



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ

15 жовтня 2020 р.

Київ

№ 639-р

Про результати розгляду
справи про державну допомогу

За результатами розгляду повідомлення про нову державну допомогу Управління транспортної, дорожньої інфраструктури і зв'язку Херсонської міської ради (далі – Херсонська міська рада, Надавач), яке надійшло на Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 34959 (вх. № 1448-ПДД від 30.04.2020) (далі – Повідомлення), розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 06.08.2020 № 07/214-р розпочато розгляд справи № 500-26.13/63-20-ДД про державну допомогу для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції (далі – Справа).

Антимонопольний комітет України, розглянувши матеріали справи № 500-26.13/63-20-ДД про державну допомогу та подання з попередніми висновками від 13.10.2020 № 500-26.13/63-20-ДД/475-спр,

ВСТАНОВИВ:

1. ПОРЯДОК РОЗГЛЯДУ СПРАВИ

- (1) На Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 34959 (вх. № 1448-ПДД від 30.04.2020) Херсонської міської ради відповідно до статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про нову державну допомогу (далі – Повідомлення).
- (2) Листом від 07.05.2020 № 500-29/07-6786 Комітетом залишено Повідомлення без руху та запитано додаткову інформацію. Херсонською міською радою було надано додаткову інформацію до Повідомлення, яке надійшло на Портал державної допомоги б/н, б/д (вх. № 1546-ПДД/4 від 09.06.2020) та № 37921 (вх. № 1547-ПДД/1 від 09.06.2020).
- (3) За результатами розгляду повідомлення про державну допомогу розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 06.08.2020 № 07/214-р розпочато розгляд справи № 500-26.13/63-20-ДД для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції. Листом Антимонопольного комітету України (далі – Комітет) від 06.08.2020 № 500-29/07-10876 направлено копію зазначеного розпорядження на адресу Херсонської міської ради. На офіційному вебпорталі Комітету опубліковано інформацію про початок розгляду справи про державну допомогу із зверненням до всіх заінтересованих осіб щодо подання ними протягом 30 календарних днів вмотивованих

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

- (4) Листом від 10.09.2020 № 971/01-28 (вх. № 5-01/11677 від 10.09.2020) Херсонською міською радою надано додаткову інформацію до Справи.

2. ВІДОМОСТІ ТА ІНФОРМАЦІЯ ВІД НАДАВАЧА ПІДТРИМКИ

2.1. Надавач підтримки

- (5) Херсонська міська рада (73000, м. Херсон, вул. Залізнична, 8, ідентифікаційний код юридичної особи 26472400).

2.2. Отримувач підтримки

- (6) Міське комунальне підприємство «Херсонелектротранс» (далі – Підприємство, МКП «Херсонелектротранс») (73036, м. Херсон, вул. Залаегерсег, 12, ідентифікаційний код юридичної особи 03328635).

2.3. Мета (ціль) підтримки

- (7) Метою (ціллю) підтримки є:
- сприяння окремим видам господарської діяльності;
 - розвиток інфраструктури електротранспорту; сприяння реалізації інвестиційного проєкту «Поліпшення інфраструктури громадського транспорту міста Херсона шляхом закупівлі нових тролейбусів та супутнього ремонтного обладнання, ремонту та модернізації тролейбусної контактної мережі» (далі – Проєкт).

2.4. Очікуваний результат

- (8) Очікуваним результатом є закупівля 50 одиниць тролейбусів, зокрема, включаючи запчастини та обладнання для діагностики.

2.5. Підстава для надання підтримки

- (9) Бюджетний кодекс України.
- (10) Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні».
- (11) Закон України «Про міський електричний транспорт».
- (12) Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку надання місцевих гарантій».
- (13) Наказ Міністерства фінансів України від 29.05.2020 № 253 «Про погодження Обсягу та умов надання місцевої гарантії Херсонською міською радою у 2020 році».
- (14) Рішення Херсонської міської ради від 22.12.2017 № 1109 «Про затвердження Міської програми розвитку електротранспорту в місті Херсоні на 2018-2020 роки» (зі змінами від 21.06.2019 № 2036 «Про внесення змін до Міської програми розвитку електротранспорту в місті Херсоні на 2018-2020 роки»).

- (15) Рішення Херсонської міської ради від 18.01.2019 № 1828 «Про затвердження Угоди про підготовку кредитного фінансування від 27 грудня 2018 року».
- (16) Рішення Херсонської міської ради від 28.04.2017 № 670 «Про надання згоди МКП «Херсонелектротранс» на списання тролейбусів та інших основних засобів» (зі змінами від 30.03.2018 № 1304 «Про внесення змін до рішення міської ради від 28.04.2017 № 670»).
- (17) Рішення Херсонської міської ради від 30.11.2018 № 1709 «Про укладення угоди про підготовку кредитного фінансування для поліпшення інфраструктури громадського транспорту міста Херсона шляхом оновлення пасажирського рухомого складу МКП «Херсонелектротранс».
- (18) Рішення Херсонської міської ради від 18.01.2019 № 1828 «Про затвердження Угоди про підготовку кредитного фінансування від 27 грудня 2018 року».
- (19) Рішення Херсонської міської ради від 16.10.2019 № 2182 «Про погодження МКП «Херсонелектротранс» отримання кредиту від Європейського банку реконструкції та розвитку та надання гарантії Херсонської міської ради Європейського банку реконструкції та розвитку для забезпечення виконання боргових зобов'язань МКП «Херсонелектротранс» за кредитом, що залучається для реалізації інвестиційного Проєкту».
- (20) Рішення Виконавчого комітету Херсонської міської ради від 16.04.2019 № 176 «Про надання висновку щодо доцільності залучення МКП «Херсонелектротранс» кредиту від Європейського банку реконструкції та розвитку для реалізації інвестиційного Проєкту».
- (21) Кредитний договір між МКП «Херсонелектротранс» та Європейським банком реконструкції та розвитку (далі – Кредитний договір).
- (22) Проєкт договору гарантії, відшкодування та підтримки Проєкту між МКП «Херсонелектротранс» та Європейським банком реконструкції та розвитку.
- (23) Проєкт договору про погашення заборгованості за виконанням гарантійних зобов'язань.

2.6. Форма підтримки

- (24) Гарантія.

2.7. Обсяг підтримки

- (25) Місцева гарантія забезпечує виконання зобов'язань позичальника за кредитним договором, укладеним із кредитором, основними умовами якого є:
 - обсяг та валюта кредиту – 10 000 000 євро або еквівалент національної валюти за офіційним курсом Національного банку України на дату зарахування коштів на рахунок позичальника;
 - строк кредиту – 13 років;
 - гарантія покриває 100 відсотків кредитної суми.

Плата позичальника за отримання місцевої гарантії встановлена в розмірі однієї гривні в місяць на строк надання кредиту.

2.8. Тривалість підтримки

(26) з 01.07.2020 по 30.06.2032.

3. ІНФОРМАЦІЯ ЩОДО УМОВ НАДАННЯ ПІДТРИМКИ

- (27) Отримувачем підтримки є МКП «Херсонелектротранс», що діє відповідно до Статуту підприємства, затвердженого рішенням Херсонської міської ради від 24.02.2012 № 547 (далі – Статут).
- (28) Відповідно до пункту 1.1 розділу 1 Статуту МКП «Херсонелектротранс» створено Херсонською міською радою та засновано на комунальній власності територіальної громади міста Херсона.
- (29) Відповідно до пункту 1.2 розділу 1 Статуту власником підприємства є територіальна громада міста Херсона в особі Херсонської міської ради.
- (30) Відповідно до пункту 3.1 розділу 3 Статуту метою підприємства є максимальне забезпечення потреб мешканців та гостей міста Херсона в асортименті, якості та обсягах транспортних послуг, підвищення якості транспортного обслуговування, ефективності управління міським електричним транспортом, створення належних умов для його подальшого розвитку та отримання прибутку.
- (31) Відповідно до пункту 3.2 розділу 3 Статуту предметом діяльності МКП «Херсонелектротранс», зокрема, є здійснення комплексу робіт і заходів, пов'язаних з підготовкою, організацією та наданням транспортних послуг міським електричним транспортом на території міста Херсона.
- (32) Відповідно до пункту 5.2 розділу 5 Статуту майно МКП «Херсонелектротранс» є комунальною власністю територіальної громади міста Херсона й закріплено за ним на праві господарського відання.
- (33) МКП «Херсонелектротранс» є єдиним підприємством, яке здійснює перевезення пасажирів на території міста Херсона електротранспортом.
- (34) Місцева гарантія Херсонської міської ради надається для забезпечення боргових зобов'язань МКП «Херсонелектротранс» за кредитним договором від Європейського банку реконструкції та розвитку для реалізації інвестиційного Проєкту, що є необхідною складовою успішної реалізації Проєкту модернізації громадського тролейбусного транспорту міста Херсона та дозволить збільшити частку із 20 % до більш ніж 80 % низькопідлогових тролейбусів у місті Херсоні, підвищити середню швидкість руху тролейбусів на 10 – 15 %, покращити якість технічного обслуговування електротранспорту, збільшити частку перевезень пасажирів тролейбусами у структурі громадського транспорту міста з відповідним збільшенням доходів МКП «Херсонелектротранс». Додатково зібрані кошти нададуть можливість покращити обсяги та якість надання послуг із перевезення пасажирів електротранспортом.

- (35) Умовами Кредитного договору передбачається закупівля до 50 нових низькопідлогових тролейбусів, включаючи запчастини та обладнання для діагностики.
- (36) Реалізація Проекту дозволить досягти таких соціальних результатів:
- зберегти соціально значущий вид транспорту;
 - підвищити безпеку й комфорт перевезень громадян міста, швидкість пасажирських перевезень;
 - здійснювати перевезення пасажирів з обмеженими фізичними можливостями за рахунок низького рівня підлог у транспортних засобах;
 - підвищити надійність перевезень та рівень задоволеності мешканців послугами з перевезення у громадському електротранспорті;
 - знизити рівень забруднення шкідливими викидами за рахунок зменшення потреби у використанні автотранспорту при перевезенні пасажирів;
 - знизити соціальну напругу;
 - покращити умови праці водіїв та інших працівників міського комунального підприємства «Херсонелектротранс» та залучити нових найманих працівників для роботи на підприємстві.
- (37) Без отримання державної підтримки МКП «Херсонелектротранс» не зможе надавати якісні (безпечні та комфортні) послуги з перевезення пасажирів міським електричним транспортом, що може викликати соціальне напруження серед населення міста Херсона. Так, відсутність або зменшення фінансування з міського бюджету призведе до:
- зменшення випуску рухомого складу на тролейбусні маршрути міста;
 - зменшення кількості перевезених пасажирів та доходів від надання таких послуг; неможливості забезпечити своєчасне і в повному обсязі технічне обслуговування та капітальний ремонт рухомого складу.
- (38) Відповідно до підпункту «b» статті 2.01 Кредитного договору, розрахункова кошторисна вартість Проекту на дату укладення цього становить приблизно 12 500 000 євро (дванадцять мільйонів п'ятсот тисяч євро), яка розрахована таким чином:

Пункт	Приблизний розмір інвестиції (євро, в млн)*
Нові низькопідлогові тролейбуси, включаючи запчастини та обладнання для діагностики	10,0
Модернізація та розширення контактної мережі	1,1
Ремонт і модернізація тягових підстанцій	0,9
Капітальні видатки за рахунок місцевого внеску (модернізація та відновлення тролейбусної інфраструктури)	0,5
Загальна вартість Проекту	12,5

*Включаючи ПДВ, крім пунктів, що фінансуються за рахунок грантових коштів.

- (39) Відповідно до підпункту «с» статті 2.01 Кредитного договору передбачаються такі джерела фінансування Проекту:

Джерело фінансування	Сума (євро, в млн)
Кредит Європейського банку реконструкції та розвитку	10,0
Грант (NIP)	1,5
Місцевий внесок	1,0
Загальний обсяг фінансування	12,5

- (40) За інформацією надавача, державною допомогою будуть покриватися виключно витрати щодо закупівлі нових низькопідлогових тролейбусів, включаючи запчастини та обладнання для діагностики в розмірі 10 000 000 євро. Фінансування гранту в розмірі 1 500 000 євро здійснюватиме Європейський банк реконструкції та розвитку за рахунок коштів Інвестиційної платформи сусідства. Кошти гранту будуть спрямовані на модернізацію та розширення контактної мережі та модернізацію тягових підстанцій. Повернення грантових коштів Європейському банку реконструкції та розвитку або Інвестиційній платформі не передбачається.
- (41) Місцева гарантія діє протягом строку дії Кредитного договору (13 років). Плата позичальника за отримання місцевої гарантії встановлена в розмірі однієї гривні в місяць на строк надання кредиту.
- (42) Відповідно до підпункту «а» статті 3.01 Кредитного договору, Європейський банк реконструкції та розвитку погоджується надати кредит позичальнику (МКП «Херсонелектротранс») у сумі не більше 10 000 000 євро; відповідно до підпункту «б» статті 3.01 позичальник (МКП «Херсонелектротранс») повинен використовувати всі суми, позичені ним за цим Договором, на фінансування Проєкту.
- (43) Статтею 5.01 Кредитного договору передбачено, що позичальник (МКП «Херсонелектротранс») виконує Проєкт відповідно до плану реалізації Проєкту, який надано позичальником Європейського банку реконструкції та розвитку, зі всіма змінами, погодженими з Європейським банком реконструкції та розвитку у письмовій формі, і забезпечує використання фінансування згідно з планом фінансування виключно на Проєкт.
- (44) Відповідно до статті 5.08 Кредитного договору, крім випадків, коли інше погоджено з Європейським банком реконструкції та розвитку, позичальник (МКП «Херсонелектротранс») має забезпечити, щоб усі товари, роботи, послуги, необхідні для Проєкту та які мають фінансуватися за рахунок коштів кредиту, закуповувалися відповідно до принципів та правил Європейського банку реконструкції та розвитку щодо закупівель і застосовувалися такі правила:
- товари, роботи та послуги (крім послуг консультантів, які включені відповідно до статті 5.08 (с)), закуповуються через відкритий тендер;
 - у цілях підпункту «а» цієї статті процедури проведення відкритого тендера викладені в розділі 3, статтях 1, 2 та 3 принципів та правил Європейського банку реконструкції та розвитку щодо закупівель;
 - консультанти, які будуть найняті на роботу позичальником для надання допомоги в проведенні Проєкту, будуть обрані відповідно до процедур, що викладені в розділі 3, статтях 1, 2 та 5 принципів та правил Європейського банку реконструкції та розвитку щодо закупівель;
 - усі контракти підлягають попередньому перегляду Європейського банку реконструкції та розвитку відповідно до процедур перегляду, визначених у принципах та правилах Європейського банку реконструкції та розвитку щодо закупівель.

4. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

- (45) 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.

- (46) 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.
- (47) Відповідно до частини першої статті 6 Закону державна допомога може бути визнана допустимою, якщо вона надається для цілей, зокрема, виконання загальнодержавних програм розвитку або розв'язання соціальних та економічних проблем загальнонаціонального характеру.

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

- (48) Підпунктом 1 пункту «а» статті 29 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» встановлено, що до відання виконавчих органів сільських, селищних, міських рад належать власні (самоврядні) повноваження управління в межах, визначених радою, майном, що належить до комунальної власності відповідних територіальних громад.
- (49) Відповідно до частини другої статті 17 Бюджетного кодексу України місцеві гарантії можуть надаватися за рішенням Верховної Ради Автономної Республіки Крим, відповідної міської ради для забезпечення повного або часткового виконання боргових зобов'язань суб'єктів господарювання – резидентів України, що належать до комунального сектору економіки, розташовані на відповідній території та здійснюють на цій території реалізацію інвестиційних проєктів, метою яких є розвиток комунальної інфраструктури або впровадження ресурсозберігаючих технологій.
- (50) Відповідно до частини третьої статті 17 Бюджетного кодексу України державні/місцеві гарантії надаються на умовах платності, строковості, а також забезпечення виконання зобов'язань у спосіб, передбачений законом.
- (51) Обов'язковою умовою надання місцевої гарантії є укладення договору між відповідним місцевим фінансовим органом та суб'єктом господарювання про погашення заборгованості суб'єкта господарювання перед територіальною громадою міста за виконання гарантійних зобов'язань. Істотними умовами такого договору мають бути зобов'язання суб'єкта господарювання:
- внести плату за надання місцевої гарантії;
 - надати майнове або інше забезпечення виконання зобов'язань за гарантією;
 - відшкодувати витрати місцевого бюджету, пов'язані з виконанням гарантійних зобов'язань;
 - сплатити пеню за прострочення відшкодування зазначених витрат. Пеня нараховується за кожний день прострочення сплати заборгованості в національній валюті з розрахунку 120 відсотків річних облікової ставки Національного банку України за

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

4.2. Послуги, що становлять загальний економічний інтерес

- (56) 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.
- (57) 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.

- (58) 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.
- (59) 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».
- (60) 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.
- (61) 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.
- (62) 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.
- (63) 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.

- (64) 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.
- (65) Комісія також вважає, що послуги, які визначаються як ПЗЕІ, повинні бути адресовані громадянам або бути в інтересах суспільства в цілому.
- (66) Додатково, відповідно до рішення Європейського суду від 24.07.2003 № C-280/00 *Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (далі – Рішення у справі *Altmark*), умовою застосування статті 87 (1) Договору про заснування Європейського Співтовариства є те, що державна допомога має впливати на торгівлю між державами-членами. Надання транспортних послуг на місцевому чи регіональному рівні не виключає цього критерію. Проте державне фінансування, призначене для надання міських, заміських чи регіональних транспортних послуг, не підпадає під дію цього положення, якщо таке фінансування розглядається як компенсація за послуги, що надаються суб'єктами-одержувачами для здійснення публічних обов'язків. Для застосування цього критерію мають бути виконані такі умови:
- суб'єкт господарювання повинен виконувати зобов'язання з обслуговування населення, і ці зобов'язання чітко встановлені та визначені;
 - параметри, на підставі яких розраховується компенсація, визначені заздалегідь об'єктивним і прозорим способом;
 - компенсація не є надмірною і не перевищує необхідної суми для покриття всіх або частини витрат, понесених суб'єктом господарювання при наданні послуг загального економічного інтересу;
 - суб'єкт господарювання, який надає ці послуги, повинен бути обраний шляхом проведення процедури публічних закупівель. Якщо 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.
- (67) 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.

- (68) 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.
- (69) 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.
- (70) Повідомленням Комісії також встановлено детальні правила, якими буде задовольнятися кожен із критеріїв, передбачений Рішенням у справі Altmark.
- (71) 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 встановлено актом, який залежно від особливостей законодавства держави-члена може мати законодавчий або регуляторний характер, або оформлено договором. Грунтуючись на підході Комісії, у такому акті повинно, як мінімум, бути визначено:
- зміст і тривалість зобов'язань із надання ПЗЕІ;
 - назву суб'єкта господарювання і, де це необхідно, територію, 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.
- (72) Зміст другого критерію Рішення у справі Altmark розкрито в розділі 3.4 Повідомлення Комісії.
- (73) 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.
- (74) 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 покладання зобов'язань із надання ПЗЕІ.
- (75) 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.

- (76) 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.
- (77) Пунктом 75 Повідомлення передбачено, що якщо держава-член може показати, що структура витрат підприємства, на яке покладено зобов'язання з надання ПЗЕІ, відповідає структурі середніх витрат подібних (типових) підприємств у відповідному секторі, сума компенсації, яка дозволить підприємству покрити свої витрати, включаючи розумний прибуток, відповідає четвертому критерію Рішення у справі Altmark.

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

- (78) 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).
- (79) 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.
- (80) 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.
- (81) Відповідно до статті 2 Регламенту:

договір на державну послугу означає один або більше юридично обов'язкових актів, що підтверджують угоду між компетентним органом та оператором громадських послуг щодо доручення цьому оператору публічних послуг управління та експлуатації послуг громадського пасажирського транспорту, що підпадають під зобов'язання з надання публічних послуг; залежно від законодавства держави-члена, договір може також складатися з рішення, прийнятого компетентним органом у формі індивідуального законодавчого чи регуляторного акта, або містити умови, за яких компетентний орган сам надає послуги або доручає надання таких послуг внутрішньому оператору;

загальне правило означає захід, який застосовується без дискримінації до всіх послуг громадського пасажирського транспорту одного типу в певній географічній області, за яку відповідає компетентний орган;

компенсація за надання громадських послуг означає будь-яку вигоду, у тому числі фінансову, надану безпосередньо або опосередковано компетентним органом влади за рахунок державних коштів протягом періоду виконання зобов'язань про надання громадських послуг або пов'язаних із періодом, у якому ці послуги надавалися;

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

- (82) 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.
- (83) 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.
- (84) 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.
- (85) 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.
- (86) Пунктом 2 статті 5 Регламенту передбачено, зокрема, що будь-який компетентний орган місцевої влади, що забезпечує надання громадських послуг, якщо це прямо не заборонено національним законодавством, може приймати рішення про самостійне надання послуг громадського пасажирського транспорту чи доручати надання громадських послуг відокремленим підприємствам, щодо яких орган місцевої влади здійснює такий же контроль, яким він володіє по відношенню до власних підрозділів.

Якщо компетентний місцевий орган влади приймає відповідне рішення, у такому разі застосовується наступне:

- при вирішенні, чи здійснює компетентний орган контроль над підприємством, беруться до уваги: ступінь представництва органу влади в керівних або наглядових органах, права власності, вплив та контроль над стратегічними рішеннями чи індивідуальними управлінськими рішеннями;
 - підконтрольні органу влади підприємства, що надають послуги громадського пасажирського транспорту, не мають права брати участь в тендерних процедурах, предметом яких є надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади.
- (87) 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.
- (88) 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.
- (89) Отже, беручи до уваги зобов'язання України, передбачені статтею 264 Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС, положення Регламенту та додатково – рішення Європейського суду від 24.07.2003 № 280/00 у справі Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, компенсація витрат суб'єкта господарювання є сумісною із наданням послуг загального економічного інтересу, якщо:
- суб'єкт господарювання має чітко визначені зобов'язання надавати громадські послуги (обслуговувати населення);
 - параметри, на підставі яких обчислюється компенсація, є визначеними заздалегідь об'єктивним і прозорим способом;
 - компенсація не є надмірною і не перевищує необхідної суми для покриття всіх або частини витрат, понесених суб'єктом господарювання у зв'язку з наданням послуг загального економічного інтересу. Зокрема, компенсація не може перевищувати суму, необхідну для покриття чистої фінансової різниці між понесеними витратами та отриманими доходами підприємства при виконанні зобов'язання надавати відповідні громадські послуги загального інтересу, з урахуванням доходу, який залишається у підприємства, та розумного рівня прибутку. До витрат можуть бути віднесені, зокрема, фонд заробітної плати, вартість утримання та користування інфраструктурою, ремонт та обслуговування рухомого складу й обладнання, необхідного для функціонування інфраструктури послуг громадського транспорту, постійні витрати та вартість капіталу;
 - тривалість дії договору не перевищує 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту;
 - у разі укладення прямого договору між підконтрольним підприємством і органом місцевого самоврядування, підприємство не бере участі в конкурентних процедурах для укладення договорів на надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади.

5. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ СПРАВИ

5.1. Віднесення послуг громадського транспорту до ПЗЕІ

- (90) 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.
- (91) 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.
- (92) 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 метрополітеном, швидкісним трамваем – за лініями відповідно до затверджених в установленому порядку транспортних схем міст (регіонів).
- (93) 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.
- (94) 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.

- (95) 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.
- (96) Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 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.
- (97) Відповідно до пункту 1.1 розділу 1 Статуту МКП «Херсонелектротранс» створено Херсонською міською радою та засновано на комунальній власності територіальної громади міста Херсона.
- (98) Відповідно до пункту 1.2 розділу 1 Статуту власником підприємства є територіальна громада міста Херсона в особі Херсонської міської ради.
- (99) Відповідно до пункту 3.1 розділу 3 Статуту МКП «Херсонелектротранс» основною метою діяльності є, зокрема, надання послуг з перевезення пасажирів електротранспортом (тролейбусами).
- (100) Згідно з частиною другою статті 14 Закону України «Про міський електричний транспорт» установлення тарифів на проїзд у транспорті здійснюється з урахуванням необхідності забезпечення безбиткової 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.
- (101) Відповідно до статті 11 Закону України «Про міський електричний транспорт» відносини замовників з перевізниками регулюються згідно із законодавством, а також договором про організацію надання транспортних послуг.
- (102) 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), 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.
- (103) Отже, надання підтримки МКП «Херсонелектротранс» у вигляді гарантії для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим МКП «Херсонелектротранс» у Європейського банку реконструкції та розвитку для реалізації інвестиційного Проєкту, який спрямований на поліпшення якості перевезення пасажирів міста, є компенсацією витрат, які пов'язані з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес.

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

(104) 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.

(105) 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 МКП «Херсонелектротранс» з обслуговування населення чітко встановлені та визначені Законом України «Про міський електричний транспорт», Статутом та Договором про організацію надання транспортних послуг міським наземним електричним транспортом у місті Херсон від 23.12.2019 б/н, який містить чіткий перелік маршрутів, на яких МКП «Херсонелектротранс» здійснює перевезення пасажирів електричним транспортом, та термін дії договору.

Отже, вимогу критерію дотримано;

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

Херсонська міська рада не надала інформації та підтвердних документів щодо параметрів, на підставі яких обчислюється компенсація. Зокрема, незрозуміло, чому саме такий обсяг кредиту надається МКП «Херсонелектротранс», та чим такий обсяг обґрунтовано. Чому саме така кількість тролейбусів необхідна МКП «Херсонелектротранс» для надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, а саме перевезення пасажирів. Надавач не надав методики розрахунку компенсації, контролю й перегляду компенсації та механізму для уникнення й повернення надмірної 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.*

У Херсонській міській раді відсутня Методика 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, 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.

- (106) Тобто, Херсонська міська рада не надала достатніх обґрунтувань того, що компенсацію на надання послуг, які становлять загальний економічний інтерес, було визначено задалегідь 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.
- (107) Враховуючи викладене, чотирьох сукупних критеріїв Altmark кумулятивно не дотримано.
- (108) Отже, державна підтримка для здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині гарантії для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим МКП «Херсонелектротранс» у Європейського банку реконструкції та розвитку для реалізації інвестиційного Проекту, який спрямований на поліпшення якості перевезення пасажирів міста, **не може вважатися** компенсацією обґрунтованих витрат на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини другої статті 3 Закону, що не є державною допомогою.

5.3. Визнання належності заходу підтримки до державної допомоги

5.3.1. Надання підтримки суб'єкту господарювання

- (109) 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.
- (110) МКП «Херсонелектротранс», якому надається державна підтримка у формі гарантії для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим МКП «Херсонелектротранс» у Європейського банку реконструкції та розвитку для реалізації інвестиційного Проекту, який спрямований на поліпшення якості перевезення пасажирів міста, є суб'єктом господарювання у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

5.3.2. Надання підтримки за рахунок ресурсів держави

- (111) 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.

- (112) Надання підтримки МКП «Херсонелектротранс» у формі гарантії для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, МКП «Херсонелектротранс» у Європейського банку реконструкції та розвитку для реалізації інвестиційного Проєкту, який спрямований на поліпшення якості перевезення пасажирів міста для здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ, що здійснюється за рахунок коштів місцевого бюджету міста Херсона, тобто за рахунок ресурсів держави в розумінні Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

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

- (113) 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 (далі – ДФЄС), зокрема відповідну судову практику Суду Європейського Союзу, а також відповідне вторинне законодавство, рамкові положення, керівні принципи та інші чинні адміністративні акти Європейського Союзу.
- (114) Згідно з пунктом 66 Повідомлення Європейської комісії щодо поняття державної допомоги згідно зі статтею 107 (1) ДФЄС перевагою вважається будь-яка економічна вигода, яка була б недоступною для суб'єкта господарювання за звичайних ринкових умов, тобто за відсутності втручання держави. При цьому будь-яка компенсація витрат, пов'язаних із виконанням нормативних обов'язків, передбачає надання переваги відповідному суб'єкту господарювання (пункт 37 зазначеного Повідомлення).
- (115) Відповідно до пункту 97 Повідомлення Європейської комісії щодо поняття державної допомоги згідно зі статтею 107 (1) ДФЄС, якщо операція проводилася із застосуванням процедури торгів або на рівних умовах, це є прямим і конкретним доказом її відповідності ринковим умовам.
- (116) При цьому процедура торгів має бути конкурентною, щоб усі зацікавлені учасники, які відповідають умовам, могли взяти участь у процесі, прозорою, щоб усі зацікавлені учасники мали право на отримання належної інформації на кожному етапі процедури торгів, недискримінаційною.
- (117) Оскільки МКП «Херсонелектротранс» не було обрано за конкурентною процедурою, не можна стверджувати, що надана йому економічна вигода у вигляді гарантії для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим МКП «Херсонелектротранс» у Європейського банку реконструкції та розвитку для реалізації інвестиційного Проєкту, який спрямований на поліпшення якості перевезення пасажирів міста, що здійснює перевезення пасажирів міським електричним транспортом (тролейбусами), була б доступною для нього на звичайних ринкових умовах.
- (118) Крім того, надавачем не надано доказів та достатніх обґрунтувань того, що державна підтримка визначена на мінімально можливому рівні, тобто що за звичайних ринкових умов, зокрема при виборі МКП «Херсонелектротранс» за конкурентною процедурою, витрати місцевого бюджету для забезпечення надання населенню послуг у сфері

пасажирських перевезень (електротранспортом) не були б меншими за ті, які мають бути витрачені на забезпечення діяльності МКП «Херсонелектротранс».

- (119) Отже, надання державної підтримки МКП «Херсонелектротранс» на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ, у частині гарантії для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим МКП «Херсонелектротранс» у Європейського банку реконструкції та розвитку для реалізації інвестиційного Проєкту, який спрямований на поліпшення якості перевезення пасажирів міста, що здійснює перевезення пасажирів міським електричним транспортом (тролейбусами), **не виключає створення переваг для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності.**

5.3.4. Спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції

- (120) Підтримка надається МКП «Херсонелектротранс», тобто одному суб'єкту господарювання, який здійснює діяльність на ринку надання послуг із перевезень пасажирів у місті Херсон.
- (121) Державна підтримка МКП «Херсонелектротранс» надає йому переваг, які покращують конкурентну позицію цього суб'єкта господарювання порівняно з іншими суб'єктами господарювання, що здійснюють або могли б здійснювати аналогічну господарську діяльність і які не отримують такої фінансової підтримки.
- (122) Отже, надання підтримки МКП «Херсонелектротранс» у вигляді гарантії для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим МКП «Херсонелектротранс» у Європейського банку реконструкції та розвитку для реалізації інвестиційного Проєкту, який спрямований на поліпшення якості перевезення пасажирів міста для здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ, спотворює економічну конкуренцію.

5.3.5. Віднесення повідомленої державної підтримки до державної допомоги

- (123) Повідомлена державна підтримка, яка надаватиметься МКП «Херсонелектротранс» за рахунок місцевих ресурсів, на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ, що здійснюється у формі гарантії надання підтримки МКП «Херсонелектротранс» у вигляді гарантії для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим МКП «Херсонелектротранс» у Європейського банку реконструкції та розвитку для реалізації інвестиційного Проєкту, який спрямований на поліпшення якості перевезення пасажирів міста, є державною допомогою у розумінні Закону.

5.4. Оцінка допустимості державної допомоги

- (124) 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.
- (125) 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.

- (126) 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.
- (127) *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.*
- (128) 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.
- (129) 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.
- (130) Згідно з частиною другою статті 14 Закону України «Про міський електричний транспорт» установа тарифів на проїзд у транспорті здійснюється з урахуванням необхідності забезпечення безбиткової 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.
- (131) Зобов'язання МКП «Херсонелектротранс» з обслуговування населення чітко встановлені та визначені Законом України «Про міський електричний транспорт», Статутом та Договором про організацію надання транспортних послуг міським наземним електричним транспортом у місті Херсоні від 23.12.2019 б/н.
Отже, вимогу Регламенту дотримано.

- (132) *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.*
- (133) *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.*
- (134) Надавач не надав інформації та підтвердних документів щодо параметрів, на підставі яких обчислюється компенсація. Зокрема, незрозуміло, чому саме такий обсяг кредиту надається МКП «Херсонелектротранс» та чим такий обсяг обґрунтовано. Чому саме така кількість тролейбусів необхідна МКП «Херсонелектротранс» для надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, а саме перевезення пасажирів, що повністю не відповідає нормам статті 4 Регламенту.
Отже, вимогу Регламенту не дотримано.
- (135) *Відповідно до статті 4 Регламенту договір про надання громадських послуг повинен містити:*
- *чітко визначені зобов'язання щодо громадських послуг, які повинен виконувати суб'єкт господарювання, та відповідні географічні зони;*
 - *параметри, на підставі яких розраховується компенсація, та наявність будь-яких ексклюзивних прав;*
 - *характер та ступінь наданих виключних прав 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.*
- (136) *Надавач надав договір, укладений з МКП «Херсонелектротранс» від 23.12.2019 б/н про організацію надання транспортних послуг міським наземним електричним транспортом у місті Херсоні, який містить чіткий перелік маршрутів, на яких МКП «Херсонелектротранс» здійснює перевезення пасажирів електричним транспортом, та термін дії договору.*
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.
- (137) *Компетентний орган місцевого самоврядування, якщо це прямо не заборонено національним законодавством, може приймати рішення про самотійне 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.

- (138) Відповідно до пункту 1.1 розділу 1 Статуту МКП «Херсонелектротранс» створено Херсонською міською радою та засновано на комунальній власності територіальної громади міста Херсона.
- (139) Відповідно до пункту 1.2 розділу 1 Статуту власником підприємства є територіальна громада міста Херсона в особі Херсонської міської ради.
- (140) Відповідно до пункту 3.1 розділу 3 Статуту МКП «Херсонелектротранс» основною метою діяльності є, зокрема, надання послуг із перевезення пасажирів електротранспортом (тролейбусами).
- (141) Відповідно до пункту 5.2 розділу 5 Статуту майно МКП «Херсонелектротранс» є комунальною власністю територіальної громади міста Херсона й закріплено за ним на праві господарського відання, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.
Отже, вимогу Регламенту дотримано.
- (142) ***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.***
- (143) МКП «Херсонелектротранс» 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.
- (144) ***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.***
- (145) У МКП «Херсонелектротранс» забезпечено ведення окремого бухгалтерського обліку за кожним видом діяльності таким чином, що належно розподіляються доходи та витрати для надання послуг, на які спрямовується державна підтримка.
- (146) Бюджетні кошти надходять на розрахунковий рахунок, відкритий в Управлінні Державної казначейської служби України міста Херсона та перераховуються на покриття витрат на виплату заробітної плати та оплату електричної енергії. Підприємство має поточний рахунок, відкритий в АБ «УКРГАЗБАНК» для ведення господарської діяльності. Бухгалтерський облік на Підприємстві ведеться відповідно до наказу від 26.11.2013 № 166/1 «Про облікову політику на підприємстві».
- (147) Усі первинні документи оформлюються окремо. На Підприємстві діє система електронного обліку робочого часу, окремо щодо кожного працівника. Щоденно оформлюються шляхові листи для водіїв троллейбусів, водіїв автотранспортних засобів та кондукторів громадського транспорту. Ведеться табель обліку робочого часу в розрізі служб та відділів Підприємства. Надходження, оприбуткування та списання

товарно-матеріальних цінностей на складі здійснюється окремо в розрізі об'єктів обліку.

- (148) Зокрема, відповідно до положень Кредитної угоди, МКП «Херсонелектротранс» зобов'язане проводити щорічний аудит за міжнародними стандартами, що сприятиме гармонізації облікової політики Підприємства з міжнародними стандартами та практиками.

Отже, вимогу Регламенту дотримано.

- (149) *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 зі спільним ринком.*

- (150) Надавач повідомив, що тарифи на послуги з перевезення пасажирів в електротранспорті (тролейбус) затверджуються рішенням Виконавчого комітету міської ради. На сьогодні чинним є тариф, затверджений рішенням Виконавчого комітету Херсонської міської ради від 26.10.2017 № 350, у розмірі 2,50 грн за одну поїздку. Вартість місячних проїзних квитків: для учнів загальноосвітніх шкіл – 45 грн; для студентів денних відділень – 60 грн; для громадян та підприємств і організацій – 120 грн. Розрахунок тарифів МКП «Херсонелектротранс» здійснювався відповідно до Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (тролейбуси та трамваї), затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 25.11.2013 № 940.

- (151) Херсонська міська рада повідомила, що до розрахунку тарифу на перевезення пасажирів міським електричним транспортом враховані суми амортизаційних відрахувань, у тому числі щодо використання рухомого складу, розраховані за прямолінійним методом відповідно до облікової політики Підприємства.

Отже, вимогу Регламенту дотримано частково.

- (152) *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.*

- (153) Херсонська міська рада 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.

- (154) 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.

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

- (156) Враховуючи викладене, державна підтримка у формі гарантії Управління транспортної, дорожньої інфраструктури і зв'язку Херсонської міської ради для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим міським комунальним

підприємством «Херсонелектротранс» у Європейського банку реконструкції та розвитку для реалізації інвестиційного проекту «Поліпшення інфраструктури громадського транспорту міста Херсона шляхом закупівлі нових тролейбусів та супутнього ремонтного обладнання, ремонту та модернізації тролейбусної контактної мережі», на період з 01.07.2020 по 30.06.2032, є **допустимою державною допомогою** для конкуренції відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», за умови виконання Херсонською міською радою таких зобов'язань:

- 1) розробити та затвердити нормативно-правовий або розпорядчий акт (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), 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) з метою уникнення отримання міським комунальним підприємством «Херсонелектротранс» надмірної компенсації за придбані тролейбуси забезпечити повернення міським комунальним підприємством «Херсонелектротранс» надавачу коштів, отриманих від сплати за послуги перевезення пасажирів, у частині компенсації вартості придбаних тролейбусів, у разі якщо до тарифу на перевезення пасажирів міським електричним транспортом включатимуться амортизаційні нарахування за придбані тролейбуси, та при цьому виконання боргових зобов'язань за кредитом буде виконуватися за рахунок отриманої гарантії.

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

(158) 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».

(159) На подання з попередніми висновками від 13.10.2020 № 500-26.13/63-20-ДД/475-спр Херсонська міська рада листом від 15.10.2020 № 1146/01-28 (вх. № 5-01/13305 від 15.10.2020) повідомила, що не має зауважень та заперечень.

Враховуючи викладене, керуючись статтею 7 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 8 і 11 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та пунктом 8 розділу VI Порядку розгляду справ про державну допомогу

суб'єктам господарювання, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 12 квітня 2016 року № 8-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 06 травня 2016 року за № 686/28816, на підставі інформації, наданої Управлінням транспортної, дорожньої інфраструктури і зв'язку Херсонської міської ради, Антимонопольний комітет України

ПОСТАНОВИВ:

1. Визнати, що державна підтримка у формі гарантії Управління транспортної, дорожньої інфраструктури і зв'язку Херсонської міської ради для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим міським комунальним підприємством «Херсонелектротранс» у Європейського банку реконструкції та розвитку для реалізації інвестиційного проєкту «Поліпшення інфраструктури громадського транспорту міста Херсона шляхом закупівлі нових тролейбусів та супутнього ремонтного обладнання, ремонту та модернізації тролейбусної контактної мережі», на період з 01.07.2020 по 30.06.2032, є **державною допомогою** відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

2. Визнати, що державна допомога у формі гарантії Управління транспортної, дорожньої інфраструктури і зв'язку Херсонської міської ради для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим міським комунальним підприємством «Херсонелектротранс» у Європейського банку реконструкції та розвитку для реалізації інвестиційного проєкту «Поліпшення інфраструктури громадського транспорту міста Херсона шляхом закупівлі нових тролейбусів та супутнього ремонтного обладнання, ремонту та модернізації тролейбусної контактної мережі», на період з 01.07.2020 по 30.06.2032, є **допустимою** відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» за умови виконання Управлінням транспортної, дорожньої інфраструктури і зв'язку Херсонської міської ради таких зобов'язань:

1) розробити та затвердити нормативно-правовий або розпорядчий акт (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), 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) з метою уникнення отримання міським комунальним підприємством «Херсонелектротранс» надмірної компенсації за придбані тролейбуси забезпечити повернення міським комунальним підприємством «Херсонелектротранс» надавачу коштів, отриманих від сплати за послуги перевезення пасажирів, у частині компенсації вартості придбаних тролейбусів, у разі якщо до тарифу на перевезення пасажирів міським електричним транспортом включатимуться амортизаційні нарахування за придбані тролейбуси, та при цьому виконання боргових зобов'язань за кредитом буде виконуватися за рахунок отриманої гарантії;

3. Надавач державної допомоги зобов'язаний проінформувати Антимонопольний комітет України про виконання зобов'язань, викладених у пункті 2 резолютивної частини цього рішення, у строк до 30.04.2021.

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

О. ПІЩАНСЬКА