадян у міському електричному та автомобільному транспорті загального користування міста Тернополя, в якому чітко зазначено опис механізму компенсацій та параметрів для розрахунку й перегляду компенсації за надання послуг із перевезення пасажирів автомобільним транспортом;
- використання придбаних бувших у користуванні автобусів для міських перевезень пасажирів використовується на маршруті № 1А до проведення наступного конкурсу;
- державна допомога, що надається КП «Тернопільелектротранс», буде використана для здійснення капітального ремонту причалів, що передбачає і паспортизацію причалів.

Проте рішенням Виконавчого комітету Тернопільської міської ради від 13.06.2018 № 472 передбачено лише механізм компенсації за пільгові перевезення окремих категорій громадян.

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, затвердженим 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 придбання бувших у користуванні автобусів для міських перевезень пасажирів, що виділяється на підставі рішення Тернопільської міської ради від 15.12.2017 № 7/21/40 «Про Програму розвитку пасажирського транспорту в м. Тернополі на 2018 – 2020 роки» (із змінами) комунальному підприємству «Тернопільелектротранс» на період з 01.01.2018 по 31.12.2020 у сумі 21 999 тис. гривень, є **державною допомогою** відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

2. Визнати, що державна допомога, яку надає Управління транспорту комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради комунальному підприємству «Тернопільелектротранс» у формі капітальних трансфертів на придбання бувших у користуванні автобусів для міських перевезень пасажирів, що виділяється на підставі рішення Тернопільської міської ради від 15.12.2017 № 7/21/40 «Про Програму розвитку пасажирського транспорту в м. Тернополі на 2018 – 2020 роки» (із змінами) на період з 01.01.2018 по 31.12.2020 у сумі 21 999 тис. гривень, є **допустимою** для конкуренції відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» за умови внесення Управлінням транспорту, комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради змін до умов її надання та виконання таких зобов'язань:

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

- опис механізму компенсації та параметрів для розрахунку й перегляду компенсації 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; крім того, необхідно врахувати структуру та розмір тарифів, установлених відповідно до законодавства;

- опис заходів 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 використання придбаних бувших у користуванні автобусів для міських перевезень пасажирів виключно на маршруті № 1А «вул. Винниченка – вул. Слівенська», з метою недопущення, усунення та суттєвого обмеження конкуренції на автобусних маршрутах загального користування в місті Тернополі;

4) забезпечити невключення амортизаційних нарахувань за придбані бувші у користуванні автобуси для міських перевезень пасажирів під час розрахунку в майбутньому вартості нового тарифу на перевезення пасажирів автомобільним транспортом у місті Тернополі для комунального підприємства «Тернопільелектротранс» або коригування чинного тарифу, у зв'язку з тим, що придбані бувші у користуванні автобуси для міських перевезень пасажирів будуть передані комунальному підприємству «Тернопільелектротранс» на безкоштовній основі;

5) забезпечити повернення придбаних бувших у користуванні автобусів для міських перевезень пасажирів Управлінню транспорту, комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради після закінчення терміну дії договору на перевезення пасажирів автомобільним транспортом в місті Тернополі від 14.05.2014 № 17, а саме до 31.12.2019.

3. Визнати, що підтримка у формі капітальних трансфертів на впорядкування інфраструктури водного транспорту, а саме, капітальний ремонт причалів, що передбачає паспортизацію причалів, яка виділяється на підставі рішення Тернопільської міської ради від 15.12.2017 № 7/21/40 «Про Програму розвитку пасажирського транспорту в м. Тернополі на 2018 – 2020 роки» (із змінами) комунальному підприємству «Тернопільелектротранс» на період з 01.01.2018 по 31.12.2020 у сумі 102 тис. гривень, є **державною допомогою** відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

4. Визнати, що державна допомога, яку надає Управління транспорту, комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради комунальному підприємству «Тернопільелектротранс» у формі капітальних трансфертів на впорядкування інфраструктури водного транспорту, а саме, капітальний ремонт причалів, що передбачає паспортизацію причалів, яка виділяється на підставі рішення Тернопільської міської ради від 15.12.2017 № 7/21/40 «Про Програму розвитку пасажирського транспорту в м. Тернополі на 2018 – 2020 роки» (із змінами), на період з 01.01.2018 по 31.12.2020 у сумі 102 тис. гривень, є **допустимою відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» за умови внесення Управлінням транспорту комунікацій**

та зв'язку Тернопільської міської ради змін до умов її надання та виконання таких зобов'язань:

1) державна допомога, що надається комунальному підприємству «Тернопільелектротранс», повинна спрямовуватись виключно на допустимі витрати, а саме, на здійснення капітального ремонту причалів, що передбачає і паспортизацію причалів;

2) у разі отримання доходу комунальним підприємством «Тернопільелектротранс» від здійснення діяльності, пов'язаної з використанням причалів, отриманий прибуток від здійснення такої діяльності має бути перераховано до бюджету міста Тернополя;

3) доступ до причалів повинен бути відкритий для усіх суб'єктів господарювання, та має надаватися на прозорій і недискримінаційній основі, умови ціноутворення для його використання повинні бути оприлюднені.

5. Надавач державної допомоги зобов'язаний проінформувати Антимонопольний комітет України про виконання зобов'язань, викладених у пунктах 2 та 4 резолютивної частини цього рішення, до 31.12.2019.

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