



# АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

## РІШЕННЯ

10 липня 2020 р.

Київ

№ 433-р

Про результати розгляду  
справи про державну допомогу

За результатами розгляду повідомлення про нову державну допомогу Виконавчого комітету Луцької міської ради, яке надійшло на Портал державної допомоги за реєстраційним номером в базі даних 29918 (вх. № 232-ПДД/2 від 11.03.2020), розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 28.05.2020 № 08/149-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/50-20-ДД про державну допомогу для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції (далі – Справа).

Антимонопольний комітет України (далі – Комітет), розглянувши матеріали справи № 500-26.15/50-20-ДД про державну допомогу та подання з попередніми висновками від 06.07.2020 № 500-26.15/50-20-ДД/309-спр,

### ВСТАНОВИВ:

#### 1. ПОРЯДОК ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ПІДТРИМКУ

- (1) На портал державної допомоги за реєстраційним номером в базі даних 29918 (вх. № 232-ПДД/2 від 11.03.2020) Виконавчим комітетом Луцької міської ради відповідно до пункту 2 розділу 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про нову державну допомогу (далі – Повідомлення).
- (2) Комітетом листом від 24.03.2020 № 500-29/08-4276 залишено Повідомлення без руху та запитано додаткову інформацію. Листом б/н, б/д (вх. № 5-01/4937 від 16.04.2020) та на портал державної допомоги за реєстраційним номером в базі даних 50612 (вх. № 1409 – ПДД/1 від 17.04.2020) Виконавчим комітетом Луцької міської ради надано запитувану інформацію до Повідомлення.
- (3) За результатами розгляду Повідомлення про державну допомогу розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 28.05.2020 № 08/149-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/50-20-ДД для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції. Листом Антимонопольного комітету України (далі – Комітет) від 29.05.2020 № 500-29/08-7796 направлено копію розпорядження на адресу Виконавчого комітету Луцької 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 із розглядом справи про державну допомогу.

- (4) Листами від 29.05.2020 № 1.1-5/2371/2020 (вх. № 5-01/6862 від 29.05.2020 та № 5-01/6992 від 02.06.2020), від 04.06.2020 № 1.1-5/2453/2020 (вх. № 5-01/7113 від 04.06.2020), від 11.06.2020 № 1.1-5/2608/2020 (вх. № 5-01/7450 від 11.06.2020) та від 24.06.2020 № 1.1-5/2845/2020 (вх. № 5-08/8159 від 25.06.2020) Виконавчим комітетом Луцької міської ради було надано додаткову інформацію у Справі.

## **2. ВІДОМОСТІ ТА ІНФОРМАЦІЯ ВІД НАДАВАЧА ПІДТРИМКИ**

### **2.1. Надавач підтримки**

- (5) Виконавчий комітет Луцької міської ради (43025, м. Луцьк, вул. Богдана Хмельницького, 19, ідентифікаційний код юридичної особи 04051327).

### **2.2. Отримувач підтримки**

- (6) Комунальне підприємство «Луцьке підприємство електротранспорту» (далі – КП «Луцьке підприємство електротранспорту») (43018, м. Луцьк, вул. Даньшина, 1/52, ідентифікаційний код юридичної особи 03327931).

### **2.2. Мета (ціль) підтримки**

- (7) Метою (ціллю) підтримки є:
- сприяння окремим видам господарської діяльності;
  - підвищення рівня щодо якості надання послуг з перевезень населення електричним транспортом, безпека перевезення пасажирів та забезпечення сталого функціонування і подальшого розвитку пасажирського транспорту міста, а також рівня екологічності та енергоефективності.

### **2.3. Очікуваний результат**

- (8) Очікуваним результатом є:
- поліпшення екологічного стану міста Луцьк;
  - заміна автобусних маршрутів № 2, № 10, № 11, № 17, № 17а на тролейбусні, після реконструкції контактної та кабельної мереж;
  - оптимізація маршрутної мережі та розкладів руху відповідно до потреб пасажирів;
  - забезпечення дотримання розкладів руху на існуючих маршрутах;
  - покращення якості надання транспортних послуг міським пасажирським транспортом, в тому числі для осіб з обмеженими фізичними можливостями, з вадами зору та слуху;
  - зменшення затрат часу пасажирів на поїздку до місця призначення;
  - оновлення рухомого складу КП «Луцьке підприємство електротранспорту», зокрема реконструкція контактних і кабельних мереж;
  - зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод, при яких потерпають та гинуть люди.

### **2.4. Підстава для надання підтримки**

- (9) Закон України «Про місцеве самоврядування України».

- (10) Закон України «Про міський електричний транспорт».
- (11) Рішення Луцької міської ради від 26.02.2020 № 70/91 «Про затвердження комплексної Програми розвитку міського пасажирського транспорту на 2020 – 2024 роки» (далі – Програма).

## 2.5. Форма підтримки

- (12) Поточні трансферти (субсидія) на виконання обсягів транспортної роботи, звільнення від сплати обов'язкових платежів та на погашення кредиторської заборгованості з обов'язкових платежів минулих періодів.
- (13) Капітальні трансферти (внески в статутний капітал) на оновлення рухомого складу та розвиток інфраструктури міського електротранспорту.

## 2.6. Обсяг підтримки

- (14) Загальний обсяг підтримки – 935 870 000 грн,  
з них:  
2020 рік – 158 800 000 грн;  
2021 рік – 222 300 000 грн;  
2022 рік – 186 320 000 грн;  
2023 рік – 184 050 000 грн;  
2024 рік – 184 400 000 грн.

## 2.7. Тривалість підтримки

з 26.02.2020 по 31.12.2024.

## 3. ПОСДНАННЯ ФОРМ ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ

- (16) Рішенням Комітету від 20.02.2020 № 132-р визнано, що державна підтримка у формі капітальних трансфертів підприємствам (установам, організаціям) комунальному підприємству «Луцьке підприємство електротранспорту», яка надається відповідно до рішення Луцької міської ради від 30.06.2016 № 10/07 «Про Програму розвитку Луцького підприємства електротранспорту на 2016-2020 роки», строком з 01.01.2016 по 31.12.2020 у розмірі 258 556 000 грн, на збільшення державної частки в статутному капіталі підприємства шляхом закупівлі тролейбусів, є **державною допомогою, допустимою** для конкуренції відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», за умови виконання Виконавчим комітетом Луцької міської ради зобов'язань, викладених у пунктах 2 та 3 резолютивної частини цього рішення, протягом шести місяців з дня його прийняття (до 20.08.2020), а саме:
- 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) 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;
- 4) забезпечити невключення амортизаційних нарахувань за придбані тролейбуси під час розрахунку в майбутньому вартості нового тарифу на перевезення пасажирів міським електротранспортом (тролейбусами) або коригування наявного тарифу, у зв'язку з тим, що тролейбуси для міських перевезень пасажирів придбані за рахунок державних коштів, з метою уникнення надання надмірної компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес.

#### **4. ІНФОРМАЦІЯ ЩОДО ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ**

- (17) Послуги пасажирських перевезень комунальним транспортом – це послуги, пов'язані із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, що не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки.
- (18) Громадський пасажирський транспорт – найважливіша складова транспортного обслуговування населення. Рухливість основної частини населення, що проживає в міських районах, забезпечує громадський транспорт. Правильна організація пасажирських перевезень є невід'ємною частиною інфраструктури сучасного міста: збій в перевезеннях пасажирів паралізує виробництво, зупиняє торгівлю. Життя великих міст без пасажирського транспорту неможливе – адже й виникли великі міста головним чином завдяки розвитку громадського транспорту. Основна роль транспорту загального користування – забезпечення стійкого розвитку міста. Зокрема, порівняно з індивідуальним транспортом, громадський транспорт істотно підвищує безпеку перевезень і забезпечує значне заощадження природних і фінансових ресурсів.
- (19) КП «Луцьке підприємство електротранспорту» – це єдиний перевізник, який надає послуги перевезень міським електротранспортом у місті Луцьку.
- (20) КП «Луцьке підприємство електротранспорту» відповідно до Статуту підприємства, затвердженого рішенням Луцької міської ради від 27.03.2019 № 55/44 (далі – Статут), створено Луцькою міською радою та засноване на комунальній власності територіальної громади міста Луцьк.
- (21) Згідно зі статтею 2 Статуту основною метою підприємства є задоволення потреб населення у пасажирських перевезеннях електричним та автомобільним транспортом, реалізація інтересів територіальної громади міста Луцьк, а також задоволення соціально-економічних потреб трудового колективу та підприємства.

- (22) Відповідно до пункту 2.2 розділу 2 Статуту КП «Луцьке підприємство електротранспорту» здійснює перевезення пасажирів міським електричним транспортом та автобусами на міських та приміських маршрутах.
- (23) Відповідно до пункту 5.1 розділу 5 Статуту майно КП «Луцьке підприємство електротранспорту» є комунальною власністю територіальної громади міста Луцьк й закріплено за ним на праві господарського відання.
- (24) Отримувач державної підтримки не бере участі в інших тендерах щодо надання послуг з перевезення пасажирів.
- (25) Виконання Програми дозволить:
- у соціальній сфері:
- покращити якість надання транспортних послуг міським пасажирським транспортом, в тому числі для осіб з обмеженими фізичними можливостями, з вадами зору та слуху;
  - зменшити затрати часу пасажирів на поїздку до місця призначення;
  - поліпшити екологічний стан у зонах масового відпочинку та щільної житлової забудови;
  - зменшити кількість дорожньо-транспортних пригод, при яких потерпають та гинуть люди.
- в економічній сфері:
- зменшити затрат часу та коштів пасажирів на проїзд, які користуються послугами міського пасажирського транспорту;
  - збільшити кількість робочих місць;
  - поліпшити екологічний стан міста Луцьк;
  - забезпечити ефективне використання паливних ресурсів;
  - зменшити кількість скоєних дорожньо-транспортних пригод у місті;
  - модернізувати та переоснастити рухомий склад, контактну-кабельну мережу;
  - освоїти експлуатацію нових типів рухомого складу з високим рівнем інновацій та сучасним обладнанням;
  - провести капітальний ремонт та реконструкцію виробничих, технологічних та адміністративних будівель.
- (26) До поточних трансфертів віднесено:

№	Перелік заходів Програми	Термін виконання					Всього, тис. грн:
		2020	2021	2022	2023	2024	
1	Оплата замовником фактично виконаних обсягів робіт за вирахуванням доходу від пасажирських перевезень та інших доходів	120 000,0	150 000,0	150 000,0	150 000,0	150 000,0	<b>720 000,0</b>
2	Частина чистого прибутку	1 000,0	1 500,0	2 000,0	2 200,0	2 500,0	<b>9 200,0</b>
3	Земельний податок	250,0	300,0	320,0	350,0	400,0	<b>1 620,0</b>
4	Сплата Єдиного соціального внеску	2 000,0	2 000,0	1 500,0			<b>5 500,0</b>
5	Сплата Податку з доходу фізичних осіб	4 750,0	1 500,0	1 000,0			<b>7 250,0</b>
<b>Всього:</b>		<b>128 000,0</b>	<b>155 300,0</b>	<b>154 820,0</b>	<b>152 550,0</b>	<b>152 900,0</b>	<b>743 570,0</b>

- (27) Листом Виконавчого комітету Луцької міської ради від 24.06.2020 № 1.1-5/2845/2020 (вх. № 5-08/8159 від 25.06.2020), було надано уточнюючу інформацію. Оплата замовником фактично виконаних обсягів робіт за вирахуванням доходу від пасажирських перевезень та інших доходів означає, що сума компенсації не перевищуватиме суми, необхідної для покриття різниці між понесеними витратами та отриманими доходами підприємства, з урахуванням затвердженого договором рівня прибутку.
- (28) Згідно п. 5 типового договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом, затвердженою Постановою Кабінету Міністрів України від 14.11.2012 № 1045, сума коштів, що підлягає перерахуванню перевізнику за надані транспортні послуги, визначається як різниця між вартістю наданих за звітний період транспортних послуг (з урахуванням компенсації за втрачені рейси з незалежних від перевізника причин) та обсягом власних доходів перевізника (доходу від продажу проїзних документів та чистого доходу від надання додаткових послуг за іншими напрямками господарської діяльності).
- (29) Листом Виконавчого комітету Луцької міської ради від 11.06.2020 № 1.1-5/2608/2020 (вх. № 5-01/7450 від 11.06.2020), було надано уточнюючу інформацію щодо включення в Програму заходу стосовно звільнення КП «Луцьке підприємство електротранспорту» від сплати обов'язкових платежів в частині чистого прибутку. Для покриття боргів підприємства по сплаті обов'язкових платежів минулих років в Програмі передбачено виділення додаткових коштів; при отриманні додаткових коштів (на погашення боргів), які в бухгалтерському обліку збільшують суму доходів, підприємство отримує віртуальні прибутки, з яких потрібно сплачувати податки (частина чистого прибутку); відсутність обігових коштів унеможливує збільшення витрат підприємства, зокрема, кошти, отримані на погашення боргів минулих періодів, відображені в бухгалтерському обліку минулих періодів.
- (30) До капітальних трансфертів віднесено:

№	Перелік заходів Програми	Термін виконання					Всього, тис. грн:
		2020	2021	2022	2023	2024	
1	Заміна фізично зношених тролейбусів		20 000,0	20 000,0	20 000,0	20 000,0	<b>80 000,0</b>
2	Проведення капітального та середнього ремонту тролейбусів		2 500,0	2 500,0	2 500,0	2 500,0	<b>10 000,0</b>
3	Будівництво нових тролейбусних ліній		9 000,0				<b>9 000,0</b>
4	Реконструкція контактної мережі		11 000,0				<b>11 000,0</b>
5	Придбання мідного проводу та запчастин до контактної мережі	2 000,0	2 000,0	2 000,0	2 000,0	2 000,0	<b>10 000,0</b>
6	Придбання та заміна аварійних опор контактної мережі	800,0	500,0				<b>1 300,0</b>
7	Придбання спецавтомобіля для обслуговування контактної мережі	3 000,0					<b>3 000,0</b>
8	Будівництво нових та реконструкція існуючих кабельних ліній та тягових	20 000,0	20 000,0	5 000,0	5 000,0	5 000,0	<b>55 000,0</b>

	підстанцій						
9	Придбання запчастин до кабельних ліній	2 000,0	2 000,0	2 000,0	2 000,0	2 000,0	<b>10 000,0</b>
10	Придбання комплексу телемеханіки для управління тяговими підстанціями	3 000,0					<b>3 000,0</b>
<b>Всього:</b>		<b>30 800,0</b>	<b>67 000,0</b>	<b>31 500,0</b>	<b>31 500,0</b>	<b>31 500,0</b>	<b>192 300,0</b>

- (31) Отримувач державної підтримки не бере участі в інших тендерах щодо надання послуг з перевезення пасажирів.
- (32) За наявною в Комітеті інформацією КП «Луцьке підприємство електротранспорту» закуповує всі товари, роботи та послуги через систему «ProZorro» згідно із Законом України «Про публічні закупівлі».

## 5. 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) Статтею 6 Закону передбачено, що державна допомога може бути визнана допустимою, якщо надається для таких цілей, зокрема, як сприяння окремим видам господарської діяльності та виконання загальнодержавних програм розвитку або розв'язання соціальних та економічних проблем загальнонаціонального характеру.

### 5.1. Послуги, що становлять загальний економічний інтерес

- (36) 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.
- (37) 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.

- (38) 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.
- (39) 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».
- (40) 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.
- (41) 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.
- (42) 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.



- (43) 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.
- (44) 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.
- (45) Комісія також вважає, що послуги, які визначаються як ПЗЕІ, повинні бути адресовані громадянам або бути в інтересах суспільства в цілому.
- (46) 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.
- (47) 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.
- (48) 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/С 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.

- (49) 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.
- (50) 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.
- (51) Повідомленням Комісії також встановлено детальні правила, якими буде задовольнятися кожен із критеріїв, передбачений Рішенням у справі Altmark.
- (52) 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 Повідомленням 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.
- (53) Зміст другого критерію Рішення у справі Altmark розкрито в розділі 3.4 Повідомлення Комісії.
- (54) 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.
- (55) 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.
- (56) 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.

- (57) 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 зазнав би типовий суб'єкт господарювання під час надання таких послуг.
- (58) Пунктом 75 Повідомлення передбачено, що якщо держава-член може показати, що структура витрат підприємства, на яке покладено зобов'язання з надання ПЗЕІ, відповідає структурі середніх витрат подібних (типових) підприємств у відповідному секторі, сума компенсації, яка дозволить підприємству покрити свої витрати, включаючи розумний прибуток, відповідає четвертому критерію Рішення у справі Altmark.

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

- (59) 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 23.10.2007 про послуги громадського транспорту з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами (з урахуванням змін, внесених Регламентом (ЄС) № 2016/2338) (далі – Регламент).
- (60) 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.
- (61) 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.
- (62) 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 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.

- (63) 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.
- (64) 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.
- (65) 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.
- (66) 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.
- (67) У пункті 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 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.
- (68) Згідно зі статтею 9 Регламенту компенсація за послуги громадського пасажирського транспорту або виплата за дотримання тарифних зобов'язань, сплачених відповідно до норм Регламенту, є сумісною із спільним ринком. Така компенсація звільняється від обов'язку повідомлення про державну допомогу, передбаченого статтею 108 (3) Договору про заснування Європейського Співтовариства.
- (69) Відповідно до Регламенту компенсація витрат підприємства, пов'язана з виконанням договору про надання послуг громадського транспорту, повинна розраховуватися відповідно до норм, встановлених у додатку до Регламенту.
- (70) Отже, беручи до уваги зобов'язання України, передбачені статтею 264 Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС, положення Регламенту та додатково – рішення Європейського суду від 24.07.2003 № 280/00 у справі Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, компенсація витрат суб'єкта господарювання 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 в підприємства, та розумного рівня прибутку. До витрат можуть бути віднесені, зокрема, фонд заробітної плати, вартість утримання та користування інфраструктурою, ремонт та обслуговування рухомого складу й обладнання, необхідного для функціонування інфраструктури послуг громадського транспорту, постійні витрати та вартість капіталу;
  - тривалість дії договору не перевищує 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту;
  - у разі укладення прямого договору між підконтрольним підприємством та органом місцевого самоврядування, підприємство не бере участі в конкурентних процедурах для укладення договорів на надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади.

## 6. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ СПРАВИ

### 6.1. Віднесення послуг громадського транспорту до ПЗЕІ

- (71) 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.
- (72) 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.
- (73) 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).
- (74) 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;
  - безбиткової роботи перевізників.
- (75) 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.

- (76) Згідно зі 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.
- (77) Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 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.
- (78) Згідно зі статтею 1 Статуту КП «Луцьке підприємство електротранспорту» створено Луцькою міською радою та засновано на комунальній власності територіальної громади міста Луцьк.
- (79) Згідно зі статтею 2 Статуту основною метою підприємства є задоволення потреб населення у пасажирських перевезеннях електричним та автомобільним транспортом, реалізація інтересів територіальної громади міста Луцьк, а також задоволення соціально-економічних потреб трудового колективу та підприємства.
- (80) 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 з перевезенням пасажирів, втрати перевізника компенсуються уповноваженим органом, яким затверджуються тарифи, за рахунок коштів відповідних бюджетів.
- (81) Враховуючи викладене, 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), пов'язане із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, що не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки та є послугами загального економічного інтересу.
- (82) Отже, надання підтримки КП «Луцьке підприємство електротранспорту» у вигляді поточних трансфертів (субсидій) на виконання обсягів транспортної роботи, звільнення від сплати обов'язкових платежів, погашення кредиторської заборгованості з обов'язкових платежів минулих періодів та капітальних трансфертів (внески в статутний капітал) на оновлення рухомого складу та розвиток інфраструктури міського електротранспорту, є компенсацією витрат, які пов'язані з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес.

## **6.2. Оцінка заходу державної підтримки на відповідність критеріям у справі Altmark**

- (83) Відповідно до статті 3 Закону дія цього Закону не поширюється на будь-яку підтримку господарської діяльності, пов'язаної, зокрема, з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес, у частині компенсації обґрунтованих витрат на надання таких послуг.
- (84) Компенсація витрат суб'єкта господарювання, пов'язаних із наданням послуг, що становлять ПЗЕІ, не є державною допомогою у значенні статті 107 Договору, за умови, що задовольняються чотири сукупних критерії Altmark:
- *суб'єкт господарювання повинен виконувати зобов'язання з обслуговування населення, і ці зобов'язання чітко встановлені та визначені.*  
Зобов'язання КП «Луцьке підприємство електротранспорту» з обслуговування населення чітко встановлені та визначені Законом України «Про міський електричний транспорт», Статутом та Договором про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом від 01.06.2013 б/н, який містить чіткий перелік маршрутів, на яких КП «Луцьке підприємство електротранспорту» здійснює перевезення пасажирів електричним транспортом відповідно до рішення Виконавчого комітету Луцької міської ради від 06.02.2019 № 65-1 «Про затвердження переліку міських та приміських тролейбусних маршрутів», та термін дії договору.  
Отже, вимогу критерію дотримано;
  - *параметри, на підставі яких розраховується компенсація, визначені заздалегідь об'єктивним і прозорим способом.*  
Виконавчий комітет Луцької міської ради не надав інформації та підтвердних документів щодо параметрів, на підставі яких обчислюється компенсація. Також відсутня інформація щодо об'єктивності та прозорості обчислення відповідної 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.*  
Виконавчий комітет Луцької міської ради планує розробити 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, зокрема, не надано 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 не надав інформації щодо аналізу витрат, які є типовими для цього суб'єкта господарювання (отримувача).

Отже, вимогу критерію не дотримано.

- (85) Тобто, Виконавчий комітет Луцької міської ради не надав достатніх обґрунтувань того, що компенсацію на надання послуг, які становлять загальний економічний інтерес, було визначено заздалегідь об'єктивним і прозорим способом, що вона є обґрунтованою, тобто не перевищує суми, необхідної для покриття чистої фінансової різниці між понесеними при наданні ПЗЕІ витратами та доходами суб'єкта господарювання від надання ПЗЕІ, з урахуванням розумного рівня прибутку. Так, відсутній опис механізму визначення компенсації та параметрів для розрахунку, опис заходів щодо уникнення та повернення будь-якої надмірної компенсації.
- (86) Враховуючи викладене, чотирьох сукупних критеріїв Altmark кумулятивно не дотримано.
- (87) Отже, державна підтримка, яка надається КП «Луцьке підприємство електротранспорту» за рахунок місцевих ресурсів, на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині поточних трансфертів (субсидії) на виконання обсягів транспортної роботи, звільнення від сплати обов'язкових платежів, погашення кредиторської заборгованості з обов'язкових платежів минулих періодів та капітальних трансфертів (внески в статутний капітал) на оновлення рухомого складу та розвиток інфраструктури міського електротранспорту, **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.

### **6.3. Визначення належності заходу підтримки до державної допомоги**

#### **6.3.1. Надання підтримки суб'єкту господарювання**

- (88) Відповідно до статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції» 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.
- (89) Частиною першою статті 3 Господарського кодексу України визначено, що під господарською діяльністю у цьому Кодексі розуміється діяльність суб'єктів господарювання у сфері суспільного виробництва, спрямована на виготовлення та реалізацію продукції, виконання робіт чи надання послуг вартісного характеру, що мають цінову визначеність.
- (90) Відповідно до Статуту КП «Луцьке підприємство електротранспорту» є правонаступником державного комунального підприємства міста Луцьк. Підприємство є юридичною особою, має самостійний баланс, рахунки в установах банків, печатки, штампи, бланки зі своїм найменуванням, має право від свого імені укладати договори, набувати майнові і немайнові права, нести обов'язки, бути позивачем та відповідачем у судах.

- (91) КП «Луцьке підприємство електротранспорту», якому надається державна підтримка у формі поточних трансфертів (субсидії) на виконання обсягів транспортної роботи, звільнення від сплати обов'язкових платежів, погашення кредиторської заборгованості з обов'язкових платежів минулих періодів та капітальних трансфертів (внески в статутний капітал) на оновлення рухомого складу та розвиток інфраструктури міського електротранспорту, є суб'єктом господарювання у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

### **6.3.2. Надання підтримки за рахунок ресурсів держави**

- (92) 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.
- (93) Розподіл бюджетних коштів за напрямками здійснює головний розпорядник бюджетних коштів з урахуванням поданих одержувачем бюджетних коштів обґрунтувань потреби в коштах і детальних розрахунків витрат, визначених на підставі норм та нормативів, чинних тарифів, штатної чисельності та умов оплати праці працівників.
- (94) Отже, надання підтримки КП «Луцьке підприємство електротранспорту» у формі поточних трансфертів (субсидії) на виконання обсягів транспортної роботи, звільнення від сплати обов'язкових платежів, погашення кредиторської заборгованості з обов'язкових платежів минулих періодів та капітальних трансфертів (внески в статутний капітал) на оновлення рухомого складу та розвиток інфраструктури міського електротранспорту для здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ, що здійснюється за рахунок коштів місцевого бюджету міста Луцьк, 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 КП «Луцьке підприємство електротранспорту» надається у формі поточних трансфертів (субсидії) на виконання обсягів транспортної роботи, звільнення від сплати обов'язкових платежів, погашення кредиторської заборгованості з обов'язкових платежів минулих періодів та капітальних трансфертів (внески в статутний капітал) на оновлення рухомого складу та розвиток інфраструктури міського електротранспорту.
- (96) Надання компенсації одному суб'єкту господарювання є вибірковою та встановлює для нього перевагу серед інших суб'єктів господарювання, що працюють на ринку надання послуг з перевезень пасажирів у місті Луцьк.
- (97) КП «Луцьке підприємство електротранспорту» за отримання державної підтримки у формі поточних та капітальних трансфертів набуває переваг, що недоступні іншим суб'єктам господарювання у звичайних ринкових умовах.

(98) Отже, державна підтримка у формі поточних трансфертів (субсидії) на виконання обсягів транспортної роботи, звільнення від сплати обов'язкових платежів, погашення кредиторської заборгованості з обов'язкових платежів минулих періодів та капітальних трансфертів (внески в статутний капітал) на оновлення рухомого складу та розвиток інфраструктури міського електротранспорту, є вибірковою та встановлює для нього перевагу серед інших суб'єктів господарювання, що працюють на ринку надання послуг з перевезень пасажирів у місті Луцьк.

#### **6.3.4. Спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції**

(99) Підтримка надається КП «Луцьке підприємство електротранспорту», тобто одному суб'єкту господарювання, який здійснює діяльність на ринку надання послуг з перевезень пасажирів у місті Луцьку.

(100) Отже, надання державної підтримки КП «Луцьке підприємство електротранспорту» у формі поточних трансфертів (субсидії) на виконання обсягів транспортної роботи, звільнення від сплати обов'язкових платежів, погашення кредиторської заборгованості з обов'язкових платежів минулих періодів та капітальних трансфертів (внески в статутний капітал) на оновлення рухомого складу та розвиток інфраструктури міського електротранспорту для здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ, спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції.

#### **6.3.5. Віднесення повідомленої державної підтримки до державної допомоги**

(101) Повідомлена державна підтримка, яка надається КП «Луцьке підприємство електротранспорту» за рахунок місцевих ресурсів, на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині поточних трансфертів (субсидії) на виконання обсягів транспортної роботи, звільнення від сплати обов'язкових платежів, погашення кредиторської заборгованості з обов'язкових платежів минулих періодів та капітальних трансфертів (внески в статутний капітал) на оновлення рухомого складу та розвиток інфраструктури міського електротранспорту, є державною допомогою у розумінні Закону.

#### **6.4. Оцінка допустимості державної допомоги**

(102) 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.

(103) 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.

- (104) Якщо критеріїв у справі Altmark не дотримано, для проведення відповідної оцінки допустимості державної допомоги під час надання послуг громадського транспорту для оцінки використовується Регламент.
- (105) **Компетентні органи держав-членів покладають зобов'язання або укладають договори про надання публічних послуг, відшикодовують операторам публічних послуг понесені витрати та/або надають ексклюзивні права у відповідь на виконання зобов'язань з надання публічної послуги.**
- (106) 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.
- (107) Згідно зі 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.
- (108) 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.
- (109) Зобов'язання КП «Луцьке підприємство електротранспорту» з обслуговування населення чітко встановлені та визначені Законом України «Про міський електричний транспорт», Статутом та Договором про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом від 01.06.2013 б/н.  
Отже, вимогу Регламенту дотримано.
- (110) **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.*

- (111) *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.*
- (112) Виконавчий комітет Луцької міської ради не надав інформації та підтвердних документів щодо параметрів, на підставі яких обчислюється компенсація. Також відсутня інформація щодо об'єктивності та прозорості обчислення відповідної компенсації, що повністю не відповідає нормам статті 4 Регламенту.  
Отже, вимогу Регламенту не дотримано.
- (113) *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.*
- (114) Надавач надав договір, укладений з КП «Луцьке підприємство електротранспорту» від 01.06.2013 б/, про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом, який містить чіткий перелік маршрутів, на яких КП «Луцьке підприємство електротранспорту» здійснює перевезення пасажирів електричним транспортом відповідно до рішення Виконавчого комітету Луцької міської ради від 06.02.2019 № 65-1 «Про затвердження переліку міських та приміських тролейбусних маршрутів». Проте ні договір, ні загальні правила не містять параметрів, на підставі яких розраховується компенсація механізму для уникнення й повернення надмірної компенсації, що не відповідає нормам статті 4 Регламенту.  
Отже, вимогу Регламенту дотримано частково.
- (115) *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.*

- (116) Згідно зі статтею 1 Статуту КП «Луцьке підприємство електротранспорту» створено Луцькою міською радою та засновано на комунальній власності територіальної громади міста Луцьк.
- (117) Згідно зі статтею 2 Статуту основною метою підприємства є задоволення потреб населення у пасажирських перевезеннях електричним та автомобільним транспортом, реалізація інтересів територіальної громади міста Луцьк, а також задоволення соціально-економічних потреб трудового колективу та підприємства.
- (118) Відповідно до пункту 2.2 розділу 2 Статуту КП «Луцьке підприємство електротранспорту» здійснює перевезення пасажирів міським електричним транспортом та автобусами на міських та приміських маршрутах.
- (119) Відповідно до пункту 5.1 розділу 5 Статуту майно КП «Луцьке підприємство електротранспорту» є комунальною власністю територіальної громади міста Луцьк й закріплено за ним на праві господарського відання, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.  
Отже, вимогу Регламенту дотримано.
- (120) *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.*
- (121) КП «Луцьке підприємство електротранспорту» 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.  
Отже, вимогу Регламенту дотримано.
- (122) *Відповідно до вимог пункту 5 додатка до Регламенту для підвищення прозорості та уникнення перехресного субсидювання, коли суб'єкт господарювання не тільки здійснює перевезення пасажирів громадським транспортом, але й займається іншими видами діяльності, рахунки щодо надання послуг з перевезення пасажирів повинні бути відокремлені.*
- (123) На Підприємстві ведеться окремий бухгалтерський облік за кожним видом діяльності окремо, що дає можливість забезпечувати належний розподіл доходів і витрат на надання послуг. Доходи та витрати, які надходять з бюджету, обліковуються окремо від інших. Бухгалтерський облік на підприємстві ведеться відповідно до наказу «Про організацію бухгалтерського обліку та облікову політику підприємства» від 31.12.2012 № 225.
- (124) КП «Луцьке підприємство електротранспорту» має самостійний баланс, рахунки в установах банків, печатки, штампи, бланки зі своїм найменуванням та реквізитами. Бюджетні кошти поступають на розрахунковий рахунок, відкритий у ГУДКСУ (головне управління державної казначейської служби України) у Волинській області міста Луцьк. Підприємство також має рахунки для розрахунків по інших видах діяльності відкриті у філії Волинського облуправління відкритого акціонерного товариства «Ощадбанк» (поточний), публічного акціонерного товариства комерційного банку «Приватбанк» міста Луцьк (лікарняні), публічного акціонерного

товариства комерційного банку «Приватбанк» міста Луцьк (поточний).

- (125) У доходи від основної операційної діяльності включається дохід від перевезення пасажирів тролейбусами на балансовому рахунку 703 «Дохід від реалізації робіт і послуг». Крім доходів від перевезення пасажирів міським електричним транспортом, Підприємство одержує інші операційні доходи та інші доходи, які по даних бухгалтерського обліку відображається на балансових рахунках 71 «Інші операційні доходи» та 74 «Інші доходи». Облік витрат операційної діяльності ведеться на рахунку 23 «Виробництво» в розрізі виробничих дільниць. Витрати операційної діяльності складаються з собівартості перевезень, адміністративних витрат та інших операційних витрат (до складу виробничої собівартості продукції (робіт та послуг) включаються прямі матеріальні витрати, прямі витрати на оплату праці та змінні загальновиробничі витрати).
- (126) Облік руху матеріальних цінностей в бухгалтерії ведеться в розрізі кожної матеріально-відповідальної особи. Списання товарно-матеріальних цінностей проводиться по мірі їх використання в господарській діяльності: по накладних, вимогах, відомостях на видачу матеріалів, актах на списання матеріалів. На Підприємстві ведуться таблиці обліку робочого часу, по яких визначається загальна кількість відпрацьованих днів та годин для нарахування заробітної плати. Аналітичний облік ведеться за кожним працівником, видами виплат та утримань.  
Отже, вимогу Регламенту дотримано.
- (127) *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.*
- (128) Виконавчий комітет Луцької міської ради повідомив, що тариф на проїзд у КП «Луцьке підприємство електротранспорту» формується на підставі Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (тролейбуси та трамваї), затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 25.11.2013 № 940.
- (129) Надавач повідомив, що до розрахунку тарифу на перевезення пасажирів міським електричним транспортом не включена сума амортизаційних відрахувань.  
Отже, вимогу Регламенту дотримано.
- (130) *Враховуючи вимогу частини четвертої статті 263 Угоди, а також пункт 1 додатка до Регламенту, розрахунок компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, повинен розраховуватись відповідно до Методики згідно з вимогами додатка до Регламенту.*
- (131) Виконавчий комітет Луцької міської ради планує розробити 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 23.10.2007 про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею та автомобільними шляхами.
- (132) Оскільки відсутній механізм розрахунку 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.

Отже, вимогу Регламенту не дотримано.

(133) Отже, вимоги та норми Регламенту дотримано не в повному обсязі.

(134) Враховуючи викладене, державна підтримка у формі поточних трансфертів (субсидії) на виконання обсягів транспортних робіт, звільнення від сплати обов'язкових платежів, погашення кредиторської заборгованості з обов'язкових платежів минулих періодів та капітальних трансфертів (внески в статутний капітал) на оновлення рухомого складу та розвиток інфраструктури міського електротранспорту, що виділяється на підставі рішення Луцької міської ради від 26.02.2020 № 70/91 «Про затвердження комплексної Програми розвитку міського пасажирського транспорту на 2020 – 2024 роки» комунальному підприємству «Луцьке підприємство електротранспорту» на період з 26.02.2020 по 31.12.2024 у сумі 935 870 000 грн, є **допустимою державною допомогою** відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», за умови виконання Виконавчим комітетом Луцької міської ради 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), враховуючи, що сума компенсації не повинна перевищувати суми, необхідної для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними витратами та отриманими доходами суб'єкта господарювання при наданні вказаних послуг, з урахуванням розумного рівня прибутку; крім того, необхідно врахувати структуру та розмір тарифів, установлених відповідно до законодавства;
  - 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 23.10.2007 про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею та автомобільними шляхами;
- 3) з метою уникнення отримання комунальним підприємством «Луцьке підприємство електротранспорту» надмірної (подвійної) компенсації, забезпечити невключення амортизаційних нарахувань за придбані (оновлені) тролейбуси та оновлене обладнання під час розрахунку в майбутньому вартості нового тарифу на перевезення пасажирів електричним транспортом у місті Луцьку для підприємства або коригування наявного тарифу, у зв'язку з тим, що придбані тролейбуси будуть передані комунальному підприємству «Луцьке підприємство електротранспорту» на безкоштовній основі;
- 4) у разі включення амортизаційних нарахувань у вартість перевезення пасажирів електричним транспортом, який придбано (або оновлено) за кошти державної допомоги, забезпечити повернення комунальним підприємством «Луцьке підприємство електротранспорту» таких амортизаційних нарахувань.

(135) 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».



(136) На подання з попередніми висновками від 06.07.2020 № 500-26.15/50-20-ДД/309-спр, надіслане листом від 06.07.2020 № 500-29/08-9482, Виконавчий комітетом Луцької міської ради листом від 07.07.2020 № 1.1-5/3094/2020 (вх. № 5-01/8772 від 08.07.2020) повідомив про відсутність будь-яких зауважень та заперечень до подання.

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 підтримка, яку надає Виконавчий комітет Луцької міської ради у формі поточних трансфертів (субсидії) на виконання обсягів транспортних робіт, звільнення від сплати обов'язкових платежів, погашення кредиторської заборгованості з обов'язкових платежів минулих періодів та капітальних трансфертів (внески в статутний капітал) на оновлення рухомого складу та розвиток інфраструктури міського електротранспорту, що виділяється на підставі рішення Луцької міської ради від 26.02.2020 № 70/91 «Про затвердження комплексної Програми розвитку міського пасажирського транспорту на 2020 – 2024 роки» комунальному підприємству «Луцьке підприємство електротранспорту» на період з 26.02.2020 по 31.12.2024 у сумі 935 870 000 (дев'ятсот тридцять п'ять мільйонів вісімсот сімдесят тисяч) гривень, є **державною допомогою** відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

2. Визнати, що державна допомога, яку надає Виконавчий комітет Луцької міської ради у формі поточних трансфертів (субсидії) на виконання обсягів транспортних робіт, звільнення від сплати обов'язкових платежів, погашення кредиторської заборгованості з обов'язкових платежів минулих періодів та капітальних трансфертів (внески в статутний капітал) на оновлення рухомого складу та розвиток інфраструктури міського електротранспорту, що виділяється на підставі рішення Луцької міської ради від 26.02.2020 № 70/91 «Про затвердження комплексної Програми розвитку міського пасажирського транспорту на 2020 – 2024 роки» комунальному підприємству «Луцьке підприємство електротранспорту» на період з 26.02.2020 по 31.12.2024 у сумі 935 870 000 (дев'ятсот тридцять п'ять мільйонів вісімсот сімдесят тисяч) гривень, є **допустимою** відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», за умови виконання Виконавчим комітетом Луцької міської ради 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), враховуючи, що сума компенсації не повинна перевищувати суми, необхідної для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними витратами та отриманими доходами суб'єкта господарювання при наданні вказаних послуг, з урахуванням розумного рівня прибутку; крім того, необхідно врахувати структуру та розмір тарифів, установлених відповідно до законодавства;

- 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 23.10.2007 про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею та автомобільними шляхами;

3) з метою уникнення отримання комунальним підприємством «Луцьке підприємство електротранспорту» надмірної (подвійної) компенсації, забезпечити невключення амортизаційних нарахувань за придбані (оновлені) тролейбуси та оновлене обладнання під час розрахунку в майбутньому вартості нового тарифу на перевезення пасажирів електричним транспортом у місті Луцьку для підприємства або коригування наявного тарифу, у зв'язку з тим, що придбані тролейбуси будуть передані комунальному підприємству «Луцьке підприємство електротранспорту» на безкоштовній основі;

4) у разі включення амортизаційних нарахувань у вартість перевезення пасажирів електричним транспортом, який придбано (або оновлено) за кошти державної допомоги, забезпечити повернення комунальним підприємством «Луцьке підприємство електротранспорту» таких амортизаційних нарахувань.

3. Надавач державної допомоги зобов'язаний проінформувати Антимонопольний комітет України про виконання зобов'язань, викладених у пункті 2 резолютивної частини цього рішення, терміном до 20.08.2020.

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.

В.о. Голови Комітету

О. ПІЩАНСЬКА