



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ

28 грудня 2019 р.

Київ

№ 864-р

Про результати розгляду
справи про державну допомогу

За результатами розгляду повідомлення про нову державну допомогу Львівської міської ради, яке надійшло на Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 33497 (вх. № 549-ПДД від 12.09.2019) (далі – Повідомлення), розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 14.11.2019 № 08/393-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/127-19-ДД про державну допомогу для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції (далі – Справа).

Антимонопольний комітет України, розглянувши матеріали справи № 500-26.15/127-19-ДД про державну допомогу та подання з попередніми висновками від 21.12.2019 № 500-26.15/127-19-ДД/571-спр,

ВСТАНОВИВ:

1. ПОРЯДОК РОЗГЛЯДУ СПРАВИ

- (1) На Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 33497 (вх. № 549-ПДД від 12.09.2019) Львівської міської ради відповідно до статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про нову державну допомогу.
- (2) За результатами розгляду повідомлення про державну допомогу розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 14.11.2019 № 08/393-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/127-19-ДД для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції. Листом Антимонопольного комітету України (далі – Комітет) від 20.11.2019 № 500-29/08-15169 направлено копію зазначеного розпорядження на адресу Львівської 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) Листом від 11.12.2019 № 2503-вих-2402 (вх. № 5-01/15088 від 16.12.2019) Львівською міською радою надано додаткову інформацію до Справи.

2. ВІДОМОСТІ ТА ІНФОРМАЦІЯ ВІД НАДАВАЧА ПІДТРИМКИ

2.1. Надавач підтримки

- (4) Львівська міська рада (79008, м. Львів, пл. Ринок, 1, ідентифікаційний код юридичної особи 04055896).

2.2. Отримувач підтримки

- (5) Львівське комунальне автотранспортне підприємство № 1 (далі – ЛК АТП № 1) (79066, м. Львів, вул. Грунтова, 1 Б, ідентифікаційний код юридичної особи 23884071).

2.3. Мета (ціль) підтримки

- (6) Метою (ціллю) підтримки є:
- сприяння окремим видам господарської діяльності;
 - сприяння реалізації підпроєкту «Придбання автобусів (100 великих одиниць)» проєкту «Міський громадський транспорт України» (далі – Підпроєкт);
 - зниження інтервалів руху на маршрутах, які обслуговуються ЛК АТП № 1, на 29,7 %;
 - забезпечення комфортних та безпечних умов пересування пасажирів, зокрема людей з особливими фізичними можливостями;
 - покращення екологічної ситуації в місті за рахунок підвищення екологічних стандартів автобусного транспорту (євро 5 – євро 6).

2.4. Очікуваний результат

- (7) Очікуваним результатом є:
закупівля 100 одиниць автобусів, які буде додано до наявного рухомого складу ЛК АТП № 1 для зменшення інтервалів руху.

2.5. Підстава для надання підтримки

- (8) Бюджетний кодекс України.
- (9) Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні».
- (10) Закон України «Про автомобільний транспорт».
- (11) Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку надання місцевих гарантій».
- (12) Проєкт договору про погашення заборгованості за виконання гарантійних зобов'язань між Департаментом фінансової політики Львівської міської ради та ЛК АТП № 1.
- (13) Фінансова угода (проєкт «Міський громадський транспорт України») між Україною та Європейським інвестиційним банком від 11.11.2016 FI № 85.103 Serapis № 2015-0503, ратифікована Законом України від 12.04.2017 № 2009-VIII (далі – Фінансова угода).
- (14) Ухвала Львівської міської ради від 11.07.2019 № 5286 «Про надання місцевої гарантії Львівської міської ради з метою гарантування виконання зобов'язань ЛК АТП № 1 у рамках проєкту «Міський громадський транспорт в Україні».

- (15) Рішення Виконавчого комітету Львівської міської ради від 05.07.2019 № 647 «Про надання висновку щодо доцільності залучення ЛК АТП № 1 коштів позики в рамках проекту «Міський громадський транспорт України» для реалізації Підпроекту.
- (16) Ухвала Львівської міської ради від 29.11.2018 № 4253 «Про погодження істотних умов участі ЛКП «Львівелектротранс» та ЛК АТП № 1 у проекті «Міський громадський транспорт України».
- (17) Ухвала Львівської міської ради від 16.11.2018 № 2587 «Про підтримку участі ЛКП «Львівелектротранс», ЛК АТП № 1 та ЛКП «Львівавтодор» у проекті «Міський громадський транспорт України».
- (18) Проект Угоди про передачу коштів позики, укладеної між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Львівською міською радою та ЛК АТП № 1.

2.6. Форма підтримки

- (19) Гарантія.

2.7. Обсяг підтримки

- (20) Місцева гарантія забезпечує виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим ЛК АТП № 1 у Міністерства фінансів України за угодою про передачу коштів позики між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Львівською міською радою та ЛК АТП № 1, що виділяються на підставі Фінансової угоди для реалізації Підпроекту, основними умовами якого є:
 - обсяг та валюта кредиту – 12 000 000 євро;
 - строк кредиту – до 22 років;
 - гарантія покриває 100 відсотків кредитної суми.Плата позичальника за отримання місцевої гарантії встановлена в розмірі однієї гривні в місяць на строк дії угоди про передачу коштів позики.

2.8. Тривалість підтримки

- (21) З 27.12.2019 по 27.12.2041.

3. ІНФОРМАЦІЯ, ОТРИМАНА ПІД ЧАС РОЗГЛЯДУ СПРАВИ

- (22) Місцева гарантія Львівської міської ради надається для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим ЛК АТП № 1 у Міністерства фінансів України за угодою про передачу коштів позики між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Львівською міською радою та ЛК АТП № 1, що виділяються на підставі Фінансової угоди для реалізації інвестиційного Підпроекту, який спрямований на поліпшення якості перевезення пасажирів міста, а саме на придбання нових 100 одиниць автобусів, які будуть додані до наявного рухомого складу ЛК АТП № 1 для зменшення інтервалів руху.
- (23) Кредит надається з метою розвитку інфраструктури міського пасажирського транспорту, зокрема відновлення систем міського громадського транспорту в містах України, які знаходяться під контролем уряду Позичальника і, головним чином, спрямовані на інвестиції, пов'язані із заміною або відновленням рухомого складу

пасажирського транспорту, який належить міським громадам, та покращенням інфраструктури, яка може мати принципове значення для підтримки модернізації рухомого складу. Реалізацією Підпроектів будуть займатися міські ради та/або компанії чи підприємства громадського пасажирського транспорту, які належать міським громадам (кожна з яких окремо йменується **Кінцевий бенефіціар**, а всі разом **Кінцеві бенефіціари**).

- (24) Згідно з пунктом 7 Преамбули Фінансової угоди, позичальник в особі Міністерства фінансів України, у співпраці з Міністерством інфраструктури України та, у разі необхідності, з відповідною міською радою, надає Кредит (як визначено нижче) кожному Кінцевому бенефіціару відповідно до угоди про передачу коштів позики), сторонами якої, зокрема, будуть Міністерство фінансів України, Міністерство інфраструктури України, відповідний Кінцевий бенефіціар та, у відповідних випадках, міська рада.
- (25) Згідно з пунктом 8 Преамбули Фінансової угоди позичальник в особі Міністерства інфраструктури України здійснюватиме загальний нагляд та відповідатиме за реалізацію проекту «Міський громадський транспорт України», у тому числі за створення групи з управління та підтримки проекту у складі Міністерства інфраструктури України, та забезпечить створення груп впровадження проекту у складі кожного Кінцевого бенефіціара.
- (26) Основною метою Підпроекту є забезпечення надання споживачам належної якості послуг з перевезення міським автобусним транспортом по місту. Відповідно до затверджених паспортів, на міських автобусних маршрутах загального користування м. Львова повинно курсувати 615 одиниць рухомого складу (з урахуванням резерву). Натомість на маршрутах фактично курсує 450-480 одиниць рухомого складу (згідно із щоденними даними диспетчерських служб підприємств-перевізників).
- (27) Відповідно до інформації, отриманої від надавача, планується придбати в рамках інвестиційного Підпроекту нових 100 одиниць низькопідлогових автобусів з трьома пасажирськими дверима, мінімальною пасажиромісткістю 95 пасажирів, довжиною 12 м та мінімальним радіусом повороту від 6 м, з двигуном не нижче типу Євро 5 (Diesel) та потужністю понад 200 кВт. Ці автобуси будуть оснащені 3 програмованими зовнішніми маршрутами LED-табло та системами кондиціонування, аудіоінформування пасажирів та відеонагляду. Новий рухомий склад буде додано до наявного рухомого складу ЛК АТП № 1 для зменшення інтервалів руху.
- (28) Реалізація Підпроекту дозволить:
- поліпшити організацію перевезень пасажирів та якості надання транспортних послуг;
 - знизити інтервал на маршрутах, що обслуговуються ЛК АТП № 1 на 29,7 %;
 - збільшити кількість перевезених пасажирів на 33 %;
 - знизити собівартість та підвищити рівень прибутковості послуг перевезення за рахунок зниження витрат на обслуговування та експлуатацію;
 - оновити інноваційну технічну базу за рахунок оновлення парку сучасними автобусами;
 - покращити екологічну ситуацію в місті за рахунок підвищення екологічних стандартів автобусного транспорту (євро 5 – євро 6).
- (29) Разом із тим реалізація Підпроекту дозволить досягти таких соціальних результатів:
- покращити соціально значущий вид транспорту;
 - підвищити безпеку та комфорт перевезень громадян міста, швидкість пасажирських перевезень;

- підвищити надійність перевезень та рівень задоволеності мешканців послугами перевезення у громадському транспорті;
 - знизити рівень забруднення шкідливими викидами за рахунок зменшення потреби у використанні приватного автотранспорту;
 - покращити умови праці працівників депо та водіїв ЛК АТП № 1 та залучити нових найманих працівників для роботи на підприємстві;
 - збільшити доходи ЛК АТП № 1 за рахунок збільшення обсягів перевезень;
 - знизити витрати на матеріали, запасні частини та заробітну плату персоналу, який здійснює ремонтні роботи;
 - підвищити конкурентоспроможність муніципального громадського транспорту;
 - покращити загальну ефективність та знизити собівартість громадського транспорту.
- (30) Пунктом 6.01 статті 6 Фінансової угоди передбачено, що позичальник використовує всі запозичені ним за цією угодою кошти виключно для виконання проєкту «Міський громадський транспорт України» через фінансування Підпроєктів, які є предметом Запитів на виділення коштів, схвалених Банком, і, за умови попередньої письмової згоди ЄІБ, технічної підтримки, якої вимагає Керівний комітет, група з управління та підтримки проєкту та/або група впровадження проєкту та яка є необхідною для реалізації проєкту «Міський громадський транспорт України».
- (31) Відповідно до пункту 6.04 статті 6 Фінансової угоди, позичальник (ЛК АТП № 1) забезпечує таке:
1. Кожен Кінцевий бенефіціар придбає устаткування, отримає послуги та замовить роботи для кожного Підпроєкту у рамках прийнятної процедури закупівель, що відповідає вимогам Банку та його політичним принципам і стандартам, зазначеним в його Посібнику з питань закупівель та викладеним у посібнику з процедур програми.
 2. Кожен Кінцевий бенефіціар:
 - дозволяє незалежним спостерігачам відвідувати його приміщення під час усіх етапів проведення тендерів;
 - надає Банку право проведення тендерів за кожним Підпроєктом, а саме: розглядає звіти з оцінки до їх схвалення відповідними комітетами з оцінки та визначає місце проведення оцінки тендерних пропозицій та спосіб отримання й зберігання тендерних пропозицій; забезпечує, що кожен Кінцевий бенефіціар гарантуватиме, що всі договори за Підпроєктом, що передбачається закупити після Дати набуття чинності цієї Угодою (відповідно до принципів і стандартів закупівель згідно з першим пунктом), мають містити:
 - 1) вимогу до відповідного підрядника оперативно інформувати Банк і Позичальника про обґрунтоване обвинувачення, скаргу або інформацію щодо Забороненої поведінки щодо Підпроєкту;
 - 2) вимогу до відповідного підрядника вести бухгалтерські книги і записи щодо усіх фінансових операцій та видатків у зв'язку з Підпроєктом;
 - 3) право Банку, у випадку підозри щодо Забороненої поведінки, переглядати бухгалтерські книги і записи відповідного підрядника щодо усіх фінансових операцій та видатків у зв'язку з Підпроєктом та робити копії документів у тому обсязі, наскільки це дозволено законодавством.
- (32) Відповідно до підпункту хii пункту 6.05 статті 6 Фінансової угоди позичальник (ЛК АТП № 1) забезпечує, щоб до завершення відповідного Підпроєкту кожен Кінцевий бенефіціар уклав договір на надання послуг міського громадського транспорту з відповідним транспортним органом (управлінням), з урахуванням вимог Регламенту №1370/2007, стосовно фінансового та організаційного управління

наземним пасажирським транспортом або за формою і змістом, які відповідають вимогам ЄІБ.

4. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

- (33) 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.
- (34) 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.
- (35) 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.

4.1. Особливості здійснення повноважень органами місцевого самоврядування під час надання гарантій

- (36) Підпунктом 1 пункту «а» статті 29 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» встановлено, що до відання виконавчих органів сільських, селищних, міських рад належать власні (самоврядні) повноваження управління в межах, визначених радою, майном, що належить до комунальної власності відповідних територіальних громад.
- (37) Відповідно до частини другої статті 17 Бюджетного кодексу України місцеві гарантії можуть надаватися за рішенням Верховної Ради Автономної Республіки Крим, відповідної міської ради для забезпечення повного або часткового виконання боргових зобов'язань суб'єктів господарювання – резидентів України, що належать до комунального сектору економіки, розташовані на відповідній території та здійснюють на цій території реалізацію інвестиційних проєктів, метою яких є розвиток комунальної інфраструктури або впровадження ресурсозберігаючих технологій.
- (38) Відповідно до частини третьої статті 17 Бюджетного кодексу України державні/місцеві гарантії надаються на умовах платності, строковості, а також забезпечення виконання зобов'язань у спосіб, передбачений законом.
- (39) Обов'язковою умовою надання місцевої гарантії є укладення договору між відповідним місцевим фінансовим органом та суб'єктом господарювання про погашення заборгованості суб'єкта господарювання перед територіальною громадою міста за виконання гарантійних зобов'язань. Істотними умовами такого договору мають бути зобов'язання суб'єкта господарювання:

- внести плату за надання місцевої гарантії;
 - надати майнове або інше забезпечення виконання зобов'язань за гарантією;
 - відшкодувати витрати місцевого бюджету, пов'язані з виконанням гарантійних зобов'язань;
 - сплатити пеню за прострочення відшкодування зазначених витрат. Пеня нараховується за кожний день прострочення сплати заборгованості в національній валюті з розрахунку 120 відсотків річних облікової ставки Національного банку України за офіційним курсом гривні до іноземної валюти, встановленим Національним банком України на день нарахування пені;
 - надати гаранту права на договірне списання банком коштів із рахунків суб'єкта господарювання на користь гаранта.
- (40) Державні (місцеві) гарантії не надаються для забезпечення боргових зобов'язань суб'єктів господарювання, якщо безпосереднім джерелом повернення кредитів (позик) передбачаються кошти державного (місцевого) бюджету (крім боргових зобов'язань, що виникають за кредитами (позиками) від міжнародних фінансових організацій).
- (41) Відповідно до пункту 2 Порядку надання місцевих гарантій, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 14.05.2012 № 541 (далі – Порядок надання місцевих гарантій), місцеві гарантії надаються на підставі рішення Верховної Ради Автономної Республіки Крим або відповідної міської ради, яке повинно містити такі відомості:
- назву інвестиційного проєкту, для виконання (реалізації) якого залучається кредит (позика) під гарантію;
 - повне найменування та місцезнаходження суб'єкта господарювання, для забезпечення боргових зобов'язань якого надається гарантія;
 - умови надання кредиту (позики) – обсяг, строк, відсотки за користування кредитом (позикою) та строки їх сплати;
 - обсяг гарантійних зобов'язань та порядок їх виконання;
 - строк надання гарантії;
 - розмір і вид забезпечення виконання боргових зобов'язань позичальника;
 - розмір плати за надання гарантії.
- (42) Згідно з пунктом 4 Порядку надання місцевих гарантій обсяг та умови надання місцевих гарантій погоджуються з Міністерством фінансів України шляхом надсилання Верховною Радою Автономної Республіки Крим або міською радою, що має намір надати місцеву гарантію, письмового повідомлення.
- (43) Крім того, постановою Кабінету Міністрів України від 27.01.2016 № 70 затверджено Порядок підготовки, реалізації, проведення моніторингу та завершення реалізації проєктів економічного і соціального розвитку України, що підтримуються міжнародними фінансовими організаціями. Важливою умовою надання гарантій є укладення договору між Міністерством фінансів України (відповідним місцевим фінансовим органом) та суб'єктом господарювання про погашення заборгованості суб'єкта господарювання перед державою (Автономною Республікою Крим чи територіальною громадою міста) у випадку настання виплат за гарантією.

4.2. Послуги, що становлять загальний економічний інтерес

- (44) 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.

- (45) 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.
- (46) 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.
- (47) 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».
- (48) 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.
- (49) 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.
- (50) 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.

- (51) 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.
- (52) Відповідно до 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.
- (53) Комісія також вважає, що послуги, які визначаються як ПЗЕІ, повинні бути адресовані громадянам або бути в інтересах суспільства в цілому.
- (54) 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 такої процедури не було дотримано, 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.
- (55) 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.

- (56) 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.
- (57) 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.
- (58) Повідомленням Комісії також встановлено детальні правила, якими буде задовольнятися кожен із критеріїв, передбачений Рішенням у справі Altmark.
- (59) 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.
- (60) Зміст другого критерію Рішення у справі Altmark розкрито в розділі 3.4 Повідомлення Комісії.
- (61) 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.
- (62) 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.
- (63) 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.

- (64) 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.
- (65) 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.

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

- (66) 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 (з урахуванням змін, внесених Регламентом (ЄС) № 2016/2338) (далі – Регламент).
- (67) 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.
- (68) Статтею 1 Регламенту встановлено, що компетентні органи держав-членів покладають зобов'язання або укладають договори про надання публічних послуг, відшкодовують операторам публічних послуг понесені витрати та/або надають ексклюзивні права у відповідь на виконання зобов'язань з надання публічної послуги.
- (69) Відповідно до статті 2 Регламенту:
договір на державну послугу означає один або більше юридично обов'язкових актів, що підтверджують угоду між компетентним органом та оператором громадських послуг щодо доручення цьому оператору публічних послуг управління та експлуатації послуг громадського пасажирського транспорту, що підпадають під зобов'язання з надання публічних послуг; залежно від законодавства держави-члена, договір може також складатися з рішення, прийнятого компетентним органом у формі індивідуального законодавчого чи регуляторного акта, або містити умови, за яких компетентний орган сам надає послуги або доручає надання таких послуг внутрішньому оператору;
загальне правило означає захід, який застосовується без дискримінації до всіх послуг громадського пасажирського транспорту одного типу в певній географічній області, за яку відповідає компетентний орган;

компенсація за надання громадських послуг означає будь-яку вигоду, у 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, у якому ці послуги надавалися;

громадський пасажирський транспорт – це послуги загального економічного інтересу у сфері пасажирського транспорту, що надаються громадянам на недискримінаційній та постійній основі.

- (70) Статтею 3 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. Контракт про надання громадських послуг та загальні правила повинні визначити чіткі правила для того, щоб розмір компенсації був адекватним з огляду на забезпечення бажаного рівня ефективності та якості послуг.
- (71) Пунктом 2 додатка до Регламенту передбачено, що компенсація не може перевищувати суму, що відповідає чистому фінансовому ефекту, еквівалентному загальному впливу, позитивному чи негативному, дотриманню зобов'язання щодо надання послуг загального економічного інтересу на витрати та дохід оператора, який надає такі послуги.
- (72) Відповідно до статті 4 Регламенту договір про надання громадських послуг та загальні правила повинні 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;
 - характер та ступінь наданих виключних прав у спосіб, що запобігає надмірній компенсації, 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;
 - 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.
- (73) Тривалість дії договору не повинна перевищувати 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту залізничним чи іншим рейковим транспортом.
- (74) Пунктом 2 статті 5 Регламенту передбачено, зокрема, що будь-який компетентний орган місцевої влади, що забезпечує надання громадських послуг, якщо це прямо не заборонено національним законодавством, може приймати рішення про самостійне надання послуг громадського пасажирського транспорту чи доручати надання громадських послуг відокремленим підприємствам, щодо яких орган місцевої влади 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 органу влади в керівних або наглядових органах,

- права власності, вплив та контроль над стратегічними рішеннями чи індивідуальними управлінськими рішеннями;
- 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.
- (75) 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.
- (76) 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.
- (77) 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 є сумісною із наданням послуг загального економічного інтересу, 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. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ СПРАВИ

5.1. Віднесення послуг громадського транспорту до ПЗЕІ

- (78) Відповідно до статті 1 Закону України «Про транспорт» розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється відповідно до державних цільових програм з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою.

- (79) 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.
- (80) 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.
- (81) 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.
- (82) 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 засобів їх технічного обслуговування і ремонту;
 - стимулювання розвитку ринку відповідних послуг.
- (83) 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».
- (84) 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.**
- (85) Статтею 43 Закону України «Про автомобільний транспорт» передбачено, що визначення автомобільного перевізника на автобусному маршруті загального користування здійснюється виключно на конкурсних засадах.

- (86) Відповідно до статті 2 Статуту ЛК АТП № 1, основною метою діяльності підприємства є, зокрема, надання послуг з перевезення пасажирів громадським транспортом (автобусами), які пов'язані із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян.
- (87) Відповідно до інформації, отриманої від надавача, ЛК АТП № 1 є єдиним автобусним перевізником у місті Львові, що належить до комунальної власності Львівської міської ради.
- (88) 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 (автобуси), пов'язане із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, що не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки, є послугами загального економічного інтересу.
- (89) Отже, надання гарантії Львівської міської ради щодо кредитних зобов'язань ЛК АТП № 1 згідно з угодою про передачу коштів позики між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Львівською міською радою та ЛК АТП № 1 для реалізації Підпроекту, який спрямований на поліпшення якості перевезення пасажирів міста, а саме на придбання нових 100 одиниць автобусів, які будуть додані до наявного рухомого складу, є компенсацією витрат, які пов'язані з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес.

5.2. Оцінка заходу державної підтримки на відповідність критеріям у справі Altmark

- (90) 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.
- (91) 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 підприємства з обслуговування населення чітко встановлені та визначені Законом України «Про автомобільний транспорт», Статутом та Договорами про організацію перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування у місті Львові, укладеними між управлінням транспорту департаменту житлового господарства та інфраструктури Львівської міської ради та ЛК АТП № 1: № 4А/Т від 05.11.2018, 5А/Т від 05.11.2018, 6А/Т від 05.11.2018, 7А/Т від 05.11.2018, № 54/19-А/Т від 27.10.2019, № 52/19-А/Т від 27.10.2019, № 51/19-А/Т від 27.10.2019, № 50/19-А/Т від 27.10.2019, № 55/19-А/Т від 27.10.2019, № 53/19-А/Т від 27.10.2019, які містять чіткий перелік маршрутів, на яких ЛК АТП № 1 здійснює перевезення пасажирів автомобільним транспортом (автобусами), та термін дії договору.
Отже, вимогу критерію дотримано;
 - *параметри, на підставі яких розраховується компенсація, визначені заздалегідь об'єктивним і прозорим способом.*
Надавач не надав інформації та підтвердних документів щодо параметрів, на підставі яких обчислюється компенсація. Зокрема, незрозуміло, чому саме такий обсяг кредиту надається ЛК АТП № 1, та чим такий обсяг обґрунтовано. Чому саме така кількість

автобусів необхідна ЛК АТП № 1 для надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, а саме перевезення пасажирів. Надавач не надав методики розрахунку компенсації, контролю й перегляду компенсації.

Отже, вимогу критерію не дотримано;

- *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.*

Львівська міська рада повідомила, 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 надали 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;

Отже, вимогу критерію не дотримано;

- *суб'єкт господарювання, який надає ці послуги, повинен бути обраний шляхом проведення процедури публічних закупівель. Якщо такої процедури не було дотримано, рівень необхідної компенсації визначається на основі аналізу витрат, які є типовими для цього суб'єкта господарювання, і належним чином забезпечений транспортними засобами для здійснення цих послуг, враховуючи відповідний дохід підприємства та розумний прибуток.*

Надавач повідомив, що ЛК АТП № 1 здійснює перевезення пасажирів автомобільним транспортом у місті Львові, що було обрано на конкурсних засадах, відповідно до наказів:

- 1) наказ від 01.11.2018 № 22 «Про введення в дію рішення конкурсного комітету від 05.09.2019 року» щодо об'єктів конкурсу: № 1 (маршрути № 5А, № 6А, № 28, № 46), № 2 (маршрути № 3А, № 4А, № 10, № 29, № 52), № 3 (маршрути № 1А, № 9, № 20, № 47А), № 5 (маршрути № 2А, № 16, № 32, № 45);
- 2) наказ від 17.09.2019 № 22 «Про введення в дію рішення конкурсного комітету від 26.10.2018 року» щодо об'єктів конкурсу: № 1 (маршрут № 8А), № 3 (маршрут № 18А), № 4 (маршрут № 19), № 9 (маршрут № 37), № 10 (маршрут № 40), № 12 (маршрут № 49).

Договори укладено строком на 5 років.

Отже, вимогу критерію дотримано.

- (92) Отже, Львівська міська рада не надала 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.
- (93) Враховуючи викладене, чотири сукупних критерії Altmark кумулятивно не дотримано.
- (94) Отже, державна підтримка для здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині надання гарантії Львівської міської ради щодо кредитних зобов'язань ЛК АТП № 1 згідно з угодою про передачу коштів позики між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Львівською міською радою та

ЛК АТП № 1 для реалізації Підпроєкту, який спрямований на поліпшення якості перевезення пасажирів міста, а саме на придбання нових 100 одиниць автобусів, які будуть додані до наявного рухомого складу, **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.

5.3. Визнання належності заходу підтримки до державної допомоги

5.3.1. Надання підтримки суб'єкту господарювання

- (95) 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.
- (96) ЛК АТП № 1, якому надається державна підтримка у формі гарантії, є суб'єктом господарювання у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

5.3.2. Надання підтримки за рахунок ресурсів держави

- (97) 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.
- (98) Надання гарантії Львівської міської ради щодо кредитних зобов'язань ЛК АТП № 1 згідно з угодою про передачу коштів позики між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Львівською міською радою та ЛК АТП № 1 для реалізації Підпроєкту, який спрямований на поліпшення якості перевезення пасажирів міста, а саме на придбання нових 100 одиниць автобусів, які будуть додані до наявного рухомого складу, що здійснюється за рахунок коштів місцевого бюджету міста Львова, тобто за рахунок ресурсів держави в розумінні Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

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

- (99) Повідомлена підтримка спрямована на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині надання гарантії Львівської міської ради щодо кредитних зобов'язань ЛК АТП № 1 згідно з угодою про передачу коштів позики між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Львівською міською радою та ЛК АТП № 1 для реалізації Підпроєкту, який спрямований на поліпшення якості перевезення пасажирів міста, а саме на придбання нових 100 одиниць автобусів, які будуть додані до наявного рухомого складу для ЛК АТП № 1, яке здійснює перевезення пасажирів міським автомобільним транспортом (автобусами).

- (100) Надання компенсації одному суб'єкту господарювання є вибірковим та встановлює для нього перевагу серед інших суб'єктів господарювання, що працюють на ринку надання послуг з перевезень пасажирів у місті Львові.
- (101) Отже, у результаті отримання повідомленої фінансової підтримки ЛК АТП № 1 набуває переваг, що недоступні іншим суб'єктам господарювання у звичайних ринкових умовах.

5.3.4. Спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції

- (102) Підтримка надається ЛК АТП № 1, тобто одному суб'єкту господарювання, який здійснює діяльність на ринку надання послуг з перевезень пасажирів у місті Львові. Державна підтримка ЛК АТП № 1 надає йому переваги, 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.
- (103) Отже, надання гарантії Львівської міської ради щодо кредитних зобов'язань ЛК АТП № 1 згідно з угодою про передачу коштів позики між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Львівською міською радою та ЛК АТП № 1, що виділяються на підставі Фінансової угоди для реалізації Підпроєкту, який спрямований на поліпшення якості перевезення пасажирів міста, а саме на придбання нових 100 одиниць автобусів, які будуть додані до наявного рухомого складу, спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції.

5.3.5. Віднесення повідомленої державної підтримки до державної допомоги

- (104) Повідомлена державна підтримка, яка надається у формі гарантії Львівської міської ради щодо кредитних зобов'язань ЛК АТП № 1 згідно з угодою про передачу коштів позики між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Львівською міською радою та ЛК АТП № 1, що виділяються на підставі Фінансової угоди для реалізації Підпроєкту, який спрямований на поліпшення якості перевезення пасажирів міста, а саме на придбання нових 100 одиниць автобусів, які будуть додані до наявного рухомого складу, є державною допомогою у розумінні Закону.

5.4. Оцінка допустимості державної допомоги

- (105) 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.
- (106) 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.

- (107) 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.
- (108) *Компетентні органи держав-членів покладають зобов'язання або укладають договори про надання публічних послуг, відшкодовують операторам публічних послуг понесені витрати та/або надають ексклюзивні права у відповідь на виконання зобов'язань з надання публічної послуги.*
- (109) На підставі вищенаведеного та інформації, наданої у Повідомленні, державна допомога надається ЛК АТП № 1 за рахунок бюджету міста Львова, тобто за рахунок місцевих ресурсів.
- (110) Відповідно до статті 6 Закону України «Про автомобільний транспорт» реалізація державної політики у сфері автомобільного транспорту здійснюється через центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, місцеві органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування. Органи місцевого самоврядування формують мережу міських автобусних маршрутів загального користування і здійснюють у межах своїх повноважень контроль за дотриманням законодавства у сфері автомобільного транспорту на відповідній території, запроваджують автоматизовану систему обліку оплати проїзду та встановлюють порядок її функціонування, а також види, форми носіїв, порядок обігу та реєстрації проїзних документів; визначають особу, уповноважену здійснювати справляння плати за транспортні послуги в разі запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду.
- (111) Згідно зі статтею 42 Закону України «Про автомобільний транспорт»: договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування міському, приміському та міжміському, які не виходять за межі території області (внутрішньообласні маршрути), укладається між органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування та автомобільним перевізником і вважається укладеним з моменту його підписання сторонами.
- (112) Отже, ЛК АТП № 1 виконує транспортну роботу відповідно до покладених на нього зобов'язань згідно з договором про перевезення пасажирів та Законом України «Про автомобільний транспорт».
- (113) *Статтею 3 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.*
- (114) *Пунктом 2 додатка до Регламенту передбачено, що компенсація не може перевищувати суму, що відповідає чистому фінансовому ефекту, еквівалентному загальному впливу, позитивному чи негативному, дотриманню зобов'язання щодо надання послуг загального економічного інтересу на витрати та дохід оператора, який надає такі послуги.*
- (115) *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;*
- *характер та ступінь наданих виключних прав способом, що запобігає надмірній компенсації, 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 в підприємстві, та розумного рівня прибутку;*
- *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.*

(116) 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.

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

(118) 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. 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.

(119) 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, з метою **визначення автомобільного перевізника на конкурсних засадах є, зокрема, саме забезпечення виконання соціально значущих перевезень.**

(120) У конкурсі з визначення пасажирського перевізника на міських автобусних маршрутах загального користування можуть брати участь перевізники, які мають ліцензію на право надання послуг з перевезення пасажирів автомобільним транспортом, на

законних підставах використовують у достатній кількості сертифіковані автобуси відповідного класу та відповідають вимогам статей 34, 45 Закону України «Про автомобільний транспорт».

- (121) Умови проведення конкурсу з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування в місті Львові, затверджені наказом департаменту житлового господарства та інфраструктури управління транспорту від 12 липня 2018 р. № 17.
- (122) Відповідно до наявної інформації, ЛК АТП № 1 здійснює перевезення пасажирів автомобільним транспортом у місті Львові, що було обрано на конкурсних засадах, відповідно до наказу від 17.09.2019 № 22 щодо визначення переможців конкурсу на міських автобусних маршрутах загального користування щодо об'єктів конкурсу: № 1 (маршрут № 8А), № 3 (маршрут № 18А), № 4 (маршрут № 19), № 9 (маршрут № 37), № 10 (маршрут № 40), № 12 (маршрут № 49). Договори укладено строком на 5 років.
- (123) Львівська міська рада надала Договори про організацію надання транспортних послуг міським наземним автомобільним транспортом щодо кожного маршруту, за якими ЛК АТП № 1 здійснює перевезення пасажирів автобусами, а саме:
- Договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування № 4А/Т від 05.11.2018 (маршрут № 28, сполучення «вул. Мазепи (сmt Рудно)» – «вул. Варшавська», маршрут № 46, сполучення «вул. П. Орлика» – «пр. Ч. Каліни», маршрут № 5А, сполучення «м. Винники» (вул. Кільцева) – «пл. Різні», маршрут № 6А, сполучення «вул. І. Величковського» – «пл. Галицька»);
 - Договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування № 5А/Т від 05.11.2018 (маршрут № 52, сполучення «АС «Західна» – «пл. Різні», маршрут № 10, сполучення «Головний залізничний вокзал» – «ТРЦ Кінг Крос», маршрут № 4А, сполучення «пл. Різні» – «пр. Ч. Каліни»; маршрут № 29, сполучення «Головний залізничний вокзал» – «м. Винники», маршрут № 3А, сполучення «пл. Різні» – «ТРЦ Кінг Крос»);
 - Договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування № 6А/Т від 05.11.2018 (маршрут № 47А, сполучення «ст. Підзамче» – «пр. Ч. Каліни», маршрут № 20, сполучення «вул. Суботівська» – «вул. Польова», маршрут № 9, сполучення «сmt Муроване» – «вул. Максимовича», маршрут № 1А, сполучення «Галицьке перехрестя» – «пл. Галицька»);
 - Договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування № 7А/Т від 05.11.2018 (маршрут № 45, сполучення «вул. І. Пулюя» – «пл. Галицька», маршрут № 32, сполучення «Головний залізничний вокзал» – «пр. Ч. Каліни», маршрут № 16, сполучення «вул. Сихівська» – «Головний залізничний вокзал», маршрут № 2А, сполучення «АС «Західна»» – «вул. Університетська»);
 - Договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування № 54/19-А/Т від 27.09.2019 (маршрут № 40, сполучення «м. Винники» – «ТРЦ Кінг Крос»);
 - Договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування № 52/19-А/Т від 27.09.2019 (маршрут № 19, сполучення «вул. Антонича» – «вул. Миколайчука»);

- Договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування № 51/19-А/Т від 27.09.2019 (маршрут № 18, сполучення «вул. Суботівська» – «вул. Транк Глинянський»);
- Договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування № 50/19-А/Т від 27.09.2019 (маршрут № 8А, сполучення «вул. Зернова» – «вул. В. Івасюка»);
- Договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування № 55/19-А/Т від 27.10.2019 (маршрут № 49, сполучення «Рясне 2» – «Приміський вокзал»);
- Договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування № 53/19-А/Т від 27.09.2019 (маршрут № 37, сполучення «вул. Під Голоском» – «вул. Г. Хоткевича»).

Проте, договір не містить параметрів, на підставі яких розраховується компенсація механізму для уникнення й повернення надмірної компенсації, що не відповідає нормам статті 4 Регламенту.

- (124) **Компетентний орган місцевого самоврядування, якщо це прямо не заборонено національним законодавством, може приймати рішення про самостійне надання послуг громадського пасажирського транспорту. При вирішенні, чи здійснює компетентний орган контроль над підприємством, беруться до уваги: ступінь представництва органу влади в керівних або наглядових органах, право власності, вплив та контроль над стратегічними рішеннями чи індивідуальними управлінськими рішеннями, відповідно до пункту 2 статті 5 Регламенту.**
- (125) Згідно зі статтею 1 Статуту ЛК АТП № 1 належить до комунальної власності територіальної громади міста Львова й підпорядковується Управлінню транспорту департаменту житлового господарства та інфраструктури Львівської міської ради.
- (126) Відповідно до статті 3 Статуту ЛК АТП № 1 основною метою діяльності підприємства є, зокрема, надання послуг з перевезення пасажирів громадським транспортом (автобусами).
- (127) Відповідно до статті 4 Статуту Майно ЛК АТП № 1 є комунальною власністю територіальної громади міста Львова й закріплено за ним на праві господарського відання, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.
- (128) **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, відповідно до пункту 2 статті 5 Регламенту.**
- (129) ЛК АТП № 1 не бере участі в інших тендерах на надання послуг із перевезення пасажирів за межами території компетентного місцевого органу, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.
- (130) **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.**

- (131) Повідомлена державна підтримка, яка надається у формі гарантії Львівської міської ради щодо кредитних зобов'язань ЛК АТП № 1 згідно з угодою про передачу коштів позики між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Львівською міською радою та ЛК АТП № 1, що виділяються на підставі Фінансової угоди для реалізації Підпроєкту, який спрямований на поліпшення якості перевезення пасажирів міста, а саме на придбання нових 100 одиниць автобусів, які будуть додані до наявного рухомого складу.
- (132) Відповідно до інформації, отриманої від надавача, ЛК АТП № 1 не здійснює ведення окремих розрахункових рахунків, належного розподілу доходів та витрат на надання послуг, на які спрямовується державна допомога.
- (133) ***Враховуючи вимогу частини четвертої статті 263 Угоди, а також пункт 1 додатка до Регламенту, Львівська міська рада повинна розробити Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до вимог додатка до Регламенту.***
- (134) Львівська міська рада повідомила, 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.
- (135) 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.
- (136) Надавач повідомив, що до розрахунку тарифу на перевезення пасажирів наземним пасажирським транспортом включена сума амортизаційних відрахувань.
- (137) Враховуючи викладене, державна підтримка у формі гарантії Львівської міської ради для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим Львівським комунальним автотранспортним підприємством № 1 у Міністерства фінансів України за угодою про передачу коштів позики між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Львівською міською радою та Львівським комунальним автотранспортним підприємством № 1 для реалізації підпроєкту «Придбання автобусів (100 великих одиниць)» проєкту «Міський громадський транспорт України», що виділятиметься на підставі Фінансової угоди (проєкт «Міський громадський транспорт України») між Україною та Європейським інвестиційним банком від 11.11.2016 FI № 85.103 Serapis № 2015-0503, ратифікованої Законом України від 12.04.2017 № 2009-VIII, на період з 27.12.2019 по 27.12.2041, є **допустимою державною допомогою** відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», за умови виконання Львівською 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 міським пасажирським транспортом (автобусами), 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) з метою уникнення отримання Львівським комунальним автотранспортним підприємством № 1 надмірної компенсації за придбані автобуси, якщо до тарифу на перевезення пасажирів автомобільним транспортом включатимуться амортизаційні нарахування за придбані автобуси, та при цьому виконання боргових зобов'язань за кредитом буде виконуватися за рахунок отриманої гарантії, Львівське комунальне автотранспортне підприємство № 1 повинно забезпечити повернення надавачу коштів, отриманих від сплати за послуги перевезення пасажирів у частині компенсації вартості придбаних автобусів;
 - 4) забезпечити ведення на ЛК АТП № 1 окремих розрахункових рахунків, належного розподілу доходів та витрат щодо надання послуг, на які спрямовується державна допомога, а також здійснити заходи щодо запобігання витрачання державних коштів на інші види господарської діяльності;
 - 5) забезпечити використання придбаних нових 100 одиниць автобусів, які будуть додані до наявного рухомого складу Львівського комунального автотранспортного підприємства № 1 відповідно до договорів про виконання транспортних послуг з перевезення пасажирів, укладених між управлінням транспорту департаменту житлового господарства та інфраструктури Львівської міської ради та Львівським комунальним автотранспортним підприємством № 1, виключно на маршрутах:
 - маршрут № 28, сполучення «вул. Мазепи (сmt Рудно)» – «вул. Варшавська», маршрут № 46, сполучення «вул. П. Орлика» – «пр. Ч. Калини», маршрут № 5А, сполучення «м. Винники» (вул. Кільцева) – «пл. Різні», маршрут № 6А, сполучення «вул. І. Величковського» – «пл. Галицька» (Договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування № 4А/Т від 05.11.2018);
 - маршрут № 52, сполучення «АС «Західна» – «пл. Різні», маршрут № 10, сполучення «Головний залізничний вокзал» – «ТРЦ Кінг Крос», маршрут № 4А, сполучення «пл. Різні» – «пр. Ч. Калини»; маршрут № 29, сполучення «Головний залізничний вокзал» – «м. Винники», маршрут № 3А, сполучення «пл. Різні» – «ТРЦ Кінг Крос» (Договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування № 5А/Т від 05.11.2018);
 - маршрут № 47А, сполучення «ст. Підзамче» – «пр. Ч. Калини», маршрут № 20, сполучення «вул. Суботівська» – «вул. Польова», маршрут № 9, сполучення «сmt Муроване» – «вул. Максимовича», маршрут № 1А, сполучення «Галицьке перехрестя» – «пл. Галицька» (Договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування № 6А/Т від 05.11.2018);
 - маршрут № 45, сполучення «вул. І. Пулюя» – «пл. Галицька», маршрут № 32, сполучення «Головний залізничний вокзал» – «пр. Ч. Калини», маршрут № 16, сполучення «вул. Сихівська» – «Головний залізничний вокзал», маршрут № 2А, сполучення «АС «Західна»» – «вул. Університетська» (Договір про організацію

перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування № 7А/Т від 05.11.2018);

- маршрут № 40, сполучення «м. Винники» – «ТРЦ Кінг Крос» (Договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування № 54/19-А/Т від 27.09.2019);
- маршрут № 19, сполучення «вул. Антонича» – «вул. Миколайчука» (Договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування № 52/19-А/Т від 27.09.2019);
- маршрут № 18, сполучення «вул. Суботівська» – «вул. Транк Глинянський» (Договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування № 51/19-А/Т від 27.09.2019);
- маршрут № 8А, сполучення «вул. Зернова» – «вул. В. Івасюка» (Договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування № 50/19-А/Т від 27.09.2019);
- маршрут № 49, сполучення «Рясне 2» – «Приміський вокзал» (Договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування № 55/19-А/Т від 27.10.2019);
- маршрут № 37, сполучення «вул. Під Голоском» – «вул. Г. Хоткевича» (Договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування № 53/19-А/Т від 27.09.2019)

з метою недопущення, усунення та суттєвого обмеження конкуренції на автобусних маршрутах загального користування в місті Львові;

б) забезпечити повернення придбаних нових 100 одиниць автобусів на баланс Львівській міській раді після закінчення терміну дії договорів про виконання транспортних послуг з перевезення пасажирів, укладених між управлінням транспорту департаменту житлового господарства та інфраструктури Львівської міської ради та Львівським комунальним автотранспортним підприємством № 1, за маршрутами:

- № 28, сполучення «вул. Мазепи (сmt Рудно)» – «вул. Варшавська»;
- № 46, сполучення «вул. П. Орлика» – «пр. Ч. Калини»;
- № 5А, сполучення «м. Винники» (вул. Кільцева) – «пл. Різні»;
- № 6А, сполучення «вул. І. Величковського» – «пл. Галицька»;
- № 52, сполучення «АС «Західна» – «пл. Різні»;
- № 10, сполучення «Головний залізничний вокзал» – «ТРЦ Кінг Крос»;
- № 4А, сполучення «пл. Різні» – «пр. Ч. Калини»;
- № 29, сполучення «Головний залізничний вокзал» – «м. Винники»;
- № 3А, сполучення «пл. Різні» – «ТРЦ Кінг Крос»;
- № 47А, сполучення «ст. Підзамче» – «пр. Ч. Калини»;
- № 20, сполучення «вул. Суботівська» – «вул. Польова»;
- № 9, сполучення «сmt Муроване» – «вул. Максимовича»;
- № 1А, сполучення «Галицьке перехрестя» – «пл. Галицька»;
- № 45, сполучення «вул. І. Пулюя» – «пл. Галицька»;
- № 32, сполучення «Головний залізничний вокзал» – «пр. Ч. Калини»;
- № 16, сполучення «вул. Сихівська» – «Головний залізничний вокзал»;
- № 2А, сполучення «АС «Західна»» – «вул. Університетська»;
- № 40, сполучення «м. Винники» – «ТРЦ Кінг Крос»;
- № 19, сполучення «вул. Антонича» – «вул. Миколайчука»;

- № 18, сполучення «вул. Суботівська» – «вул. Транк Глинянський»;
- № 8А, сполучення «вул. Зернова» – «вул. В. Івасюка»;
- № 49, сполучення «Рясне 2» – «Приміський вокзал»;
- № 37, сполучення «вул. Під Голоском» – «вул. Г. Хоткевича».

(138) Разом із тим, якщо під час виконання умов Угоди про підготовку кредитного фінансування виникне необхідність у залученні коштів міського бюджету (фінансування повернення тіла кредиту та відсотків за користування кредитом), такий захід потребуватиме додаткового повідомлення до Комітету та здійснення додаткової оцінки.

(139) Наведені в цьому поданні 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».

(140) На подання з попередніми висновками від 21.12.2019 № 500-26.15/126-19-ДД/571-спр Львівська міська рада листом від 21.12.2019 № 2503-вих-2466 (вх. № 5-01/15433 від 21.12.2019) повідомила, що не має зауважень та заперечень.

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, за результатами опрацювання всіх обставин справи Антимонопольний комітет України

ПОСТАНОВИВ:

1. Визнати, що державна підтримка у формі гарантії Львівської міської ради для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим Львівським комунальним автотранспортним підприємством № 1 у Міністерства фінансів України за угодою про передачу коштів позики між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Львівською міською радою та Львівським комунальним автотранспортним підприємством № 1 для реалізації підпроєкту «Придбання автобусів (100 великих одиниць)» проєкту «Міський громадський транспорт України», що виділятиметься на підставі Фінансової угоди (проєкт «Міський громадський транспорт України») між Україною та Європейським інвестиційним банком від 11.11.2016 FI № 85.103 Serapis № 2015-0503, ратифікованої Законом України від 12.04.2017 № 2009-VIII на період з 27.12.2019 по 27.12.2041, є **державною допомогою** відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

2. Визнати, що державна підтримка, яка надаватиметься у формі гарантії Львівської міської ради для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим Львівським комунальним автотранспортним підприємством № 1 у Міністерства фінансів України за угодою про передачу коштів позики між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Львівською міською радою та Львівським комунальним автотранспортним підприємством № 1 підпроєкту «Придбання автобусів (100 великих одиниць)» у проєкті «міський громадський транспорт України», що виділяються на підставі Фінансової угоди (проєкт «Міський громадський транспорт України») між Україною

та Європейським інвестиційним банком від 11.11.2016 FI № 85.103 Serapis № 2015-0503, ратифікованої Законом України від 12.04.2017 № 2009-VIII на період з 27.12.2019 по 27.12.2041, є допустимою відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» за умови виконання Львівською 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 міським пасажирським транспортом (автобусами), 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) з метою уникнення отримання Львівським комунальним автотранспортним підприємством № 1 надмірної компенсації за придбані автобуси, якщо до тарифу на перевезення пасажирів автомобільним транспортом включатимуться амортизаційні нарахування за придбані автобуси, та при цьому виконання боргових зобов'язань за кредитом буде виконуватися за рахунок отриманої гарантії, Львівське комунальне автотранспортне підприємство № 1 повинно забезпечити повернення надавачу коштів, отриманих від сплати за послуги перевезення пасажирів у частині компенсації вартості придбаних автобусів;
- 4) забезпечити ведення на ЛК АТП № 1 окремих розрахункових рахунків, належного розподілу доходів та витрат щодо надання послуг, на які спрямовується державна допомога, а також здійснити заходи щодо запобігання витрачання державних коштів на інші види господарської діяльності;
- 5) забезпечити використання придбаних нових 100 одиниць автобусів, які будуть додані до наявного рухомого складу Львівського комунального автотранспортного підприємства № 1 відповідно до договорів про виконання транспортних послуг з перевезення пасажирів, укладених між управлінням транспорту департаменту житлового господарства та інфраструктури Львівської міської ради та Львівським комунальним автотранспортним підприємством № 1, виключно на маршрутах:
 - маршрут № 28, сполучення «вул. Мазепи (сmt Рудно)» – «вул. Варшавська», маршрут № 46, сполучення «вул. П. Орлика» – «пр. Ч. Каліни», маршрут № 5А, сполучення «м. Винники» (вул. Кільцева) – «пл. Різні», маршрут № 6А, сполучення «вул. І. Величковського» – «пл. Галицька» (Договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування № 4А/Т від 05.11.2018);
 - маршрут № 52, сполучення «АС «Західна» – «пл. Різні», маршрут № 10, сполучення «Головний залізничний вокзал» – «ТРЦ Кінг Крос», маршрут № 4А, сполучення «пл. Різні» – «пр. Ч. Каліни»; маршрут № 29, сполучення «Головний залізничний вокзал» – «м. Винники», маршрут № 3А, сполучення «пл. Різні» – «ТРЦ Кінг Крос» (Договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування № 5А/Т від 05.11.2018);
 - маршрут № 47А, сполучення «ст. Підзамче» – «пр. Ч. Каліни», маршрут № 20, сполучення «вул. Суботівська» – «вул. Польова», маршрут № 9, сполучення

«сmt Муроване» – «вул. Максимовича», маршрут № 1А, сполучення «Галицьке перехрестя» – «пл. Галицька» (Договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування № 6А/Т від 05.11.2018);

- маршрут № 45, сполучення «вул. І. Пулюя» – «пл. Галицька», маршрут № 32, сполучення «Головний залізничний вокзал» – «пр. Ч. Каліни», маршрут № 16, сполучення «вул. Сихівська» – «Головний залізничний вокзал», маршрут № 2А, сполучення «АС «Західна»» – «вул. Університетська» (Договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування № 7А/Т від 05.11.2018);

- маршрут № 40, сполучення «м. Винники» – «ТРЦ Кінг Крос» (Договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування № 54/19-А/Т від 27.09.2019);

- маршрут № 19, сполучення «вул. Антонича» – «вул. Миколайчука» (Договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування № 52/19-А/Т від 27.09.2019);

- маршрут № 18, сполучення «вул. Суботівська» – «вул. Транк Глинянський» (Договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування № 51/19-А/Т від 27.09.2019);

- маршрут № 8А, сполучення «вул. Зернова» – «вул. В. Івасюка» (Договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування № 50/19-А/Т від 27.09.2019);

- маршрут № 49, сполучення «Рясне 2» – «Приміський вокзал» (Договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування № 55/19-А/Т від 27.10.2019);

- маршрут № 37, сполучення «вул. Під Голоском» – «вул. Г. Хоткевича» (Договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування № 53/19-А/Т від 27.09.2019)

з метою недопущення, усунення та суттєвого обмеження конкуренції на автобусних маршрутах загального користування в місті Львові;

б) забезпечити повернення придбаних нових 100 одиниць автобусів на баланс Львівській міській раді після закінчення терміну дії договорів про виконання транспортних послуг з перевезення пасажирів, укладених між управлінням транспорту департаменту житлового господарства та інфраструктури Львівської міської ради та Львівським комунальним автотранспортним підприємством № 1, за маршрутами:

- № 28, сполучення «вул. Мазепи (сmt Рудно)» – «вул. Варшавська»;
- № 46, сполучення «вул. П. Орлика» – «пр. Ч. Каліни»;
- № 5А, сполучення «м. Винники» (вул. Кільцева) – «пл. Різні»;
- № 6А, сполучення «вул. І. Величковського» – «пл. Галицька»;
- № 52, сполучення «АС «Західна»» – «пл. Різні»;
- № 10, сполучення «Головний залізничний вокзал» – «ТРЦ Кінг Крос»;
- № 4А, сполучення «пл. Різні» – «пр. Ч. Каліни»;
- № 29, сполучення «Головний залізничний вокзал» – «м. Винники»;
- № 3А, сполучення «пл. Різні» – «ТРЦ Кінг Крос»;
- № 47А, сполучення «ст. Підзамче» – «пр. Ч. Каліни»;
- № 20, сполучення «вул. Суботівська» – «вул. Польова»;
- № 9, сполучення «сmt Муроване» – «вул. Максимовича»;
- № 1А, сполучення «Галицьке перехрестя» – «пл. Галицька»;
- № 45, сполучення «вул. І. Пулюя» – «пл. Галицька»;
- № 32, сполучення «Головний залізничний вокзал» – «пр. Ч. Каліни»;
- № 16, сполучення «вул. Сихівська» – «Головний залізничний вокзал»;
- № 2А, сполучення «АС «Західна»» – «вул. Університетська»;

- № 40, сполучення «м. Винники» – «ТРЦ Кінг Крос»;
 - № 19, сполучення «вул. Антонича» – «вул. Миколайчука»;
 - № 18, сполучення «вул. Суботівська» – «вул. Транк Глинянський»;
 - № 8А, сполучення «вул. Зернова» – «вул. В. Івасюка»;
 - № 49, сполучення «Рясне 2» – «Приміський вокзал»;
 - № 37, сполучення «вул. Під Голоском» – «вул. Г. Хоткевича»;
- 7) надавач державної допомоги зобов'язаний проінформувати Антимонопольний комітет України про виконання зобов'язань, викладених у пункті 2 резолютивної частини цього рішення, протягом року з дня прийняття рішення.

В. о. Голови Комітету

Н. СИДОРЕНКО