



# АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

## РІШЕННЯ

18 лютого 2021 р.

Київ

№ 117-р

Про результати розгляду  
справи про державну допомогу

За результатами розгляду повідомлення про нову державну допомогу Львівської міської ради, яке надійшло на Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 37384 (вх. № 1541-ПДД/1 від 09.06.2020), розпорядженням державного уповноваженого від 18.08.2020 № 06/227-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/68-20-ДД про державну допомогу для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції (далі – Справа).

Антимонопольний комітет України (далі – Комітет), розглянувши матеріали Справи та подання з попередніми висновками від 12.02.2021 № 500-26.15/68-20-ДД/58-спр,

### **ВСТАНОВИВ:**

#### **1. ПОРЯДОК ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ПІДТРИМКУ**

- (1) На Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 37384 (вх. № 1541-ПДД/1 від 09.06.2020) Львівською міською радою відповідно до статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про нову державну допомогу (далі – Повідомлення).
- (2) За результатами розгляду повідомлення про державну допомогу розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 18.08.2020 № 06/227-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/68-20-ДД для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції. Листом Комітету від 18.08.2020 № 500-29/06-11347 направлено копію зазначеного розпорядження на адресу Львівської міської ради. На офіційному вебпорталі Комітету опубліковано інформацію про початок розгляду справи про державну допомогу із зверненням до всіх заінтересованих осіб щодо подання ними протягом 30 календарних днів вмотивованих заперечень та зауважень щодо надання державної допомоги та іншої інформації у зв'язку з розглядом справи про державну допомогу.
- (3) Листом від 08.02.2021 № 2503-вих-8940 (вх. № 5-08/1730 від 09.02.2021) Управлінням транспорту Департаменту житлового господарства та інфраструктури Львівської міської ради надано додаткову інформацію до Справи.

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

### **2.1. Надавач підтримки**

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

### **2.2. Отримувач підтримки**

- (5) Львівське комунальне підприємство «Львівелектротранс» (далі – Підприємство, ЛКП «Львівелектротранс», Отримувач) (79013, м. Львів, вул. Сахарова, 2, ідентифікаційний код юридичної особи 03328406).

### **2.3. Мета (ціль) підтримки**

- (6) Метою (ціллю) підтримки є:
- сприяння окремим видам господарської діяльності;
  - розвиток інфраструктури електротранспорту;
  - сприяння реалізації інвестиційного підпроєкту «Капітальний ремонт трамвайних вагонів з модернізацією (переобладнанням) для забезпечення перевезення пасажирів з обмеженою мобільністю» (далі – Підпроєкт).

### **2.4. Очікуваний результат**

- (7) Очікуваним результатом є:
- покращення соціально значущого виду транспорту;
  - підвищення безпеки та комфорту перевезень громадян міста, швидкості пасажирських перевезень;
  - підвищення надійності перевезень та рівня задоволеності мешканців послугами перевезення у громадському електротранспорті;
  - зниження рівня забруднення шкідливими викидами за рахунок зменшення потреби у використанні автотранспорту при перевезенні пасажирів;
  - зниження соціальної напруги;
  - залучення нових найманих працівників для роботи на підприємстві;
  - зниження витрат на матеріали, запасні частини та заробітну плату персоналу, який здійснює ремонтні роботи;
  - підвищення конкурентоспроможності муніципального електротранспорту;
  - покращення загальної ефективності та зниження собівартості пасажирських перевезень;
  - покращення зручності перевезення маломобільних груп населення.

### **2.5. Підстава для надання підтримки**

- (8) Бюджетний кодекс України.
- (9) Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні».
- (10) Закон України «Про міський електричний транспорт».
- (11) Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку надання місцевих гарантій».

- (12) Фінансова угода (проект «Міський громадський транспорт України») між Україною та Європейським інвестиційним банком від 11.11.2016 FI № 85.103 Serapis № 2015-0503, ратифікована Законом України від 12.04.2017 № 2009-VIII (далі – Фінансова угода).
- (13) Проект ухвали Львівської міської ради «Про надання місцевої гарантії Львівської міської ради у 2020 році з метою забезпечення виконання боргових зобов'язань ЛКП «Львівелектротранс» у рамках проекту «Міський громадський транспорт в Україні», у тому числі для протидії наслідків поширення вірусної інфекції COVID-19 у місті Львові.
- (14) Рішення Виконавчого комітету Львівської міської ради від 30.04.2020 № 377 «Про надання висновку щодо доцільності залучення ЛКП «Львівелектротранс» коштів позики в рамках проекту «Міський громадський транспорт України» для реалізації Підпроєкту.
- (15) Ухвала Львівської міської ради від 20.02.2020 № 6300 «Про внесення змін до ухвали міської ради від 16.11.2017 № 2587 «Про підтримку участі ЛКП «Львівелектротранс», ЛК АТП № 1 та ЛКП «Львівавтодор» у проєкті «Міський громадський транспорт України».
- (16) Проект Угоди про передачу коштів позики між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Львівською міською радою та ЛКП «Львівелектротранс».

## **2.6. Форма підтримки**

- (17) Гарантія.

## **2.7. Обсяг підтримки**

- (18) Місцева гарантія забезпечує виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим ЛКП «Львівелектротранс» у Міністерства фінансів України за угодою про передачу коштів позики між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Львівською міською радою та ЛКП «Львівелектротранс» для реалізації Підпроєкту, основними умовами якого є:  
 обсяг та валюта кредиту – 3 000 000 євро;  
 строк кредиту – 10 років;  
 гарантія покриває 100 відсотків кредитної суми.  
 Плата позичальника за отримання місцевої гарантії встановлена в розмірі однієї гривні в місяць на строк дії угоди про передачу коштів позики.

## **2.8. Тривалість підтримки**

- (19) з 01.08.2020 по 01.08.2030.

## **3. ПОЄДНАННЯ ФОРМ ПІДТРИМКИ**

- (20) Рішенням Комітету від 28.12.2019 № 865-р визнано, що державна підтримка у формі гарантії Львівської міської ради для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим Львівським комунальним підприємством «Львівелектротранс» у Міністерства фінансів України за угодою про передачу коштів позики між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України,

Львівською міською радою та Львівським комунальним підприємством «Львівелектротранс» для реалізації інвестиційного Підпроєкту, який спрямований на поліпшення якості перевезення пасажирів міста, а саме на придбання нових 10 одиниць трамваїв, які будуть додані до наявного рухомого складу, що виділяється на підставі Фінансової угоди (проєкт «Міський громадський транспорт України») між Україною та Європейським інвестиційним банком від 11.11.2016 FI № 85.103 Serapis № 2015-0503, ратифікованої Законом України від 12.04.2017 № 2009-VIII, на період з 27.12.2019 по 27.12.2041, є **державною допомогою, допустимою** для конкуренції відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», за умови виконання Львівською міською радою зобов'язань.

- (21) Відповідно до пункту 20 протоколу засідання Антимонопольного комітету України № 5 від 28.01.2021 Комітетом прийнято рішення, що зобов'язання, встановлені рішенням Антимонопольного комітету України від 28.12.2019 № 865-р, виконані.

#### 4. УМОВИ НАДАННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ

- (22) Місцева гарантія Львівської міської ради надається для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим ЛКП «Львівелектротранс» у Міністерства фінансів України за угодою про передачу коштів позики між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Львівською міською радою та ЛКП «Львівелектротранс» для реалізації Підпроєкту.
- (23) Кредит надається з метою розвитку інфраструктури міського пасажирського транспорту, зокрема відновлення систем міського громадського транспорту в містах України, які знаходяться під контролем уряду Позичальника і, головним чином, спрямовані на інвестиції, пов'язані із заміною або відновленням рухомого складу пасажирського транспорту, який належить міським громадам, та покращенням інфраструктури, яка може мати принципове значення для підтримки модернізації рухомого складу. Реалізацією Підпроєкту будуть займатися міські ради та/або компанії чи підприємства громадського пасажирського транспорту, які належать міським громадам (кожна з яких окремо йменується **Кінцевий бенефіціар**, а всі разом **Кінцеві бенефіціари**).
- (24) Згідно з пунктом 7 Преамбули Фінансової угоди позичальник в особі Міністерства фінансів України, у співпраці з Міністерством інфраструктури України та, у разі необхідності, з відповідною міською радою, надає Кредит (як визначено нижче) кожному Кінцевому бенефіціару відповідно до угоди про передачу коштів позики), сторонами якої, зокрема, будуть Міністерство фінансів України, Міністерство інфраструктури України, відповідний Кінцевий бенефіціар та, у відповідних випадках, міська рада.
- (25) Згідно з пунктом 8 Преамбули Фінансової угоди позичальник в особі Міністерства інфраструктури України здійснюватиме загальний нагляд та відповідатиме за реалізацію проєкту «Міський громадський транспорт України», у тому числі за створення групи з управління та підтримки проєкту у складі Міністерства інфраструктури України, та забезпечить створення груп впровадження проєкту у складі кожного Кінцевого бенефіціара.
- (26) Зміст Підпроєкту полягає в капітальному ремонті наявних трамвайних вагонів із модернізацією (переобладнанням) для забезпечення перевезення пасажирів з обмеженою мобільністю в рамках проєкту «Міський громадський транспорт України» з

метою оновлення інфраструктури громадського електротранспорту. Планується здійснити капітальний ремонт до восьми трамваїв КТ4 СУ зі встановленням низькопідлогових вставок для маломобільних груп населення, модернізацією та заміною салону, елементів кузова, ходових частин та електрообладнання.

- (27) Разом із тим реалізація Підпроєкту дозволить досягти таких соціальних результатів:
- покращити соціально значущий вид транспорту;
  - підвищити безпеку та комфорт перевезень громадян міста, швидкість пасажирських перевезень;
  - здійснювати перевезення пасажирів з обмеженими фізичними можливостями за рахунок низького рівня підлоги;
  - зменшити час на посадку й висадку пасажирів за рахунок низького рівня підлоги;
  - підвищити надійність перевезень та рівень задоволеності мешканців послугами перевезення у громадському електротранспорті;
  - знизити рівень забруднення шкідливими викидами за рахунок зменшення потреби у використанні приватного автотранспорту при перевезенні пасажирів;
  - знизити соціальну напругу;
  - досягти економії електричної енергії на забезпечення руху трамваїв за рахунок впровадження енергозберігальних систем;
  - залучити нових найманих працівників для роботи на Підприємстві;
  - знизити витрати на матеріали, запасні частини та заробітну плату персоналу, який здійснює ремонтні роботи;
  - підвищити конкурентоспроможність муніципального електротранспорту;
  - покращити загальну ефективність та знизити собівартість пасажирських перевезень.
- (28) Капітальний ремонт та модернізація (переобладнання) трамваїв передбачатиме наявність таких складових:
- новий трисекційний кузов з основою (сучасний дизайн);
  - встановлення зовнішнього облицювання;
  - встановлення масок (передньої та задньої);
  - встановлення (приклейка) скла (переднього, заднього та бокового);
  - заміна низько- та високовольтного електрообладнання;
  - заміна дверних полотен, сильфонів, механізмів;
  - заміна внутрішнього облицювання та обладнання;
  - встановлення зовнішніх світлових приладів;
  - встановлення візків;
  - заміна тягових двигунів;
  - встановлення систем кондиціонування та опалення в салоні та кабіні трамвая.
- (29) Реалізація Підпроєкту дозволить підвищити середню швидкість руху трамваїв, збільшити пасажиромісткість трамваїв та, як наслідок, збільшити доходи ЛКП «Львівелектротранс». Додатково зібрані кошти дадуть можливість забезпечити подальшу модернізацію наявних трамваїв і тролейбусів, а також відповідне покращання обсягів та якості надання послуг із перевезення пасажирів електротранспортом.
- (30) Пунктом 6.01 статті 6 Фінансової угоди передбачено, що позичальник використовує всі запозичені ним за цією угодою кошти виключно для виконання проєкту «Міський громадський транспорт України» через фінансування Підпроєктів, які є предметом Запитів на виділення коштів, схвалених Банком, і, за умови попередньої письмової згоди Європейського інвестиційного банку (далі – ЄІБ), технічної підтримки, якої вимагає Керівний комітет, група з управління та підтримки проєкту та/або група

впровадження проєкту та яка є необхідною для реалізації проєкту «Міський громадський транспорт України».

- (31) Відповідно до пункту 6.04 статті 6 Фінансової угоди позичальник (ЛКП «Львівелектротранс») забезпечує таке:
1. Кожен Кінцевий бенефіціар придбає устаткування, отримає послуги та замовить роботи для кожного Підпроєкту у рамках прийнятної процедури закупівель, що відповідає вимогам Банку та його політичним принципам і стандартам, зазначеним у його Посібнику з питань закупівель та викладеним у посібнику з процедур програми.
  2. Кожен Кінцевий бенефіціар:
    - дозволяє незалежним спостерігачам відвідувати його приміщення під час усіх етапів проведення тендерів;
    - надає Банку право проведення тендерів за кожним Підпроєктом, а саме: розглядає звіти з оцінки до їх схвалення відповідними комітетами з оцінки та визначає місце проведення оцінки тендерних пропозицій та спосіб отримання й зберігання тендерних пропозицій; забезпечує, що кожен Кінцевий бенефіціар гарантуватиме, що всі договори за Підпроєктом, що передбачається закупити після Дати набуття чинності цієї Угодою (відповідно до принципів і стандартів закупівель згідно з наведеним першим пунктом), мають містити:
      - 1) вимогу до відповідного підрядника оперативно інформувати Банк і Позичальника про обґрунтоване обвинувачення, скаргу або інформацію щодо Забороненої поведінки стосовно Підпроєкту;
      - 2) вимогу до відповідного підрядника вести бухгалтерські книги й записи щодо всіх фінансових операцій та видатків у зв'язку з Підпроєктом;
      - 3) право Банку, у випадку підозри щодо Забороненої поведінки, переглядати бухгалтерські книги й записи відповідного підрядника щодо усіх фінансових операцій та видатків у зв'язку з Підпроєктом та робити копії документів у тому обсязі, наскільки це дозволено законодавством.
- (32) Відповідно до підпункту хii пункту 6.05 статті 6 Фінансової угоди позичальник (ЛКП «Львівелектротранс») забезпечує, щоб до завершення відповідного Підпроєкту кожен Кінцевий бенефіціар уклав договір на надання послуг міського громадського транспорту з відповідним транспортним органом (управлінням), з урахуванням вимог Регламенту № 1370/2007, стосовно фінансового та організаційного управління наземним пасажирським транспортом або за формою і змістом, які відповідають вимогам ЄІБ.
- (33) Понад 93 % рухомого складу трамваїв, які здійснюють перевезення пасажирів у місті Львові, відпрацювали свій нормативний термін експлуатації, більшість яких перебувають у незадовільному стані, морально застарілі, мають енерговитратне обладнання, не відповідають вимогам сучасного комфорту для перевезення пасажирів і потребують оновлення.
- (34) Отримувачем підтримки є ЛКП «Львівелектротранс», що діє відповідно до Статуту Підприємства, затвердженого наказом Управління транспорту Департаменту житлового господарства та інфраструктури Львівської міської ради від 03.03.2020 № 9 (далі – Статут).
- (35) Відповідно до пункту 4.2 статті 4 Статуту майно ЛКП «Львівелектротранс» є комунальною власністю територіальної громади міста Львова й закріплено за ним на праві господарського відання.

- (36) Надавачем надано договір про організацію надання транспортних послуг міським наземним електричним транспортом № 41Д від 10.12.2012, укладений із ЛКП «Львівелектротранс» строком на 15 років, який містить чіткий перелік маршрутів.
- (37) Листом від 08.02.2021 № 2503-вих-8940 (вх. № 5-08/1730 від 09.02.2021) Управління транспорту Департаменту житлового господарства та інфраструктури Львівської міської ради надало Методику розрахунку компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів міським пасажирським транспортом загального користування в місті Львів, затверджену наказом Управління транспорту Департаменту житлового господарства та інфраструктури Львівської міської ради від 11.11.2020 № 31, та наказ Управління транспорту Департаменту житлового господарства та інфраструктури Львівської міської ради від 26.01.2021 № 2 «Про внесення змін до Методики розрахунку компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес – перевезення пасажирів міським пасажирським транспортом загального користування у місті Львові» (далі – Методика).
- (38) Відповідно до Методики здійснено розрахунок суми компенсації, яка не перевищує суми, необхідної для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними при наданні послуг загального економічного інтересу (далі – ПЗЕІ) витратами та доходами суб'єкта господарювання від надання ПЗЕІ, з урахуванням розумного рівня прибутку.
- (39) Для обчислення чистої фінансової різниці Надавач керувався такою формулою:
- витрати, понесені у зв'язку з виконанням зобов'язання з надання громадської послуги, що містяться в договорі про таку послугу;
  - за вирахуванням будь-якого доходу, що виникає під час виконання зобов'язань з надання відповідної громадської послуги (наприклад, отримання доходу від реклами чи будь-якої іншої діяльності, яка не пов'язана з наданням відповідної громадської послуги);
  - за вирахуванням надходжень від тарифу чи будь-якого іншого доходу, отриманого під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання громадських послуг;
  - плюс розумний прибуток;
  - дорівнює чистій фінансовій різниці.
- (40) Чиста фінансова різниця за 2021 рік становить 342 606 879,2 грн, а саме:
- витрати, понесені у зв'язку з виконанням зобов'язання з надання громадської послуги, що містяться в договорі про таку послугу: а саме, витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, матеріальні затрати, амортизацію, інші операційні витрати – 502 304 079,2 грн;
  - за вирахуванням будь-якого доходу, що виникає під час виконання зобов'язань з надання відповідної громадської послуги (наприклад, отримання доходу від реклами чи будь-якої іншої діяльності, яка не пов'язана з наданням відповідної громадської послуги), а саме: дохід від надання площ для оренди, від реалізації вторинних ресурсів, від безоплатного одержання активів, інші доходи (неопераційна курсова різниця) – 18 697 200,0 грн;
  - за вирахуванням надходжень від тарифу чи будь-якого іншого доходу, отриманого під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання громадських послуг, – 141 000 000,0 грн;
  - за вирахування розумного прибутку – 0 грн.

- (41) Управління транспорту Департаменту житлового господарства та інфраструктури Львівської міської ради повідомило, що максимальний розмір підтримки ЛКП «Львівелектротранс» згідно з потребою у фінансуванні капітальних видатків на 2021 рік становитиме 10 500 000 грн, що не перевищує чистої фінансової різниці. Також Управління транспорту Департаменту житлового господарства та інфраструктури Львівської міської ради повідомило, що 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).
- (42) Надавач повідомив, що в подальші роки ЛКП «Львівелектротранс» буде здійснювати обчислення суми, яка необхідна для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними при наданні послуг, що становлять загальний економічний інтерес, витратами та доходами ЛКП «Львівелектротранс» від надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, з урахуванням рівня розумного прибутку відповідно до Методики.
- (43) ЛКП «Львівелектротранс» здійснює закупівлю усіх товарів, робіт та послуг, на які виділяється державна підтримка, через систему «ProZorro» згідно із Законом України «Про публічні закупівлі».
- (44) ЛКП «Львівелектротранс» не бере участі в інших тендерах щодо надання послуг, на які виділяється державна підтримка, за межами території компетентного місцевого органу влади (Львівської міської ради).
- (45) Надавач повідомив, що в розрахунках до тарифу на перевезення пасажирів в електротранспорті, який затверджений рішенням Виконавчого комітету Львівської міської ради від 10 січня 2020 року № 2, не включаються амортизаційні нарахування за придбані трамваї.
- (46) Отримувачем державної підтримки відкрито окремий валютний рахунок у комерційному банку. Кошти, які нараховуються на цей рахунок, є цільовими та будуть спрямовані виключно на реалізацію Підпроекту. Отримувачем державної допомоги оформлюються всі первинні документи окремо, зокрема, витрати на оплату праці оформлюються окремими відомостями, договори на послуги та придбання товарно-матеріальних цінностей оформлюються окремо за витратами, які належать до витрат за рахунок державної підтримки та витрат за рахунок власних надходжень від господарської діяльності, списання товарно-матеріальних цінностей ведеться окремо в розрізі об'єктів обліку.
- (47) Принципи, методи та процедури, які використовує ЛКП «Львівелектротранс» для введення бухгалтерського обліку, регламентуються відповідно до наказу «Про облікову політику підприємства» від 31 грудня 2013 року № 607.
- (48) Відповідно до наказу «Про облікову політику підприємства» від 31 грудня 2013 року № 607 та Інструкції про застосування Плану рахунків бухгалтерського обліку активів, капіталу, зобов'язань і господарських операцій підприємств і організацій, затвердженої наказом Міністерства фінансів України від 30.11.1999 № 291, на рахунку 48 «Цільове фінансування і цільові надходження» у ЛКП «Львівелектротранс» ведеться облік та узагальнення інформації про наявність та рух коштів фінансування заходів цільового призначення (у тому числі отримана державна підтримка).



## 5. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

- (49) 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.
- (50) 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.
- (51) 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.

### 5.1. Особливості здійснення повноважень органами місцевого самоврядування під час надання гарантій

- (52) 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.
- (53) 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.
- (54) 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.
- (55) 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.
- (56) 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).
- (57) Відповідно до пункту 2 Порядку надання місцевих гарантій, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 14.05.2012 № 541 (далі – Порядок надання місцевих гарантій), місцеві гарантії надаються на підставі рішення Верховної Ради Автономної Республіки Крим або відповідної міської ради, яке повинно містити такі відомості:
- назву інвестиційного проєкту, для виконання (реалізації) якого залучається кредит (позика) під гарантію;
  - повне найменування та місцезнаходження суб'єкта господарювання, для забезпечення боргових зобов'язань якого надається гарантія;
  - умови надання кредиту (позики) – обсяг, строк, відсотки за користування кредитом (позикою) та строки їх сплати;
  - обсяг гарантійних зобов'язань та порядок їх виконання;
  - строк надання гарантії;
  - розмір і вид забезпечення виконання боргових зобов'язань позичальника;
  - розмір плати за надання гарантії.
- (58) Згідно з пунктом 4 Порядку надання місцевих гарантій обсяг та умови надання місцевих гарантій погоджуються з Міністерством фінансів України шляхом надсилання Верховною Радою Автономної Республіки Крим або міською радою, що має намір надати місцеву гарантію, письмового повідомлення.
- (59) Крім того, постановою Кабінету Міністрів України від 27.01.2016 № 70 затверджено Порядок підготовки, реалізації, проведення моніторингу та завершення реалізації проєктів економічного і соціального розвитку України, що підтримуються міжнародними фінансовими організаціями. Важливою умовою надання гарантій є укладення договору між Міністерством фінансів України (відповідним місцевим фінансовим органом) та суб'єктом господарювання про погашення заборгованості суб'єкта господарювання перед державою (Автономною Республікою Крим чи територіальною громадою міста) у випадку настання виплат за гарантією.

## **5.2. Послуги, що становлять загальний економічний інтерес**

- (60) 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.

- (61) 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.
- (62) 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.
- (63) 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».
- (64) 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.
- (65) 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.
- (66) 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.

- (67) 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.
- (68) 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.
- (69) Комісія також вважає, що послуги, які визначаються як ПЗЕІ, повинні бути адресовані громадянам або бути в інтересах суспільства в цілому.
- (70) Додатково, відповідно до рішення Європейського суду від 24.07.2003 № C-280/00 *Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (далі – Рішення у справі *Altmark*), умовою застосування статті 87 (1) Договору про заснування Європейського Співтовариства є те, що державна допомога має впливати на торгівлю між державами-членами. Надання транспортних послуг на місцевому чи регіональному рівні не виключає цього критерію. Проте державне фінансування, призначене для надання міських, замських чи регіональних транспортних послуг, не підпадає під дію цього положення, якщо таке фінансування розглядається як компенсація за послуги, що надаються суб'єктами-одержувачами для здійснення публічних обов'язків. Для застосування цього критерію мають бути виконані такі умови:
- суб'єкт господарювання повинен виконувати зобов'язання з обслуговування населення, і ці зобов'язання чітко встановлені та визначені;
  - параметри, на підставі яких розраховується компенсація, визначені заздалегідь об'єктивним і прозорим способом;
  - компенсація не є надмірною і не перевищує необхідної суми для покриття всіх або частини витрат, понесених суб'єктом господарювання при наданні послуг загального економічного інтересу;
  - суб'єкт господарювання, який надає ці послуги, повинен бути обраний шляхом проведення процедури публічних закупівель. Якщо такої процедури не було дотримано, рівень необхідної компенсації визначається на основі аналізу витрат, які є типовими для цього суб'єкта господарювання, і належним чином забезпечений транспортними засобами для здійснення цих послуг, враховуючи відповідний дохід підприємства та розумний прибуток.
- (71) 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.

- (72) 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 ЄС. Однак для того, щоб така компенсація не була визнана державною допомогою, необхідно виконати ряд умов.
- (73) 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.
- (74) Повідомленням Комісії також встановлено детальні правила, якими буде задовольнятися кожен із критеріїв, передбачений Рішенням у справі Altmark.
- (75) 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.
- (76) Зміст другого критерію Рішення у справі Altmark розкрито в розділі 3.4 Повідомлення Комісії.
- (77) 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.
- (78) 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.

- (79) 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.
- (80) 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 типового суб'єкта господарювання під час надання таких послуг.
- (81) 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.

## **6. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ СПРАВИ**

### **6.1. Віднесення послуг громадського транспорту до ПЗЕІ**

- (82) 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.
- (83) 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.
- (84) 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 трамваем – за лініями відповідно до затверджених в установленому порядку транспортних схем міст (регіонів).

- (85) 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.
- (86) 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.
- (87) 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.
- (88) Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р, передбачено впровадження економічних та інших заходів стимулювання використання в містах екологічно більш чистих видів транспорту, зокрема електромобілів, міського електричного транспорту – метрополітенів, трамваїв, тролейбусів, електробусів, а також велосипедного (систем громадського прокату велосипедів) транспорту.
- (89) 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.
- (90) 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.
- (91) Враховуючи викладене та з урахуванням визначення в пункті 14 частини першої статті 1 Закону та відповідного тлумачення в актах законодавства ЄС поняття ПЗЕІ, здійсненого відповідно до статті 264 Угоди, перевезення пасажирів громадським транспортом, а саме електротранспортом (трамваями), 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.

- (92) Отже, надання підтримки ЛКП «Львівелектротранс» у вигляді гарантії для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим ЛКП «Львівелектротранс» у Міністерства фінансів України за угодою про передачу коштів позики між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Львівською міською радою та ЛКП «Львівелектротранс» для реалізації Підпроєкту, 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

- (93) 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.
- (94) Компенсація витрат суб'єкта господарювання, пов'язаних із наданням послуг, що становлять ПЗЕІ, не є державною допомогою у значенні статті 107 Договору ЄС, 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 ЛКП «Львівелектротранс» 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 від 10.12.2012 № 41Д, укладеним між Департаментом житлового господарства та інфраструктури Львівської міської ради та ЛКП «Львівелектротранс» строком на 15 років, який містить чіткий перелік маршрутів. Отже, вимогу критерію дотримано;

- *параметри, на підставі яких розраховується компенсація, визначені заздалегідь об'єктивним і прозорим способом; компенсація не є надмірною і не перевищує необхідної суми для покриття всіх або частини витрат, понесених суб'єктом господарювання при наданні послуг загального економічного інтересу.*

Управління транспорту Департаменту житлового господарства та інфраструктури Львівської міської ради надано Комітету Методики.

Методика містить у тому числі параметри, на підставі яких розраховується та переглядається компенсація за надання послуг із перевезення пасажирів, 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, та заходи щодо уникнення й повернення компенсації у випадку надання надмірної компенсації.

Управління транспорту Департаменту житлового господарства та інфраструктури Львівської міської ради повідомило, що максимальний розмір підтримки ЛКП «Львівелектротранс» згідно з потребою у фінансуванні капітальних видатків на 2021 рік становитиме 10 500 000 грн, що не перевищує чистої фінансової різниці.

Управління транспорту Департаменту житлового господарства та інфраструктури Львівської міської ради повідомило, що в подальші роки ЛКП «Львівелектротранс» буде здійснювати обчислення суми, яка необхідна для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними при наданні послуг, що становлять загальний



економічний інтерес, витратами та доходами ЛКП «Львівелектротранс» від надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, з урахуванням рівня розумного прибутку відповідно до Методики.

Отже, вимогу критеріїв 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.*

Управлінням транспорту Департаменту житлового господарства та інфраструктури Львівської міської ради надано інформацію щодо аналізу витрат, які є типовими для цього суб'єкта господарювання (отримувача), а саме: витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, матеріальні затрати, амортизація, інші операційні витрати й належне забезпечення транспортними засобами для здійснення цих послуг, враховуючи відповідний дохід Підприємства (дохід від надання площ в оренду, від реалізації вторинних ресурсів, дохід від безоплатно одержаних активів, неопераційна курсова різниця) та розумний прибуток.

Отже, вимогу критерію дотримано.

- (95) Отже, Львівська міська рада надала достатні обґрунтування 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. Також надано опис механізму визначення компенсації та параметрів для розрахунку, опис заходів щодо уникнення та повернення будь-якої надмірної компенсації.
- (96) Враховуючи викладене, критеріїв Altmark кумулятивно дотримано.
- (97) Отже, державна підтримка для здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ у формі гарантії для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим ЛКП «Львівелектротранс» у Міністерства фінансів України за угодою про передачу коштів позики між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Львівською міською радою та ЛКП «Львівелектротранс» для реалізації Підпроєкту, є компенсацією обґрунтованих витрат на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини другої статті 3 Закону, що не є державною допомогою.
- (98) Враховуючи викладене, державна підтримка у формі гарантії Львівської міської ради для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим Львівським комунальним підприємством «Львівелектротранс» у Міністерства фінансів України за угодою про передачу коштів позики між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Львівською міською радою та Львівським комунальним підприємством «Львівелектротранс» для реалізації Підпроєкту, що виділятиметься на підставі Фінансової угоди (проєкт «Міський громадський транспорт України») між Україною та Європейським інвестиційним банком від 11.11.2016 FI № 85.103 Serapis № 2015-0503, ратифікованої Законом України «Про ратифікацію

Фінансової угоди (Проект «Міський громадський транспорт України») між Україною та Європейським інвестиційним банком» від 12.04.2017 № 2009-VIII, на період з 01.08.2020 по 01.08.2030, не є державною допомогою відповідно до статті 3 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

- (99) У разі, якщо виконання боргових зобов'язань за кредитом буде виконуватися за рахунок отриманої гарантії та при цьому до тарифу на перевезення пасажирів міським електричним транспортом включатимуться амортизаційні нарахування за придбані трамвайні вагони з модернізацією (переобладнанням), з метою уникнення отримання ЛКП «Львівелектротранс» надмірної компенсації за придбані трамвайні вагони з модернізацією (переобладнанням), Львівська міська рада має забезпечити повернення ЛКП «Львівелектротранс» надавачу (Львівській міській раді) коштів, отриманих від сплати за послуги перевезення пасажирів, у частині амортизаційних нарахувань.
- (100) 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».
- (101) На подання з попередніми висновками від 12.02.2021 № 500-26.15/68-20-ДД/58-спр, надіслане листом від 12.02.2021 № 500-29/06-2266, Львівська міська рада листом від 16.02.2021 № 2503-вих-11145 (вх. № 5-01/2158 від 16.02.2021) повідомило 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 1 розділу IX 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:**

Визнати, що державна підтримка у формі гарантії Львівської міської ради для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим Львівським комунальним підприємством «Львівелектротранс» у Міністерства фінансів України за угодою про передачу коштів позики між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Львівською міською радою та Львівським комунальним підприємством «Львівелектротранс» для реалізації інвестиційного підпроєкту «Капітальний ремонт трамвайних вагонів з модернізацією (переобладнанням) для забезпечення перевезення пасажирів з обмеженою мобільністю», що виділятиметься на підставі Фінансової угоди (проект «Міський громадський транспорт України») між Україною та Європейським інвестиційним банком від 11.11.2016 FI № 85.103 Serapis № 2015-0503, ратифікованої Законом України «Про ратифікацію Фінансової угоди (Проект «Міський громадський транспорт України») між Україною та Європейським інвестиційним банком» від 12.04.2017 № 2009-VIII, на період з 01.08.2020 по 01.08.2030, **не є державною допомогою відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».**

Пункт 99 цього рішення є обов'язковим для виконання.

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