



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ

23 січня 2020 року

м. Київ

№ 47-р

Про результати розгляду
справи про державну допомогу

За результатами розгляду повідомлення про державну допомогу, надісланого Управлінням житлово-комунального господарства Хмельницької міської ради та Управлінням праці та соціального захисту населення Хмельницької міської ради, яке надійшло на Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 19689 (вх. № 362-ПДД від 27.05.2019), розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 24.07.2019 № 05/238-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/74-19-ДД про державну допомогу для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції (далі – Справа).

Антимонопольний комітет України, розглянувши матеріали справи № 500-26.15/17-19-ДД про державну допомогу та подання з попередніми висновками від 17.01.2020 № 500-26.15/74-19-ДД/19-спр,

ВСТАНОВИВ:

1. ПОРЯДОК ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ПІДТРИМКУ

- (1) На Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 19689 (вх. № 362-ПДД від 27.05.2019) Управлінням житлово-комунального господарства Хмельницької міської ради та Управлінням праці та соціального захисту населення Хмельницької міської ради відповідно до статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про нову державну допомогу (далі – Повідомлення).
- (2) Листами № 15-04-1064 від 12.07.2019 (вх. № 5-01/8060 від 16.07.2019) та № 15-04-1065 від 12.07.2019 (вх. № 5-01/8061 від 16.07.2019) Управління житлово-комунального господарства Хмельницької міської ради було надано додаткову інформацію до Повідомлення.
- (3) За результатами розгляду повідомлення про нову державну допомогу розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 24.07.2019 № 05/238-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/74-19-ДД про державну допомогу для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції. Листами Антимонопольного комітету України від 26.07.2019 № 500-29/05-9645 та 26.07.2019 № 500-29/05-9646 копію розпорядження направлено на адресу Управління житлово-комунального господарства Хмельницької міської ради та

Управління праці та соціального захисту населення Хмельницької 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 і зауважень щодо надання державної допомоги та іншої інформації у зв'язку з розглядом справи про державну допомогу

- (4) Листом № 15-04-1845 від 13.12.2019 (вх. № 5-01/15242 від 18.12.2019) Управлінням житлово-комунального господарства Хмельницької міської ради було надано додаткову інформацію до Повідомлення.

2. ВІДОМОСТІ ТА ІНФОРМАЦІЯ ВІД НАДАВАЧА ПІДТРИМКИ

2.1. Надавач підтримки

- (5) Управління житлово-комунального господарства Хмельницької міської ради (29013 м. Хмельницький, вул. Проскурівського підпілля, буд. 1, ідентифікаційний код юридичної особи 03356163).
- (6) Управління праці та соціального захисту населення Хмельницької міської ради (29013 м. Хмельницький, вул. Проскурівського підпілля, буд. 32, ідентифікаційний код юридичної особи 03198563).

2.2. Отримувач підтримки

- (7) Хмельницьке комунальне підприємство «Електротранс» (далі – ХКП «Електротранс», Підприємство) (29016, м. Хмельницький, вул. Тернопільська, буд. 15/2, ідентифікаційний код юридичної особи 03328646).

2.3. Мета (ціль) підтримки

- (8) Метою (ціллю) підтримки є:
- створення належних умов для надання населенню високоякісних послуг з перевезення;
 - забезпечення сталого функціонування громадського транспорту в місті Хмельницькому;
 - створення сприятливих умов для перевезення людей з обмеженими фізичними можливостями;
 - розвиток транспортної інфраструктури міста Хмельницького та транспортної мережі.

2.4. Очікуваний результат

- (9) Очікуваним результатом є, зокрема:
- збільшення питомої ваги електротранспорту та автобусів великої місткості на міських маршрутах з великим транспортним навантаженням і підвищеним рівнем забруднення довкілля;
 - комплексний розвиток маршрутної мережі громадського транспорту та її розгалуження до місць масового відпочинку й щільної житлової забудови;
 - оновлення парку тролейбусів і автобусів та створення нових робочих місць.

2.5. Форма підтримки

(10) Субсидії та поточні трансферти підприємствам (установам, організаціям).

2.6. Підстава для надання підтримки

(11) Закон України «Про міський електричний транспорт».

(12) Закон України «Про автомобільний транспорт».

(13) Рішення Хмельницької міської ради від 18.05.2016 № 7 «Про затвердження Програми розвитку міського електротранспорту м. Хмельницького на 2016-2020 роки».

2.7. Обсяг підтримки

(14) Загальний обсяг підтримки – 744 415 697 грн.

З них:

2016 рік – 91 169 035 грн;

2017 рік – 103 727 565 грн;

2018 рік – 82 159 097 грн;

2019 рік – 237 930 000 грн;

2020 рік – 229 430 000 грн.

№з/п	Найменування заходів	2016 рік
		факт
1	компенсація за пільговий проїзд електротранспортом	28 542 512 грн
2	компенсація за пільговий проїзд автотранспортом	880 219 грн
3	компенсація за пільговий проїзд студентів та інше по тролейбусах	883 753 грн
4	фінансова підтримка	11 000 000 грн
5	придбання тролейбусів (поповнення статутного капіталу)	46 067 000 грн
6	обладнання для обліку (поповнення статутного капіталу)	198 900 грн
7	автоматизована система продажу (поповнення статутного капіталу)	1 550 000 грн
8	інформаційне обладнання (поповнення статутного капіталу)	1 099 200 грн
9	капітальний ремонт тролейбуса (поповнення статутного капіталу)	947 451 грн
	РАЗОМ за 2016 рік:	91 169 035 грн

№з/п	Найменування заходів	2017 рік
		факт
1	компенсація за пільговий проїзд електротранспортом	48 228 165 грн
2	компенсація за пільговий проїзд автотранспортом	1 160 000 грн
3	компенсація за пільговий проїзд студентів та інше по тролейбусах	945 700 грн
4	фінансова підтримка	19 967 700 грн
5	придбання тролейбусів (поповнення статутного капіталу)	33 426 000 грн
6	РАЗОМ за 2017 рік:	103 727 565 грн

№з/п	Найменування заходів	2018 рік
		факт
1	компенсація за пільговий проїзд електротранспортом	65 187 800 грн
2	компенсація за пільговий проїзд автотранспортом	510 000 грн
3	компенсація за пільговий проїзд студентів та інше по тролейбусах	1 110 700 грн
4	фінансова підтримка	15 350 597 грн
	РАЗОМ за 2018 рік:	82 159 097 грн

№з/п	Найменування заходів	2019 рік
		план
1	компенсація за пільговий проїзд електротранспортом	33 500 000 грн
2	компенсація за пільговий проїзд студентів та інше по тролейбусах	980 000 грн
3	фінансова підтримка	30 000 000 грн
4	придбання тролейбусів	91 500 000 грн
5	капітальний ремонт тролейбуса	950 000 грн
6	проектування та будівництво тролейбусної лінії від вул. Козацької	20 000 000 грн
7	проектування та будівництво тролейбусної лінії від вул. Кам'янецької	15 000 000 грн
8	придбання автобусів	46 000 000 грн
	РАЗОМ за 2019 рік:	237 930 000 грн

№з/п	Найменування заходів	2020 рік
		план
1	компенсація за пільговий проїзд електротранспортом	33 500 000 грн
2	компенсація за пільговий проїзд студентів та інше по тролейбусах	980 000 грн
3	фінансова підтримка	30 000 000 грн
4	придбання тролейбусів	99 000 000 грн
5	капітальний ремонт тролейбуса	950 000 грн
6	проектування та будівництво тролейбусної лінії від вул. Кам'янецької	15 000 000 грн
7	придбання автобусів	50 000 000 грн
	РАЗОМ за 2020 рік:	229 430 000 грн

2.8. Тривалість підтримки

(15) 3 01.01.2016 по 31.12.2020.

3. ІНФОРМАЦІЯ, ОТРИМАНА ПІД ЧАС РОЗГЛЯДУ СПРАВИ

- (16) ХКП «Електротранс» розпочало свою діяльність 24.12.1970. На час відкриття підприємства було прокладено 16 км контактної мережі. На лінії працювало 14 тролейбусів.
- (17) На сьогодні ХКП «Електротранс» надає послуги з перевезення пасажирів електротранспортом на 21 маршрутах міста, автобусами - на 3 маршрутах та здійснює нерегулярні перевезення.
- (18) Працівниками комунального підприємства обслуговується: 193,2 км довжини контактної мережі в один провід; 3151 опори контактної мережі; 83, 2 км довжини кабельних мереж; 10 тягових підстанцій; 116 пасажирських тролейбусів, в тому числі 93 тролейбусів, які відпрацювали нормативний строк (83%); 4 спеціальних тролейбуси; 25 пасажирських автобусів; 26 одиниць спецтехніки.
- (19) Середній вік тролейбусів складає 22 роки, при нормальному терміні експлуатації – 10 років, а саме:
- 31 тролейбус експлуатується протягом 30-38 років;
 - 47 тролейбусів експлуатується протягом 25-29 років;
 - 15 тролейбусів – від 11 до 22 років;
 - 23 тролейбуси від 2 до 5 років;
- (20) Середній вік автобусів середній вік – 15 років, при нормальному строку експлуатації 10 років, в тому числі:
- 2 автобуси – від 31 – 32 років;
 - 3 автобуси – від 21 – 27 років;
 - 20 автобусів – від 11 до 12 років.

4. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

- (21) 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.
- (22) 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.
- (23) 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. 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, 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.
- (35) 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.
- (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 розкрито 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.

4.2. 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 (з урахуванням змін, внесених Регламентом (ЄС) № 2016/2338) (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) 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.
- (49) Відповідно до статті 2 Регламенту:
договір на публічну 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 експлуатацію 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.
- (50) 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.
- (51) 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.
- (52) 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.
- (53) Згідно зі статтею 2 Регламенту 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, в якому ці послуги надавалися.
- (54) 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.
- (55) 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.
- (56) У разі потреби, з урахуванням умов зносу активів, тривалість договору про надання транспортних послуг може бути збільшена максимум на 50 відсотків, якщо підприємство закуповує 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.
- (57) Пунктом 2 статті 5 Регламенту зазначено, 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 органа 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.
- (58) 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.

- (59) 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.
- (60) 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. ЩОДО ЧИННОЇ ДЕРЖАВНОЇ ДОПОМОГИ

- (61) Відповідно до пункту 18 частини першої статті 1 Закону чинна державна допомога – програма державної допомоги чи індивідуальна державна допомога, яка існувала на день набрання чинності цим Законом або щодо якої Уповноважений орган прийняв рішення про допустимість такої допомоги для конкуренції та строк дії якої ще не завершився.
- (62) Датою початку надання державної допомоги є дата набрання чинності нормативно-правовим чи розпорядчим актом, на підставі якого надається державна допомога.
- (63) «Програма розвитку міського електротранспорту м. Хмельницький на 2016-2020 роки» була затверджена рішенням Хмельницької міської ради № 7 від **18.05.2016**, тобто до набрання чинності Закону.
- (64) Як наслідок, державна допомога, що надається Хмельницькому комунальному підприємству «Електротранс» у формі субсидій та поточних трансфертів підприємствам (установам, організаціям) на компенсацію за пільговий проїзд електротранспортом, компенсацію за пільговий проїзд автотранспортом,

компенсацію за пільговий проїзд студентів тролейбусами, поповнення статутного капіталу підприємства (придбання тролейбусів, обладнання для обліку, автоматизованої системи продажу, інформаційного обладнання), фінансову підтримку, капітальний ремонт тролейбусів, придбання тролейбусів, придбання автобусів, проєктування та будівництво тролейбусної лінії від вул. Козацької, проєктування та будівництво тролейбусної лінії від вул. Кам'янецької на період з 01.01.2016 до 31.12.2020 розмірі 744 415 697 гривень, є **чинною державною допомогою відповідно до Закону.**

6. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ СПРАВИ

6.1. Віднесення послуг громадського транспорту до ПЗЕІ

- (65) 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.
- (66) Роз'яснення термінів, що використовуються в частині другій глави 10 Угоди про асоціацію, наведено у додатку XXIII до глави 10 Угоди про асоціацію. Пунктом «с» додатка XXIII визначено, що термін «послуги, що становлять загальний економічний інтерес» визначає економічну діяльність, яку органи державної влади визначають як таку, що має особливу важливість для громадян і яка не могла б здійснюватися (або здійснювалася б за інших умов) у разі відсутності державного втручання. Ця діяльність має особливі характеристики порівняно із загальним економічним інтересом інших видів економічної діяльності.
- (67) 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.
- (68) 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.
- (69) 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.

- (70) 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.
- (71) 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».
- (72) 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.
- (73) Відповідно до статті 1 Закону України «Про міський електричний транспорт»:
- міський електротранспорт – складова частина єдиної транспортної системи, призначена для перевезення громадян трамваями, тролейбусами, поїздами метрополітену на маршрутах (лініях) відповідно до вимог життєзабезпечення населених пунктів;
 - замовники транспортних послуг (замовники) – місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування та/або уповноважені ними юридичні особи, які замовляють транспортні послуги;
 - перевізник – юридична особа, яка в установленому порядку надає транспортні послуги, здійснюючи експлуатацію та утримання об'єктів міського електричного транспорту;
 - об'єкти міського електричного транспорту – рухомий склад, контактні мережі, тягові підстанції, колії трамвайні та метрополітену, а також споруди, призначені для надання транспортних послуг;
 - рухомий склад – трамвайні вагони, тролейбуси, вагони метрополітену;
 - транспортні послуги – перевезення пасажирів та їх багажу міським електричним транспортом, а також надання інших послуг, пов'язаних з таким перевезенням.
- (74) Відповідно до частини першої статті 5 Закону України «Про міський електричний транспорт» основною формою транспортного обслуговування населення є перевезення трамваями і тролейбусами за маршрутами, а метрополітену, швидкісним трамваєм – за лініями відповідно до затверджених в установленому порядку транспортних схем міст (регіонів).
- (75) Згідно з частиною першою статті 7 Закону України «Про міський електричний транспорт» державна політика у сфері міського електричного транспорту проводиться на засадах:

- доступності транспортних послуг для усіх верств населення;
 - пріоритетності розвитку міського електричного транспорту у містах з підвищеним рівнем забруднення довкілля та курортних регіонах;
 - створення сприятливих умов для виробництва вітчизняного рухомого складу та його удосконалення;
 - беззбиткової роботи перевізників.
- (76) Відповідно до частини третьої статті 8 Закону України «Про міський електричний транспорт» органи місцевого самоврядування, зокрема, забезпечують реалізацію державної політики у сфері міського електричного транспорту, розробляють регіональні та місцеві програми його розвитку і забезпечують їх виконання, створюють належні дорожні умови для здійснення перевезень, реалізують заходи з розвитку, вдосконалення та облаштування маршрутної мережі, виконують інші функції щодо створення безпечних умов діяльності у сфері міського електричного транспорту згідно із законодавством.
- (77) Згідно із статтею 11 Закону України «Про міський електричний транспорт» відносини замовників з перевізниками регулюються згідно із законодавством, а також договором про організацію надання транспортних послуг. У договорі про організацію транспортних послуг визначаються обсяги і якість транспортних послуг за маршрутами (лініями) згідно з розкладом руху, вартість перевезення пасажирів, обов'язки та права сторін, порядок та строки проведення розрахунків, інші умови надання транспортних послуг.
- (78) Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р, передбачено впровадження економічних та інших заходів стимулювання використання в містах екологічно більш чистих видів транспорту, зокрема електромобілів, міського електричного транспорту – метрополітенів, трамваїв, тролейбусів, електробусів, а також велосипедного (систем громадського прокату велосипедів) транспорту.
- (79) Згідно з частиною другою статті 14 Закону України «Про міський електричний транспорт» установлення тарифів на проїзд у транспорті здійснюється з урахуванням необхідності забезпечення беззбиткової роботи перевізників та забезпечення захисту малозабезпечених громадян. У разі встановлення рівня тарифу, який не покриває витрат, пов'язаних з перевезенням пасажирів, втрати перевізника компенсуються уповноваженим органом, яким затверджуються тарифи, за рахунок коштів відповідних бюджетів.
- (80) Відповідно до Статуту (далі – Статут), затвердженого рішенням Хмельницької міської ради № 52 від 11.04.2018, власником Підприємства є територіальна громада міста Хмельницького, в особі Хмельницької міської ради.
- (81) Згідно з пунктом 1.9 Статуту, Підприємство діє за рахунок гопрозрахункової діяльності та компенсації за пільговий проїзд окремих категорій громадян. Підприємство може від свого імені укладати на всій території України і за її межами угоди, інші юридичні акти з самостійними суб'єктами господарської діяльності, має право входити в асоціації і інші об'єднання по галузевому, територіальному і інших принципах, які не суперечать чинному законодавству та цьому статуту.

- (82) Відповідно до Статуту, Підприємство діє за рахунок гопрозрахункової діяльності та компенсації за пільговий проїзд окремих категорій громадян. Підприємство може від свого імені укладати на всій території України і за її межами угоди, інші юридичні акти з самостійними суб'єктами господарської діяльності, має право входити в асоціації і інші об'єднання по галузевому, територіальному і інших принципах, які не суперечать чинному законодавству та цьому статуту.
- (83) 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 електротранспортом (тролейбусами) та 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.
- (84) Отже, надання підтримки ХКП «Електротранс» у формі субсидії та поточні трансферти підприємствам (установам, організаціям), на компенсацію за пільговий проїзд електротранспортом, компенсацію за пільговий проїзд автотранспортом, компенсацію за пільговий проїзд студентів тролейбусами, поповнення статутного капіталу підприємства (придбання тролейбусів, обладнання для обліку, автоматизованої системи продажу, інформаційного обладнання), фінансову підтримку, капітальний ремонт тролейбусів, придбання тролейбусів, придбання автобусів, проектування та будівництво тролейбусної лінії від вул. Козацької, проектування та будівництво тролейбусної лінії від вул. Кам'янецької, є компенсацією витрат, які пов'язані з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес.

6.2. Оцінка підтримки на відповідність критеріям у справі Altmark

- (85) 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.
- (86) 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 ХКП «Електротранс» чітко встановлені та визначені Законом України «Про автомобільний транспорт», Законом України «Про міський електричний транспорт», Статутом та Договорами про виконання транспортних послуг з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування від 20.11.2019 № 91 та від 20.11.2019 № 92.

Зокрема, договори містять чіткий перелік маршрутів на яких ХКП «Електротранс» здійснює перевезення пасажирів автомобільним транспортом і термін дії договорів, проте договори не містять методики розрахунку компенсації, контролю та перегляду компенсації та механізму для уникнення й повернення надмірної компенсації.

Договір про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електротранспортом у місті Хмельницькому відсутній.

Таким чином, вимогу критерію дотримано не в повному обсязі:

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

Надавач не надав інформації та підтверджуючих документів щодо параметрів, на підставі яких обчислюється компенсація. Також відсутня інформація щодо об'єктивності та прозорості обчислення відповідної компенсації.

Таким чином, 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.*

Управління житлово-комунального господарства Хмельницької міської ради та Управління праці та соціального захисту населення Хмельницької міської ради повідомили, що планується розробка Методики розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до Регламенту, проте не надало 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.

Таким чином, вимогу критерію не дотримано.

- *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 житлово-комунального господарства Хмельницької міської ради та Управління праці та соціального захисту населення Хмельницької міської ради повідомили, що ХКП «Електротранс», яке здійснює перевезення пасажирів автомобільним транспортом в місті Хмельницький, було обрано на конкурсних засадах, відповідно до протоколів № 8 та № 6 конкурсного комітету з перевезення пасажирів на міському автобусному маршруті загального користування. Відповідно до інформації, одержаної від Надавача, конкурс щодо перевезення пасажирів міським електричним транспортом не проводився.

Таким чином, вимогу критерію не дотримано в повному обсязі.

- (87) Отже, Управління житлово-комунального господарства Хмельницької міської ради та Управління праці та соціального захисту населення Хмельницької міської ради не надало достатніх обґрунтувань того, що компенсацію на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес було визначено заздалегідь об'єктивним і прозорим способом, що вона є обґрунтованою, тобто не перевищує суми, необхідної

для покриття чистої фінансової різниці між понесеними при наданні ПЗЕІ витратами та доходами суб'єкта господарювання від надання ПЗЕІ, з урахуванням розумного рівня прибутку. Так, відсутній опис механізму визначення компенсації та параметрів для розрахунку, опис заходів щодо уникнення та повернення будь-якої надмірної компенсації.

- (88) Враховуючи викладене, чотири сукупних критерії Altmark кумулятивно не дотримано.
- (89) Отже, державна підтримка для здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині придбання двох міських автобусів середньої місткості з низьким рівнем підлоги 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.
- (90) Разом з тим, якщо критерії 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.

6.3. Визнання належності заходу підтримки до державної допомоги

6.3.1. Надання підтримки суб'єкту господарювання

- (91) 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.
- (92) Отже, ХКП «Електротранс» якому надається державна підтримка у формі субсидій та поточних трансфертів підприємствам (установам, організаціям), є **суб'єктом господарювання у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».**

6.3.2. Надання підтримки за рахунок ресурсів держави

- (93) 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.
- (94) Отже, надання державної підтримки у формі субсидій та поточних трансфертів підприємствам (установам, організаціям) ХКП «Електротранс» на компенсацію за пільговий проїзд електротранспортом, компенсацію за пільговий проїзд автотранспортом, компенсацію за пільговий проїзд студентів тролейбусами, поповнення статутного капіталу підприємства (придбання тролейбусів, обладнання для обліку, автоматизованої системи продажу, інформаційного обладнання), фінансову підтримку, капітальний ремонт тролейбусів, придбання тролейбусів,

придбання автобусів, проектування та будівництво тролейбусної лінії від вул. Козацької, проектування та будівництво тролейбусної лінії від вул. Кам'янецької, здійснюється за рахунок коштів місцевого бюджету міста Хмельницького, тобто за рахунок ресурсів держави в розумінні Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

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

- (95) Повідомлена підтримка спрямована на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині компенсації за пільговий проїзд електротранспортом, компенсації за пільговий проїзд автотранспортом, компенсації за пільговий проїзд студентів тролейбусами, поповнення статутного капіталу підприємства (придбання тролейбусів, обладнання для обліку, автоматизованої системи продажу, інформаційного обладнання), фінансову підтримку, капітальний ремонт тролейбусів, придбання тролейбусів, придбання автобусів, проектування та будівництво тролейбусної лінії від вул. Козацької, проектування та будівництво тролейбусної лінії від вул. Кам'янецької для ХКП «Електротранс», яке здійснює перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування та перевезення пасажирів міським електротранспортом.
- (96) Повідомлена підтримка спрямована на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині придбання 10 автобусів середньої місткості з низьким рівнем підлоги для ХКП «Електротранс», яке здійснює перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування.
- (97) Водночас, відповідно до інформації, отриманої в рамках розгляду справи, частка ринку з перевезень пасажирів автомобільним транспортом, яка належить ХКП «Електротранс» в місті Хмельницький, становить 11 відсотка.
- (98) Відповідно до інформації, зазначеної в Повідомленні, ХКП «Електротранс» 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 в місті Хмельницький та конкурують із ТОВ «Хмельницьке таксі», ТОВ «Рембуд-транс», ФОП Мішин Олександр Володимирович, ФОП Марценюк Віталій Михайлович.
- (99) Отже, надання державної підтримки ХКП «Електротранс» у формі субсидії та поточних трансфертів підприємствам (установам, організаціям) на компенсацію за пільговий проїзд електротранспортом, компенсацію за пільговий проїзд автотранспортом, компенсацію за пільговий проїзд студентів тролейбусами, поповнення статутного капіталу підприємства (придбання тролейбусів, обладнання для обліку, автоматизованої системи продажу, інформаційного обладнання), фінансову підтримку, капітальний ремонт тролейбусів, придбання тролейбусів, придбання автобусів, проектування та будівництво тролейбусної лінії від вул. Козацької, проектування та будівництво тролейбусної лінії від вул. Кам'янецької є вибірковою та встановлює для нього перевагу серед інших суб'єктів господарювання, що працюють на ринку надання послуг з перевезень пасажирів у місті Хмельницькому.

6.3.3 Спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції

- (100) Підтримка надається ХКП «Електротранс», тобто одному з суб'єктів господарювання, які здійснюють діяльність на ринку надання послуг із перевезень пасажирів у місті Хмельницькому.
- (101) Однак, державна підтримка ХКП «Електротранс» 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, з перевезення пасажирів, і які не отримують такої фінансової підтримки.
- (102) Державна підтримка ХКП «Електротранс», у формі субсидій та поточних трансфертів підприємствам (установам, організаціям) на компенсацію за пільговий проїзд електротранспортом, компенсацію за пільговий проїзд автотранспортом, компенсацію за пільговий проїзд студентів тролейбусами, поповнення статутного капіталу підприємства (придбання тролейбусів, обладнання для обліку, автоматизованої системи продажу, інформаційного обладнання), фінансову підтримку, капітальний ремонт тролейбусів, придбання тролейбусів, придбання автобусів, проектування та будівництво тролейбусної лінії від вул. Козацької, проектування та будівництво тролейбусної лінії від вул. Кам'янецької, **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**

6.3.4 Віднесення повідомленої державної підтримки до державної допомоги

- (103) Повідомлена державна підтримка, яка надається ХКП «Електротранс» у формі субсидій та поточних трансфертів підприємствам (установам, організаціям) на компенсацію за пільговий проїзд електротранспортом, компенсацію за пільговий проїзд автотранспортом, компенсацію за пільговий проїзд студентів тролейбусами, поповнення статутного капіталу підприємства (придбання тролейбусів, обладнання для обліку, автоматизованої системи продажу, інформаційного обладнання), фінансову підтримку, капітальний ремонт тролейбусів, придбання тролейбусів, придбання автобусів, проектування та будівництво тролейбусної лінії від вул. Козацької, проектування та будівництво тролейбусної лінії від вул. Кам'янецької, **є державною допомогою у розумінні Закону.**

6.4. Оцінка допустимості державної допомоги

6.4.1 Щодо перевезення пасажирів автомобільним транспортом

- (104) 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.
- (105) 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

транспорт, 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.

- (106) 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.
- (107) ***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.***
- (108) На підставі вищенаведеного та інформації, наданої у Повідомленні, державна допомога надається ХКП «Електротранс» за рахунок бюджету міста Хмельницького, тобто за рахунок місцевих ресурсів.
- (109) 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.
- (110) Згідно із 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.
- (111) Отже, ХКП «Електротранс» виконує транспортні послуги відповідно до покладених на нього зобов'язань згідно з договором про перевезення пасажирів та Законом України «Про автомобільний транспорт».
- (112) ***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.***
- (113) ***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.

(114) Відповідно до статті 4 Регламенту договір про надання громадських послуг повинен містити:

- 1) чітко визначені зобов'язання щодо громадських послуг, які повинен виконувати суб'єкт господарювання, та відповідні географічні зони;*
- 2) параметри, на підставі яких розраховується компенсація, та наявність будь-яких ексклюзивних прав;*
- 3) 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 в підприємства, та розумного рівня прибутку;*
- 4) 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.*

(115) 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.

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

(117) 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.

(118) 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.
- (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, **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 Хмельницькому, затверджені наказом Хмельницької міської ради від 12.09.2019 № 760.
- (122) Відповідно до наявної інформації, ХКП «Електротранс» здійснює перевезення пасажирів автомобільним транспортом в місті Хмельницькому, що було обрано на конкурсних засадах, відповідно до наказу від 12.09.2019 № 760 щодо визначення переможців конкурсу на міських автобусних маршрутах загального користування по об'єктах конкурсу: № 8 (маршрут № 52) № 6 (маршрут № 20). Договори укладено терміном на 1 рік, що не відповідає нормам статті 44 Закону України «Про автомобільний транспорт» оскільки, договір з переможцем конкурсу органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування укладають на термін від трьох до п'яти років.
- (123) Управлінням житлово-комунального господарства Хмельницької міської ради надано Договори про організацію надання транспортних послуг міським наземним автомобільним транспортом по кожному маршруту, на якому ХКП «Електротранс» здійснює перевезення пасажирів автобусами, а саме:
- маршрут № 52 сполученням «Катіон – Ракове»;
 - маршрут № 20 сполученням «Катіон – Лезневе».
- (124) Проте, договір не містить методики розрахунку компенсації, контролю та перегляду компенсації та механізму для уникнення й повернення надмірної компенсації, що не відповідає нормам статті 4 Регламенту.
- (125) *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 органа 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.*

- (126) Відповідно до Статуту, затвердженим рішенням Хмельницької міської ради № 52 від 11.04.2018, Власником Підприємства є територіальна громада міста Хмельницького, в особі Хмельницької міської ради.
- (127) Згідно з пунктом 1.9 Статуту, Підприємство діє за рахунок гопрозрахункової діяльності та компенсації за пільговий проїзд окремих категорій громадян. Підприємство може від свого імені укладати на всій території України і за її межами угоди, інші юридичні акти з самостійними суб'єктами господарської діяльності, має право входити в асоціації і інші об'єднання по галузевому, територіальному і інших принципах, які не суперечать чинному законодавству та цьому статуту.
- (128) Відповідно до пункту 3.1 Статуту майно комунального підприємства знаходиться у комунальній власності і закріплене за підприємством на праві господарського відання, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.
- (129) *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.*
- (130) Відповідно до інформації, отриманої від надавача, ХКП «Електротранс» здійснює ведення окремих розрахункових рахунків, належний розподіл доходів та витрат на надання послуг, на які спрямовується державна допомога.
- (131) Облік ведеться окремо щодо кожного виду господарської діяльності за прямим методом, що унеможливорює облік доходів і витрат на інші види діяльності.
- (132) *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.*
- (133) *Враховуючи вимогу частини четвертої статті 263 Угоди, а також пункт 1 додатка до Регламенту, Хмельницька міська рада повинна розробити Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до вимог додатка до Регламенту.*
- (134) Управління житлово-комунального господарства Хмельницької 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.
- (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) Разом з тим, відповідно до інформації отриманої від Надавача, строк договорів про організацію перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування в місті Хмельницькому, укладених між Виконавчим комітетом Хмельницької міської ради та ХКП «Електротранс» становить один рік, що не відповідає нормам статті 44 Закону України «Про автомобільний транспорт», оскільки, договір з переможцем конкурсу органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування укладають на термін від трьох до п'яти років.

6.4.2 Щодо перевезення пасажирів міським електротранспортом

- (138) Відповідно до частини третьої статті 8 Закону України «Про міський електричний транспорт» органи місцевого самоврядування, зокрема, забезпечують реалізацію державної політики у сфері міського електричного транспорту, розробляють регіональні та місцеві програми його розвитку і забезпечують їх виконання, створюють належні дорожні умови для здійснення перевезень, реалізують заходи з розвитку, вдосконалення та облаштування маршрутної мережі, виконують інші функції щодо створення безпечних умов діяльності у сфері міського електричного транспорту згідно із законодавством.
- (139) 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.
- (140) 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 електротранспортом, 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.
- (141) 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.
- (142) ***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.***
- (143) Відповідно до частини третьої статті 8 Закону України «Про міський електричний транспорт» органи місцевого самоврядування, зокрема, забезпечують реалізацію державної політики у сфері міського електричного транспорту, розробляють регіональні та місцеві програми його розвитку і забезпечують їх виконання, створюють належні дорожні умови для здійснення перевезень, реалізують заходи з розвитку, вдосконалення та облаштування маршрутної мережі, виконують інші

функції щодо створення безпечних умов діяльності у сфері міського електричного транспорту згідно із законодавством.

(144) Згідно із статтею 11 Закону України «Про міський електричний транспорт»:

- відносини замовників з перевізниками регулюються згідно із законодавством, а також договором про організацію надання транспортних послуг;
- у договорі про організацію транспортних послуг визначаються обсяги і якість транспортних послуг за маршрутами (лініями) згідно з розкладом руху, вартість перевезення пасажирів, обов'язки та права сторін, порядок та строки проведення розрахунків, інші умови надання транспортних послуг;
- типовий договір про організацію надання транспортних послуг затверджується Кабінетом Міністрів України;
- підставою для укладення договору про організацію надання транспортних послуг є замовлення на пасажирські перевезення міським електричним транспортом, у якому повинні враховуватись державні соціальні нормативи на транспортні послуги, а також спроможність перевізника забезпечити їх необхідний обсяг;
- договір про організацію транспортних послуг укладається на основі типового договору не пізніше ніж за квартал до початку його дії на строк не менше року.

(145) Згідно з частиною другою статті 14 Закону України «Про міський електричний транспорт» установа тарифів на проїзд у транспорті здійснюється з урахуванням необхідності забезпечення беззбиткової роботи перевізників та забезпечення захисту малозабезпечених громадян. У разі встановлення рівня тарифу, який не покриває витрат, пов'язаних із перевезенням пасажирів, втрати перевізника компенсуються уповноваженим органом, яким затверджуються тарифи, за рахунок коштів відповідних бюджетів.

(146) На підставі вищенаведеного та інформації, наданої у Повідомленні, державна допомога надається ХКП «Електротранс» за рахунок бюджету міста Хмельницького, тобто за рахунок місцевих ресурсів.

(147) *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.*

(148) *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.*

(149) Надавач не надав інформації та підтвердних документів щодо параметрів, на підставі яких обчислюється компенсація, водночас відсутня інформація щодо об'єктивності та прозорості обчислення відповідної компенсації.

(150) *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 в 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.*
- (151) Відповідно до наявної в Комітеті інформації, Договір про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом (тролейбусами), який би містив всі умови відповідно до статті 4 Регламенту, у місті Хмельницькому відсутній, що у свою чергу суперечить статті 11 Закону України «Про міський електричний транспорт».
- (152) *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 органа 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.*
- (153) Відповідно до Статуту, затвердженим рішенням Хмельницької міської ради № 52 від 11 квітня 2018 року, Власником Підприємства є територіальна громада міста Хмельницького, в особі Хмельницької міської ради.
- (154) Згідно з пунктом 1.9 Статуту, Підприємство діє за рахунок гопрозрахункової діяльності та компенсації за пільговий проїзд окремих категорій громадян. Підприємство може від свого імені укладати на всій території України і за її межами угоди, інші юридичні акти з самостійними суб'єктами господарської діяльності, має право входити в асоціації і інші об'єднання по галузевому, територіальному і інших принципах, які не суперечать чинному законодавству та цьому статуту.
- (155) Відповідно до пункту 3.1 Статуту майно комунального підприємства знаходиться у комунальній власності і закріплене за підприємством на праві господарського відання, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.
- (156) *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.*
- (157) ХКП «Електротранс» 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.

- (158) *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.*
- (159) Відповідно до отриманої від надавача інформації, ХКП «Електротранс» забезпечує належний окремий облік доходів і витрат на надання послуг, на які спрямовується державна підтримка, і надання інших послуг.
- (160) *Враховуючи вимогу частини четвертої статті 263 Угоди, а також пункт 1 додатка до Регламенту, Управління праці та соціального захисту населення Хмельницької міської ради та Управління житлово-комунального господарства Хмельницької міської ради повинні розробити Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до вимог додатка до Регламенту.*
- (161) Управління житлово-комунального господарства Хмельницької 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.
- (162) Враховуючи вищезазначене, державна допомога ХКП «Електротранс» у формі субсидій та поточних трансфертів підприємствам (установам, організаціям) на компенсацію за пільговий проїзд електротранспортом, компенсацію за пільговий проїзд автотранспортом, компенсацію за пільговий проїзд студентів тролейбусами, поповнення статутного капіталу підприємства (придбання тролейбусів, обладнання для обліку, автоматизованої системи продажу, інформаційного обладнання), фінансову підтримку, капітальний ремонт тролейбусів, придбання тролейбусів, придбання автобусів, проектування та будівництво тролейбусної лінії від вул. Козацької, проектування та будівництво тролейбусної лінії від вул. Кам'янецької на період з 01.01.2016 до 31.12.2020 у розмірі 744 415 697 гривень, є допустимою для конкуренції відповідно до статті 6 Закону, за умови виконання наступних 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 електричним транспортом (тролейбусами) та міським автомобільним транспортом, враховуючи, що сума компенсації не повинна перевищувати суми, необхідної для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними витратами та отриманими доходами суб'єкта господарювання при наданні вказаних послуг, з урахуванням розумного рівня прибутку;
 - заходи щодо уникнення та повернення компенсації у випадку надання надмірної компенсації;
 - 2) розробити та затвердити Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини четвертої статті 263 Угоди, а також вимог, що містяться в додатку до Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею та автомобільними шляхами;

- 3) укласти договір про організацію надання транспортних послуг з перевезень пасажирів міським електричним транспортом (тролейбусами) на підставі частини другої статті 4 Закону України «Про міський електричний транспорт» та статті 4 Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року, якою передбачено, що тривалість дії договору не повинна перевищувати 15 років – для послуг пасажирського транспорту залізничним чи іншим рейковим транспортом;
 - 4) забезпечити невключення амортизаційних нарахувань за придбані автобуси та тролейбуси під час розрахунку в майбутньому вартості нового тарифу на перевезення пасажирів автомобільним та електричним транспортом у місті Хмельницькому для ХКП «Електротранс» або коригування наявного тарифу, у зв'язку з тим, що придбані автобуси будуть передані ХКП «Електротранс» на безкоштовній основі;
 - 5) забезпечити використання придбаних нових автобусів, які будуть додані до існуючого рухомого складу для міських перевезень пасажирів, виключно на маршрутах:
 - маршрут № 52 сполученням «Катіон – Ракове»;
 - маршрут №20 сполученням «Катіон – Лезневе».
 - 6) Привести у відповідність до норм статті 44 Закону України «Про автомобільний транспорт», норми договорів від 20.11.2019 № 91 та від 20.11.2019 № 92 про організацію перевезень пасажирів на автобусних маршрутах загального користування в місті Хмельницькому, укладених між Виконавчим комітетом Хмельницької міської ради та ХКП «Електротранс»;
 - 7) забезпечити повернення придбаних нових одиниць автобусів на баланс Хмельницької міської ради, після закінчення терміну дії договорів про виконання транспортних послуг з перевезення пасажирів.
- (163) 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».
- (164) На подання з попередніми висновками від 17.01.2020 № 500-26.15/74-19-ДД/19-спр (далі – Подання) Управління житлово-комунального господарства Хмельницької міської ради листом від 22.01.2020 № 110-01-15-04 (вх. № 5-01/740 від 22.01.2020) та повідомили, про відсутність 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 Антимонопольний комітет України

ПОСТАНОВИВ:

1. Визнати, що державна допомога Хмельницькому комунальному підприємству «Електротранс» у формі субсидій та поточних трансфертів підприємствам (установам, організаціям) на компенсацію за пільговий проїзд електротранспортом, компенсацію за пільговий проїзд автотранспортом, компенсацію за пільговий проїзд студентів тролейбусами, поповнення статутного капіталу підприємства (придбання тролейбусів, обладнання для обліку, автоматизованої системи продажу, інформаційного обладнання), фінансову підтримку, капітальний ремонт тролейбусів, придбання тролейбусів, придбання

автобусів, проектування та будівництво тролейбусної лінії від вул. Козацької, проектування та будівництво тролейбусної лінії від вул. Кам'янецької на період з 01.01.2016 до 31.12.2020 у розмірі 744 415 697 гривень, є **державною допомогою у розумінні Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання»**

2. Визнати, що державна допомога Хмельницькому комунальному підприємству «Електротранс» у формі субсидій та поточних трансфертів підприємствам (установам, організаціям) на компенсацію за пільговий проїзд електротранспортом, компенсацію за пільговий проїзд автотранспортом, компенсацію за пільговий проїзд студентів тролейбусами, поповнення статутного капіталу підприємства (придбання тролейбусів, обладнання для обліку, автоматизованої системи продажу, інформаційного обладнання), фінансову підтримку, капітальний ремонт тролейбусів, придбання тролейбусів, придбання автобусів, проектування та будівництво тролейбусної лінії від вул. Козацької, проектування та будівництво тролейбусної лінії від вул. Кам'янецької на період з 01.01.2016 до 31.12.2020 у розмірі 744 415 697 гривень, є **чинною державною допомогою відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання»**

3 Визнати, що державна допомога Хмельницькому комунальному підприємству «Електротранс» у формі субсидій та поточних трансфертів підприємствам (установам, організаціям) на компенсацію за пільговий проїзд електротранспортом, компенсацію за пільговий проїзд автотранспортом, компенсацію за пільговий проїзд студентів тролейбусами, поповнення статутного капіталу підприємства (придбання тролейбусів, обладнання для обліку, автоматизованої системи продажу, інформаційного обладнання), фінансову підтримку, капітальний ремонт тролейбусів, придбання тролейбусів, придбання автобусів, проектування та будівництво тролейбусної лінії від вул. Козацької, проектування та будівництво тролейбусної лінії від вул. Кам'янецької на період з 01.01.2016 до 31.12.2020 у розмірі 744 415 697 гривень, є **допустимою для конкуренції відповідно до статті 6 Закону, за умови виконання 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 електричним транспортом (тролейбусами) та міським автомобільним транспортом, враховуючи, що сума компенсації не повинна перевищувати суми, необхідної для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними витратами та отриманими доходами суб'єкта господарювання при наданні вказаних послуг, з урахуванням розумного рівня прибутку;

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

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

3) укласти договір про організацію надання транспортних послуг з перевезень пасажирів міським електричним транспортом (тролейбусами) на підставі частини другої статті 4 Закону України «Про міський електричний транспорт» та статті 4 Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року, якою передбачено, що тривалість дії договору не повинна перевищувати 15 років – для послуг пасажирського транспорту залізничним чи іншим рейковим транспортом;

4) забезпечити невключення амортизаційних нарахувань за придбані автобуси та тролейбуси під час розрахунку в майбутньому вартості нового тарифу на перевезення пасажирів автомобільним та електричним транспортом у місті Хмельницькому для

ХКП «Електротранс» або коригування наявного тарифу, у зв'язку з тим, що придбані автобуси будуть передані ХКП «Електротранс» на безкоштовній основі.

5) забезпечити використання придбаних нових автобусів, які будуть додані до існуючого рухомого складу для міських перевезень пасажирів, виключно на маршрутах:

- маршрут № 52 сполученням «Катіон – Ракове»;
- маршрут №20 сполученням «Катіон – Лезневе».

6) привести у відповідність до норм статті 44 Закону України «Про автомобільний транспорт», норми договорів від 20.11.2019 № 91 та від 20.11.2019 № 92 про організацію перевезень пасажирів на автобусних маршрутах загального користування в місті Хмельницькому, укладених між Виконавчим комітетом Хмельницької міської ради та ХКП «Електротранс»;

7) забезпечити повернення придбаних нових одиниць автобусів на баланс Хмельницької міської ради, після закінчення терміну дії договорів про виконання транспортних послуг з перевезення пасажирів;

4 надавачі зобов'язані проінформувати Антимонопольний комітет України про виконання зобов'язань протягом шести місяців з дня прийняття рішення.

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

Голова Комітету

Ю. ТЕРЕНТЬЄВ