



# АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

## РІШЕННЯ

13 травня 2021 р.

Київ

№ 258-р

Про результати розгляду  
справи про державну допомогу

За результатами розгляду повідомлення про нову державну допомогу Управління транспорту і зв'язку Виконавчого комітету Рівненської міської ради (далі – Рівненська міська рада, Надавач), яке надійшло на Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 44542 (вх. № 1768-ПДД/1 від 28.09.2020), розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 19.11.2020 № 05/325-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/89-20-ДД про державну допомогу для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції (далі – Справа).

Антимонопольний комітет України, розглянувши матеріали справи № 500-26.15/89-20-ДД про державну допомогу та подання з попередніми висновками від 12.05.2021 № 500-26.15/89-20-ДД/224 -спр,

### ВСТАНОВИВ:

#### 1. ПОРЯДОК ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ПІДТРИМКУ

- (1) На Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 44542 (вх. № 1768-ПДД/1 від 28.09.2020) Рівненською міською радою відповідно до статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про нову державну допомогу (далі – Повідомлення).
- (2) Надавачем надіслано додаткову інформацію до Повідомлення листом від 05.10.2020 № 17-19 (вх. № 5-01/13190 від 12.10.2020).
- (3) За результатами розгляду повідомлення про державну допомогу розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 19.11.2020 № 05/325-р розпочато розгляд справи про державну допомогу № 500-26.15/89-20-ДД для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції. Листом Антимонопольного комітету України (далі – Комітет) від 19.11.2020 № 500-29/05-15870 направлено копію розпорядження на адресу Рівненської 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 умотивованих заперечень та зауважень щодо надання державної допомоги та іншої інформації у зв'язку з розглядом справи про державну допомогу. Відповідних заперечень та зауважень щодо опублікованого повідомлення про надання державної допомоги до Комітету не надходило.

- (4) Комітет листом від 15.12.2020 № 500-29/05-17191 направив вимогу Надавачу про надання додаткової інформації. Листами від 30.12.2020 № 16-172 (вх. № 5-05/204 від 06.01.2021), від 29.01.2021 № 16-19 (вх. № 5-01/1487 від 04.02.2021), від 01.03.2021 № 16-38 (вх. № 5-01/2774 від 01.03.2021) та від 11.05.2021 № 19-99 (вх. № 5-01/6213 від 11.05.2021) Рівненська міська рада надала додаткову інформацію до Справи.

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

### **2.1. Надавач підтримки**

- (5) Управління транспорту і зв'язку Виконавчого комітету Рівненської міської ради (33013, м. Рівне, вул. Шевченка, 45, ідентифікаційний код юридичної особи 25737227).

### **2.2. Отримувач підтримки**

- (6) Комунальне підприємство «Рівнеелектроавтотранс» Рівненської міської ради (далі – КП «Рівнеелектроавтотранс» РМР, Підприємство) (33027, м. Рівне, вул. Д. Галицького, 23, ідентифікаційний код юридичної особи 03362844).

### **2.3. Мета (ціль) підтримки**

- (7) Метою (ціллю) підтримки є:
- капітальний ремонт та оновлення рухомого складу (120 одиниць тролейбусів), будівництво нових тролейбусних ліній та кабельних мереж, оновлення виробничого обладнання, придбання автомобільної техніки (для ремонту тролейбусів);
  - підвищення рівня задоволення потреби населення міста у високоякісних і безпечних перевезеннях пасажирів тролейбусами.

### **2.4. Очікуваний результат**

- (8) Очікуваним результатом є:
- задоволення потреб населення в районі вулиці Київської (від автовокзалу до зупинки «Басівщина») та мікрорайону Північний у пасажирських перевезеннях тролейбусами;
  - покращення екологічної ситуації в місті та поліпшення безпеки пасажирських перевезень;
  - збереження стабільного соціального клімату серед мешканців обласного центру;
  - розширення обсягів використання конкурентоспроможного рухомого складу та обладнання для міського електротранспорту, що сприятиме економічному зміцненню підприємства;
  - створення нових робочих місць та збереження колективу Підприємства;
  - зменшення до рівня експлуатаційної безпеки зносу основних фондів міського електротранспорту та витрат на надання транспортних послуг;
  - покращення показників надійності, комфортності та безпеки пасажирських перевезень.

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

- (9) Закон України «Про місцеве самоврядування України».
- (10) Закон України «Про міський електричний транспорт».

- (11) Рішення Рівненської міської ради від 13.08.2020 № 7763 «Про Програму розвитку міського електротранспорту міста Рівного на 2021 – 2025 роки» (далі – Програма).

## **2.6. Форма підтримки**

- (12) Поповнення статутного капіталу.

## **2.7. Обсяг підтримки**

- (13) Загальний обсяг підтримки – 1 203 800 000 грн, з них:  
2021 рік – 249 600 000 грн;  
2022 рік – 236 000 000 грн;  
2022 рік – 236 600 000 грн;  
2024 рік – 240 500 000 грн;  
2025 рік – 241 100 000 грн.

## **2.8. Тривалість підтримки**

- (14) з 01.01.2021 по 31.12.2025.

## **3. УМОВИ НАДАННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ**

- (15) Послуги пасажирських перевезень комунальним транспортом – це послуги, пов’язані із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, що не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки.
- (16) Громадський пасажирський транспорт – найважливіша складова транспортного обслуговування населення. Рухливість основної частини населення, що проживає в міських районах, забезпечує громадський транспорт. Правильна організація пасажирських перевезень є невід’ємною частиною інфраструктури сучасного міста. Життя великих міст без пасажирського транспорту неможливе, тому й виникли великі міста завдяки розвитку громадського транспорту. Основна роль транспорту загального користування – забезпечення стійкого розвитку міста. Зокрема, порівняно з індивідуальним транспортом, громадський транспорт істотно підвищує безпеку перевезень і забезпечує значне заощадження природних і фінансових ресурсів.
- (17) КП «Рівнеелектроавтотранс» РМР відповідно до Статуту Підприємства, затвердженого рішенням Управління транспорту і зв’язку Виконавчого комітету Рівненської міської ради від 15.12.2020 № 10 (далі – Статут), створено Рівненською міською радою та засновано на комунальній власності територіальної громади міста Рівного.
- (18) Відповідно до пункту 1.3 розділу 1 Статуту КП «Рівнеелектроавтотранс» РМР створено для надання послуг із перевезення пасажирів.
- (19) Відповідно до пункту 2.1 розділу 2 Статуту метою Підприємства, зокрема, є забезпечення суспільних потреб в галузі пасажирських перевезень.
- (20) Відповідно до пункту 4.2 розділу 4 Статуту майно КП «Рівнеелектроавтотранс» РМР є комунальною власністю територіальної громади міста Рівне й закріплено за ним на праві господарського відання.

- (21) Згідно з Програмою інвентарна кількість тролейбусів у 2020 році становила 86 одиниць, що передбачає обслуговування в депо 100 одиниць рухомого складу. При цьому рухомий склад Підприємства є дуже зношеним. Середній строк експлуатації становить 23,5 року. Такий тривалий строк експлуатації рухомого складу призвів до значних пошкоджень корозією і тріщин у його рамах та кузовах, втрати ізоляційних властивостей кабельно-провідникових матеріалів та електричних машин, зносу базових деталей механічного та пневматичного обладнання, втрати характеристик їх міцності через втому металу.
- (22) З огляду на постійно обмежене фінансування система енергозабезпечення міського електротранспорту не відповідає вимогам часу, що потребують реконструкції, технічного переоснащення та капітального ремонту трансформаторної тягової підстанції. Управління трансформаторними тяговими підстанціями здійснюється морально застарілим комплексом телемеханіки. Тривалий строк експлуатації зумовив порушення ізоляції кабелів потужністю 10 кВт та кабелів постійного струму потужністю 0,6 кВт, які потребують заміни.
- (23) Проблему забезпечення належного рівня перевезень пасажирів міським електротранспортом передбачається розв'язати шляхом:
- забезпечення беззбиткового функціонування Підприємства;
  - технічного переоснащення міського електричного транспорту;
  - науково-технічного забезпечення розвитку міського електричного транспорту;
  - створення умов для пріоритетного розвитку міського електротранспорту.
- (24) У соціальній сфері виконання Програма надасть можливості для:
- підвищення рівня задоволення потреби населення міста у високоякісних і безпечних перевезеннях пасажирів тролейбусами;
  - забезпечення сталої та ефективної роботи екологічно чистого міського електротранспорту;
  - задоволення потреб населення в районі вулиці Київської (від автовокзалу до зупинки «Басівщина») та мікрорайону Північний у пасажирських перевезеннях тролейбусами;
  - покращення екологічної ситуації в місті та поліпшення безпеки пасажирських перевезень;
  - збереження стабільного соціального клімату серед мешканців обласного центру.
- (25) В економічній сфері виконання Програма надасть можливості для:
- забезпечення ефективного використання електроенергії та зменшення обсягів імпорту нафтопродуктів;
  - розширення обсягів використання конкурентоспроможного рухомого складу та обладнання для міського електротранспорту, що сприятиме економічному зміцненню Підприємства;
  - створення нових робочих місць та збереження колективу Підприємства.
- (26) У технологічній сфері виконання Програма надасть можливості для:
- зменшення до рівня експлуатаційної безпеки зносу основних фондів міського електротранспорту та витрат на надання транспортних послуг;
  - покращення показників надійності, комфортності та безпеки пасажирських перевезень.
- (27) КП «Рівнеелектроавтотранс» РМР надає платні послуги оренди приміщень та реклами, частка яких становить 0,2 % від загальної суми доходів.

- (28) До тарифу на перевезення пасажирів електричним транспортом включено амортизаційні нарахування щодо використання рухомого складу.
- (29) Отримувач не бере участі в інших тендерах на надання робіт, для потреб яких виділяється державна допомога, що проводяться за межами території компетентного місцевого органу влади.
- (30) Витрати, які покриватимуться державною допомогою:

Зміст заходу	Фінансування, грн				
	2021 рік	2022 рік	2023 рік	2024 рік	2025 рік
1	2	3	4	5	6
Оновлення парку тролейбусів (120 одиниць)	70000000	70000000	70000000	70000000	70000000
Будівництво нових тролейбусних ліній та кабельних мереж із трансформаторних тягових підстанцій)	25000000	25000000	25000000	30000000	30000000
Будівництво кінцевої службової станції в мікрорайоні міста	10000000	0	0	0	0
Відновлення технічного ресурсу контактної-кабельних мереж за рахунок проведення капітальних ремонтів та їх реконструкції	7000000	7000000	7000000	7000000	7000000
Технічне переоснащення перетворювального і розподільчого обладнання трансформаторних підстанцій за рахунок проведення капітальних ремонтів та їх реконструкції	5000000	5000000	5000000	5000000	5000000
Технічне переоснащення обладнання системи комерційного обліку електричної енергії за рахунок проведення реконструкції та модернізації	800000	0	0	0	0
Придбання автомобільної техніки (аварійна машина для ремонту контактної мережі, автомобіль для ремонту тролейбусів, автомобіль для доставки товарно-матеріальних цінностей, а саме: запасних частин, комплектувальних виробів, пально-мастильних та інших матеріалів, необхідних: для ремонту, утримання, експлуатації виробничого обладнання та інших видів ремонтів і технічних обслуговувань, для забезпечення технологічного процесу з перевезення пасажирів електричним транспортом; для утримання, експлуатації, поточного ремонту обладнання та інших необоротних активів загальнови-робничого та адміністративного призначення, які є складовою для надання транспортних послуг із перевезення пасажирів електричним транспортом	5000000	4000000	4000000	4000000	4000000
Оновлення виробничого обладнання (домкрати канавні для ремонту тролейбусів, прес кабельний, трубовозгинальний верстак, апарат контактного зварювання, стенд високовольтний для пропалювання, стенд високовольтний акустичний, установка для випробування захисних засобів, прилад для контролю електричних систем, верстак відрізний для металу, підйомник для тролейбусів)	1000000	1000000	1000000	1000000	500000

1	2	3	4	5	6
Технічне переоснащення системи опалення виробничих та адміністративних приміщень	1800000	0	0	0	0
Технічне переоснащення обладнання інформаційно-управляючого телемеханічного комплексу трансформаторних підстанцій	1500000	1500000	1600000	1500000	1600000
Капітальний ремонт виробничих будівель	2500000	2500000	3000000	2000000	3000000
Оплата транспортних послуг згідно з договором про організацію надання транспортних послуг із перевезень міським електричним транспортом (дотримання договірних відносин між виконавцем-Підприємством та замовником-Надавачем щодо надання транспортних послуг відповідно до ст. 11 Закону України «Про міський електричний транспорт», у якому визначаються обсяги і якість транспортних послуг за маршрутами (лініями) згідно з розкладом руху, вартість перевезення пасажирів, обов'язки та права сторін, порядок і строки проведення розрахунків, інші умови надання транспортних послуг), зокрема, у договорі визначено, що сума коштів, яка підлягає перерахуванню, визначається як різниця між вартістю здійснених за звітний період транспортних послуг та обсягом власних доходів Підприємства (доходу від продажу проїзних документів, трансфертів за пільгове перевезення учнів і студентів тощо). Вартість здійснених Підприємством транспортних послуг визначається як добуток виконаного обсягу транспортної роботи на затвердженій розрахунковий тариф на транспортні послуги.	120000000	120000000	120000000	120000000	120000000
Всього	249600000	236000000	236600000	240500000	241100000
<b>Всього за 2021 – 2025 роки</b>	<b>1 203 800 000</b>				

- (31) Закупівлю товарів, робіт, послуг, визначених у заходах фінансування Програми, КП «Рівнеелектроавтотранс» РМР проводить виключно через електронну систему «ProZorro» відповідно до Закону України «Про публічні закупівлі». Економія коштів після проведення процедур закупівель повертається до міського бюджету (вносяться зміни до Статуту Підприємства).
- (32) На Підприємстві бухгалтерський облік ведеться відповідно до наказу від 02.01.2020 № 1 «Про організацію бухгалтерського обліку та облікову політику підприємств на 2020 рік». КП «Рівнеелектроавтотранс» РМР забезпечує ведення окремого бухгалтерського обліку за кожним видом діяльності таким чином, що забезпечує належний розподіл доходів і витрат на надання послуг, на які спрямована державна підтримка, і на надання інших послуг. Всі бюджетні кошти обліковуються на окремих бухгалтерських рахунках. Так, кошти, що виділяються як «Внески органів влади в статутний капітал», кореспондуються на рахунках д/т 46 – к/т 40, а кошти за перевезення пасажирів – на рахунках д/т 481 – к/т 37. Договори з придбання товарно-матеріальних цінностей, робіт, послуг 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 також ведеться окремо в розрізі об'єктів обліку. Бюджетні кошти надходять на розрахунковий рахунок, відкритий в Управлінні Державної казначейської служби України в місті Рівному. Підприємство також має поточний рахунок, відкритий в акціонерному товаристві комерційному банку «Приватбанк» та акціонерному товаристві «Ощадбанк».

#### **4. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ**

##### **4.1. Щодо державної допомоги**

(33) Відповідно до пункту 1 частини першої статті 1 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» (далі – Закон) державна допомога суб'єктам господарювання (далі – державна допомога) – підтримка у будь-якій формі суб'єктів господарювання за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів, що спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції, створюючи переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності.

(34) Отже, державна підтримка є державною допомогою, якщо одночасно виконуються такі умови:

- підтримка надається суб'єкту господарювання;
- державна підтримка здійснюється за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів;
- підтримка створює переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності;
- підтримка спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції.

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

(35) 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 (далі – ПЗЕІ).

(36) 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.

(37) 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.

(38) 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».

- (39) Згідно зі статтею 263 (4) Угоди Сторони протягом п'яти років із 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.
- (40) 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.
- (41) 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.
- (42) 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.
- (43) 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.

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

- (49) Повідомленням Комісії також встановлено детальні правила, якими буде задовольнятися кожен із критеріїв, передбачений Рішенням у справі Altmark.
- (50) 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.
- У пункті 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.
- (51) Зміст другого критерію Рішення у справі Altmark розкрито в розділі 3.4 Повідомлення Комісії.
- (52) Відповідно до пунктів 54 – 55 Повідомлення методика, за якою розраховується розмір компенсації, повинна бути визначена заздалегідь об'єктивним та прозорим способом із 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.
- (53) 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.
- (54) 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.
- (55) 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.
- У пункті 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**

- (56) Якщо критеріїв у справі Altmark не дотримано, з урахуванням положень статей 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 та автомобільними шляхами (далі – Регламент).
- (57) 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 публічної послуги.
- (58) 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 із надання публічної послуги.
- (59) Відповідно до статті 2 Регламенту:
- договір на публічну послугу означає один або більше юридично обов'язкових актів, що підтверджують угоду між компетентним органом та оператором публічних 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 публічних 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 публічних 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.
- (60) Статтею 3 Регламенту передбачено, що компенсація, надана компетентними органами для покриття витрат, пов'язаних із виконанням зобов'язання надавати публічні послуги, повинна обчислюватися таким чином, щоб запобігти надмірній компенсації. Контракт про надання публічних 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.

- (61) У пункті 2 додатка до Регламенту передбачено, що компенсація не може перевищувати суму, яка 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.
- (62) Відповідно до статті 4 Регламенту договір про надання публічних послуг та загальні правила повинні містити:
- чітко визначені зобов'язання щодо публічних 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 публічні 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.
- (63) 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.
- (64) У разі потреби, з урахуванням умов зносу активів, тривалість договору про надання транспортних послуг може бути збільшена максимум на 50 відсотків, якщо підприємство закупає ці активи самостійно, які є значними щодо загальних активів, необхідних для здійснення виключно послуг пасажирського транспорту, що підпадають під дію договору. Якщо це обґрунтовано витратами, що впливають із певної географічної ситуації у найвіддаленіших регіонах, тривалість договору про надання транспортних послуг може бути збільшена максимум на 50 відсотків.
- (65) У пункті 2 статті 5 Регламенту встановлено, зокрема, що будь-який компетентний орган місцевої влади, що забезпечує надання публічних послуг, якщо це прямо не заборонено національним законодавством, може приймати рішення про самостійне надання послуг громадського пасажирського транспорту чи доручати надання публічних 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 у тендерних процедурах,

предметом яких є надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади.

- (66) 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. Така компенсація звільняється від обов'язку повідомлення про державну допомогу, передбаченого статтею 108 (3) Договору про заснування Європейського Співтовариства.
- (67) 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.
- (68) Отже, беручи до уваги зобов'язання України, передбачені статтею 264 Угоди, 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 публічні 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 публічні послуги загального інтересу, з урахуванням доходу, який залишається в підприємства, та розумного рівня прибутку. До витрат можуть бути віднесені, зокрема, фонд заробітної плати, вартість утримання та користування інфраструктурою, ремонт та обслуговування рухомого складу й обладнання, необхідного для функціонування інфраструктури послуг громадського транспорту, постійні витрати та вартість капіталу;
  - тривалість дії договору не перевищує 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту;
  - у разі укладення прямого договору між підконтрольним підприємством та органом місцевого самоврядування, підприємство не бере участі в конкурентних процедурах для укладення договорів на надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади.

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

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

- (69) Відповідно до визначення ПЗЕІ, наведеного в Законі, до ПЗЕІ можуть бути віднесені послуги, які відповідають таким умовам:
- пов'язані із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян;
  - не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки.
- (70) Роз'яснення термінів, що використовуються в частині другій глави 10 Угоди, наведено в додатку XXIII до глави 10 Угоди. У пункті «с» додатка XXIII визначено, що термін

«послуги, що становлять загальний економічний інтерес» визначає економічну діяльність, яку органи державної влади визначають як таку, що має особливу важливість для громадян і яка не могла б здійснюватися (або здійснювалася б за інших умов) у разі відсутності державного втручання. Ця діяльність має особливі характеристики порівняно із загальним економічним інтересом інших видів економічної діяльності.

- (71) Відповідно до статті 1 Закону України «Про транспорт» розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється відповідно до державних цільових програм з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою.
- (72) Відповідно до статті 1 Закону України «Про міський електричний транспорт»:
- міський електротранспорт – складова частина єдиної транспортної системи, призначена для перевезення громадян трамваями, тролейбусами, поїздами метрополітену на маршрутах (лініях) відповідно до вимог життєзабезпечення населених пунктів;
  - тариф – вартісна величина плати за разовий проїзд одного пасажирів або перевезення одного місця багажу міським електричним транспортом у межах установленої відстані (зони) або строку.
- (73) Відповідно до частини першої статті 5 Закону України «Про міський електричний транспорт» основною формою транспортного обслуговування населення є перевезення трамваями і тролейбусами за маршрутами, а метрополітеном, швидкісним трамваєм – за лініями відповідно до затверджених в установленому порядку транспортних схем міст (регіонів).
- (74) Згідно з частиною першою статті 7 Закону України «Про міський електричний транспорт» державна політика у сфері міського електричного транспорту проводиться на засадах:
- доступності транспортних послуг для усіх верств населення;
  - пріоритетності розвитку міського електричного транспорту у містах з підвищеним рівнем забруднення довкілля та курортних регіонах;
  - створення сприятливих умов для виробництва вітчизняного рухомого складу та його удосконалення;
  - безбиткової роботи перевізників.
- (75) Відповідно до частини третьої статті 8 Закону України «Про міський електричний транспорт» органи місцевого самоврядування, зокрема, забезпечують реалізацію державної політики у сфері міського електричного транспорту, розробляють регіональні та місцеві програми його розвитку і забезпечують їх виконання, створюють належні дорожні умови для здійснення перевезень, реалізують заходи з розвитку, вдосконалення та облаштування маршрутної мережі, виконують інші функції щодо створення безпечних умов діяльності у сфері міського електричного транспорту згідно із законодавством.
- (76) Згідно зі статтею 11 Закону України «Про міський електричний транспорт» відносини замовників з перевізниками регулюються згідно із законодавством, а також договором про організацію надання транспортних послуг. У договорі про організацію транспортних послуг визначаються обсяги і якість транспортних послуг за маршрутами (лініями) згідно з розкладом руху, вартість перевезення пасажирів, обов'язки та права

сторін, порядок та строки проведення розрахунків, інші умови надання транспортних послуг.

- (77) Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р, передбачено впровадження економічних та інших заходів стимулювання використання в містах екологічно більш чистих видів транспорту, зокрема електромобілів, міського електричного транспорту – метрополітенів, трамваїв, тролейбусів, електробусів, а також велосипедного (систем громадського прокату велосипедів) транспорту.
- (78) Згідно з частиною другою статті 14 Закону України «Про міський електричний транспорт» установлення тарифів на проїзд у транспорті здійснюється з урахуванням необхідності забезпечення беззбиткової роботи перевізників та забезпечення захисту малозабезпечених громадян. У разі встановлення рівня тарифу, який не покриває витрат, пов'язаних з перевезенням пасажирів, втрати перевізника компенсуються уповноваженим органом, яким затверджуються тарифи, за рахунок коштів відповідних бюджетів.
- (79) Відповідно до статті 17 Закону України «Про міський електричний транспорт» оновлення рухомого складу, а також інших об'єктів міського електричного транспорту проводиться за рахунок коштів державного і місцевих бюджетів та інших джерел.
- (80) Отримувачем державної підтримки є КП «Рівнеелектроавтотранс» РМР, яке створено відповідно до пункту 1.3 розділу 1 Статуту для надання послуг із перевезення пасажирів.
- (81) 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, пов'язане із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, що не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки та є послугами загального економічного інтересу.
- (82) Отже, надання підтримки КП «Рівнеелектроавтотранс» РМР у вигляді поповнення статутного капіталу з метою забезпечення сталого беззбиткового функціонування і динамічного розвитку міського електротранспорту, підвищення рівня задоволення потреби населення міста у високоякісних і безпечних перевезеннях пасажирів тролейбусами, 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**

- (83) Відповідно до статті 3 Закону дія цього Закону не поширюється на будь-яку підтримку господарської діяльності, пов'язаної, зокрема, з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес, у частині компенсації обґрунтованих витрат на надання таких послуг.
- (84) Компенсація витрат суб'єкта господарювання, пов'язаних із наданням послуг, що становлять ПЗЕІ, не є державною допомогою у значенні статті 107 Договору 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 КП «Рівнеелектроавтотранс» РМР з обслуговування населення чітко встановлені та визначені Законом України «Про міський електричний транспорт», Статутом та Договором на послуги місцевого наземного електротранспорту у місті Рівному від 05.01.2021 № 1, укладеним між Управлінням транспорту і зв'язку Виконавчого комітету Рівненської міської ради та КП «Рівнеелектроавтотранс» РМР (далі – Договір), який містить чіткий перелік маршрутів, на яких Підприємство здійснює перевезення пасажирів електричним транспортом. Цей Договір діє з 05.01.2021 до 31.12.2021 і набуває чинності з дати його укладення. Відповідно до пункту 20 Договору зміна умов Договору проводиться у письмовій формі за взаємною згодою сторін. Договір може бути змінено або розірвано за рішенням суду на вимогу однієї зі сторін у разі істотного порушення Договору іншою стороною. Проте Повідомленням передбачено підтримку строком на 2021 – 2025 роки, а Договір укладений лише на 2021 рік, зобов'язання КП «Рівнеелектроавтотранс» РМР з обслуговування населення на 2022 – 2025 роки не встановлені та не визначені, що не відповідає умовам критерію.

Отже, вимогу критерію дотримано частково;

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

Рівненська міська рада не надала інформації та підтвердних документів щодо параметрів, на підставі яких обчислюється компенсація. Також відсутня інформація щодо об'єктивності та прозорості обчислення відповідної компенсації.

Отже, вимогу критерію не дотримано;

- *компенсація не є надмірною і не перевищує необхідної суми для покриття всіх або частини витрат, понесених суб'єктом господарювання при наданні послуг загального економічного інтересу.*

Рівненська міська рада не повідомила, що планує розробку Методики розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до Регламенту, та не надала підтвердних документів, що компенсація не є надмірною, тобто не перевищує суми, необхідної для покриття чистої фінансової різниці між понесеними при наданні ПЗЕІ витратами та доходами суб'єкта господарювання від надання ПЗЕІ, з урахуванням розумного рівня прибутку.

Отже, вимогу критерію не дотримано;

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

Надавач не надав інформації щодо аналізу витрат, які є типовими для цього суб'єкта господарювання (отримувача).

Отже, вимогу критерію не дотримано.

- (85) Рівненська міська рада не надала достатніх обґрунтувань того, що розмір компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, було визначено заздалегідь об'єктивним і прозорим способом, що вона є обґрунтованою, тобто не перевищує суми, необхідної для покриття чистої фінансової різниці між понесеними при наданні ПЗЕІ витратами та доходами суб'єкта господарювання від надання ПЗЕІ, з



урахуванням розумного рівня прибутку. Так, відсутній опис механізму визначення компенсації та параметрів для розрахунку, опис заходів щодо уникнення та повернення будь-якої надмірної компенсації.

- (86) Враховуючи викладене, чотирьох сукупних критеріїв Altmark кумулятивно не дотримано.
- (87) Отже, державна підтримка для здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ для забезпечення сталого беззбиткового функціонування й динамічного розвитку міського електротранспорту, підвищення рівня задоволення потреби населення міста у високоякісних і безпечних перевезеннях пасажирів тролейбусами 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

- (88) 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.
- (89) Отже, КП «Рівнеелектроавтотранс» РМР, якому надається державна підтримка у формі поповнення статутного капіталу, з метою забезпечення сталого беззбиткового функціонування й динамічного розвитку міського електротранспорту, підвищення рівня задоволення потреби населення міста у високоякісних і безпечних перевезеннях пасажирів тролейбусами, є суб'єктом господарювання у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

#### 5.3.2. Надання підтримки за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів

- (90) У пункті 4 частини першої статті 1 Закону встановлено, що місцеві ресурси – рухоме і нерухоме майно, кошти місцевих бюджетів, інші кошти, земля, природні ресурси, що є у власності територіальних громад сіл, селищ, міст, районів у містах, об'єкти їх спільної власності, що перебувають в управлінні районних і обласних рад, майно, що належить Автономній Республіці Крим, управління яким здійснює Рада міністрів Автономної Республіки Крим.
- (91) Отже, надання підтримки КП «Рівнеелектроавтотранс» РМР у формі поповнення статутного капіталу, з метою забезпечення сталого беззбиткового функціонування й динамічного розвитку міського електротранспорту, підвищення рівня задоволення потреби населення міста у високоякісних і безпечних перевезеннях пасажирів тролейбусами, здійснюється за рахунок коштів місцевого бюджету міста Рівного, тобто за рахунок місцевих ресурсів у 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

- (92) Згідно з пунктом 66 Повідомлення Європейської комісії щодо поняття державної допомоги. згідно зі статтею 107 (1) Договору ЄС, перевагою вважається будь-яка економічна вигода, яка була б недоступною для суб'єкта господарювання за звичайних ринкових умов, тобто за відсутності втручання держави. Разом із цим будь-яка компенсація витрат, пов'язаних із виконанням нормативних обов'язків, передбачає надання переваги відповідному суб'єкту господарювання (пункт 69 Повідомлення Комісії).
- (93) Повідомлена підтримка спрямована КП «Рівнеелектроавтотранс» РМР на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ для забезпечення сталого беззбиткового функціонування й динамічного розвитку міського електротранспорту, підвищення рівня задоволення потреби населення міста у високоякісних і безпечних перевезеннях пасажирів тролейбусами.
- (94) Надання компенсації одному суб'єкту господарювання є вибірковою та встановлює для нього перевагу серед інших суб'єктів господарювання, що працюють на ринку надання послуг із перевезень пасажирів у місті Рівному.
- (95) КП «Рівнеелектроавтотранс» РМР за рахунок державної підтримки у формі поповнення статутного капіталу набуває переваг, що недоступні іншим суб'єктам господарювання у звичайних ринкових умовах.
- (96) Отже, державна підтримка КП «Рівнеелектроавтотранс» РМР у формі поповнення статутного капіталу, з метою забезпечення сталого беззбиткового функціонування й динамічного розвитку міського електротранспорту, підвищення рівня задоволення потреби населення міста у високоякісних і безпечних перевезеннях пасажирів тролейбусами, є вибірковою та встановлює для нього перевагу серед інших суб'єктів господарювання, що працюють на ринку надання послуг із перевезень пасажирів у місті Рівному.

### 5.3.4. Спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції

- (97) Ринок перевезення пасажирів є конкурентним. Згідно з інформацією, що міститься у відкритих джерелах, КП «Рівнеелектроавтотранс» РМР не є єдиним суб'єктом господарювання, який здійснює діяльність на ринку з перевезень пасажирів.
- (98) Враховуючи, що на ринку перевезення пасажирів у місті Рівному, крім Підприємства, здійснюють свою господарську діяльність й інші суб'єкти господарювання, повідомлена державна підтримка надає КП «Рівнеелектроавтотранс» РМР переваги, які покращують конкурентну позицію цього суб'єкта господарювання порівняно з іншими суб'єктами господарювання, що здійснюють або могли б здійснювати аналогічну господарську діяльність і які не отримують такої фінансової підтримки.
- (99) Отже, надання державної підтримки КП «Рівнеелектроавтотранс» РМР у формі поповнення статутного капіталу, з метою забезпечення сталого беззбиткового функціонування й динамічного розвитку міського електротранспорту, підвищення рівня задоволення потреби населення міста у високоякісних і безпечних перевезеннях пасажирів тролейбусами, спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції.

### 5.3.5. Віднесення повідомленої державної підтримки до державної допомоги

(100) Повідомлена державна підтримка, яка надається КП «Рівнеелектроавтотранс» РМР у формі поповнення статутного капіталу, з метою забезпечення сталого беззбиткового функціонування й динамічного розвитку міського електротранспорту, підвищення рівня задоволення потреби населення міста у високоякісних і безпечних перевезеннях пасажирів тролейбусами, створює переваги для Підприємства, що недоступні іншим суб'єктам господарювання у звичайних ринкових умовах, та спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції, тому, як наслідок, є державною допомогою у розумінні Закону.

### 5.4. Оцінка допустимості державної допомоги

(101) 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.

(102) 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, 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.

(103) Якщо критеріїв у справі Altmark не дотримано, для проведення відповідної оцінки допустимості державної допомоги під час надання послуг громадського транспорту для оцінки використовується Регламент.

***(104) Відповідно до статті 1 Регламенту 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.***

(105) 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.

(106) Згідно зі статтею 11 Закону України «Про міський електричний транспорт»:

- відносини замовників з перевізниками регулюються згідно із законодавством, а також договором про організацію надання транспортних послуг;
- у договорі про організацію транспортних послуг визначаються обсяги і якість транспортних послуг за маршрутами (лініями) згідно з розкладом руху, вартість перевезення пасажирів, обов'язки та права сторін, порядок та строки проведення розрахунків, інші умови надання транспортних послуг;

- типовий договір про організацію надання транспортних послуг затверджується Кабінетом Міністрів України;
  - підставою для укладення договору про організацію надання транспортних послуг є замовлення на пасажирські перевезення міським електричним транспортом, у якому повинні враховуватись державні соціальні нормативи на транспортні послуги, а також спроможність перевізника забезпечити їх необхідний обсяг;
  - договір про організацію транспортних послуг укладається на основі типового договору не пізніше ніж за квартал до початку його дії на строк не менше року.
- (107) 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.
- (108) Зобов'язання КП «Рівнеелектроавтотранс» РМР з обслуговування населення чітко встановлені та визначені Статутом, Договором та Законом України «Про міський електричний транспорт». Проте Повідомленням передбачено підтримку строком на 2021 – 2025 роки, а Договір укладений лише на 2021 рік, тому зобов'язання КП «Рівнеелектроавтотранс» РМР з обслуговування населення на 2022 – 2025 роки не встановлені та не визначені, що не відповідає нормам статті 1 Регламенту.  
Отже, вимогу Регламенту дотримано частково.
- (109) *Статтею 3 Регламенту передбачено, що компенсація, надана компетентними органами для покриття витрат, пов'язаних із виконанням зобов'язання надавати публічні послуги, повинна обчислюватися таким чином, щоб запобігти надмірній компенсації.*
- (110) *У пункті 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.*
- (111) Надавач не надав інформації та підтвердних документів щодо параметрів, на підставі яких обчислюється компенсація, водночас відсутня інформація щодо об'єктивності та прозорості обчислення відповідної компенсації.  
Отже, вимогу критерію не дотримано.
- (112) *Відповідно до статті 4 Регламенту договір про надання публічних послуг та загальні правила повинні містити:*
- *чітко визначені зобов'язання щодо публічних 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 публічні*

*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.*
- (113) Договір про організацію здійснення перевезення пасажирів (транспортних послуг) міським електричним транспортом у місті Рівному містить чіткий перелік маршрутів. Цей Договір діє з 05.01.2021 до 31.12.2021 і набирає чинності з дати його укладення. Відповідно до пункту 20 Договору зміна умов Договору проводиться в письмовій формі за взаємною згодою сторін. Договір може бути змінено або розірвано за рішенням суду на вимогу однієї зі сторін у разі істотного порушення Договору іншою стороною. Зокрема, Повідомленням передбачено підтримку строком на 2021 – 2025 роки, а Договір укладений лише на 2021 рік, зобов'язання КП «Рівнеелектроавтотранс» РМР з обслуговування населення на 2022 – 2025 роки не встановлені та не визначені, що не відповідає умовам критерію.
- (114) Проте договір не містить параметрів, на підставі яких розраховується компенсація механізму для уникнення й повернення надмірної компенсації, що не відповідає нормам статті 4 Регламенту.  
Отже, вимогу Регламенту не дотримано.
- (115) *Компетентний орган місцевого самоврядування, якщо це прямо не заборонено національним законодавством, може приймати рішення про самостійне надання послуг громадського пасажирського транспорту. При вирішенні, чи здійснює компетентний орган контроль над підприємством, беруться до уваги: ступінь представництва органу влади в керівних або наглядових органах, право власності, вплив та контроль над стратегічними рішеннями чи індивідуальними управлінськими рішеннями, відповідно до пункту 2 статті 5 Регламенту.*
- (116) Відповідно до пункту 1.3 розділу 1 Статуту КП «Рівнеелектроавтотранс» РМР створено для надання послуг із перевезення пасажирів.
- (117) Відповідно до пункту 2.1 розділу 2 Статуту метою Підприємства, зокрема, є забезпечення суспільних потреб в галузі пасажирських перевезень.
- (118) Відповідно до пункту 4.2 розділу 4 Статуту майно КП «Рівнеелектроавтотранс» РМР є комунальною власністю територіальної громади міста Рівне й закріплено за ним на праві господарського відання, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.  
Отже, вимогу критерію дотримано.
- (119) *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.*
- (120) КП «Рівнеелектроавтотранс» РМР не бере участі в інших тендерах на надання послуг із перевезення пасажирів, які проводяться за межами території компетентного місцевого органу влади, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.  
Отже, вимогу Регламенту дотримано.

- (121) ***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.***
- (122) Відповідно до інформації, отриманої під час розгляду Справи, на Підприємстві бухгалтерський облік ведеться відповідно до наказу від 02.01.2020 № 1 «Про організацію бухгалтерського обліку та облікову політику підприємств на 2020 рік». КП «Рівнеелектроавтотранс» РМР забезпечує ведення окремого бухгалтерського обліку за кожним видом діяльності таким чином, що забезпечує належний розподіл доходів і витрат на надання послуг, на які спрямована державна підтримка, і на надання інших послуг. Всі бюджетні кошти обліковуються на окремих бухгалтерських рахунках. Так, кошти, що виділяються як «Внески органів влади в статутний капітал», кореспондуються на рахунках д/т 46 – к/т 40, а кошти за перевезення пасажирів – на рахунках д/т 481 – к/т 37.
- (123) Договори з придбання товарно-матеріальних цінностей, робіт, послуг 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 також ведеться окремо в розрізі об'єктів обліку. Бюджетні кошти надходять на розрахунковий рахунок, відкритий в Управлінні Державної казначейської служби України в місті Рівному. Підприємство також має поточний рахунок, відкритий в акціонерному товаристві комерційному банку «Приватбанк» та акціонерному товаристві «Ощадбанк».
- Отже, вимогу Регламенту дотримано.
- (124) ***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.***
- (125) Надавач повідомив, що розрахунок тарифів Підприємства здійснюється 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. Зокрема, до розрахунку тарифу на перевезення пасажирів електричним транспортом включено амортизаційні нарахування щодо використання рухомого складу.
- Отже, вимогу Регламенту дотримано частково.
- (126) ***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.***
- (127) Рівненська міська рада не повідомила, що 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. Оскільки в Надавача 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.

(128) Отже, вимог та норм Регламенту дотримано не в повному обсязі.

(129) Враховуючи викладене, державна допомога у формі поповнення статутного капіталу, з метою забезпечення сталого беззбиткового функціонування й динамічного розвитку міського електротранспорту, підвищення рівня задоволення потреби населення міста у високоякісних і безпечних перевезеннях пасажирів тролейбусами, що виділяється на підставі рішення Рівненської міської ради від 13.08.2020 № 7763 «Про Програму розвитку міського електротранспорту міста Рівного на 2021 – 2025 роки» комунальному підприємству «Рівнеелектроавтотранс» Рівненської міської ради на період з 01.01.2021 по 31.12.2025 у сумі 1 203 800 000 (один мільярд двісті три мільйони вісімсот тисяч) гривень, є допустимою для конкуренції за умови виконання Управлінням транспорту і зв'язку Виконавчого комітету Рівненської міської ради 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) забезпечити невиключення амортизаційних нарахувань за придбані 120 тролейбусів під час розрахунку в майбутньому вартості нового тарифу на перевезення пасажирів електричним транспортом у місті Рівному для комунального підприємства «Рівнеелектроавтотранс» Рівненської міської ради, або коригування наявного тарифу, у зв'язку з тим, що придбані тролейбуси будуть передані комунальному підприємству «Рівнеелектроавтотранс» Рівненської міської ради на безкоштовній основі та в разі включення амортизаційних нарахувань у вартість перевезення пасажирів електричним транспортом, на транспортні засоби та техніку, які придбано (або оновлено) за кошти державної допомоги, забезпечити повернення комунальним підприємством «Рівнеелектроавтотранс» Рівненської міської ради таких амортизаційних нарахувань;
- 3) укладення договору між Управлінням транспорту і зв'язку Виконавчого комітету Рівненської міської ради та комунальним підприємством «Рівнеелектроавтотранс» Рівненської міської ради про організацію надання транспортних послуг із перевезень пасажирів електричним транспортом на підставі Закону України «Про міський електричний транспорт», Статуту комунального підприємства «Рівнеелектроавтотранс» Рівненської міської ради та Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року, в якому чітко будуть визначені, зокрема:

- зобов'язання комунального підприємства «Рівнеелектроавтотранс» Рівненської міської ради щодо надання послуг із перевезення пасажирів громадським електричним транспортом;
- термін дії договору.

(130) Разом із цим Управління транспорту і зв'язку Виконавчого комітету Рівненської міської ради зобов'язано:

- з метою запобігання неналежному використанню державної допомоги наприкінці кожного року надання державної допомоги, але не пізніше ніж до 31 грудня поточного року, надавати Уповноваженому органу інформацію про здійснені заходи з моніторингу та контролю фактичного використання державної допомоги, визначеної в цьому рішенні;
- після закінчення строку дії програми, яка є підставою для надання державної допомоги, надати Уповноваженому органу інформацію про всю фактично надану державну допомогу, визначену в цьому рішенні.

(131) Пункт 130 цього рішення є обов'язковим для виконання.

(132) 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».

(133) На подання з попередніми висновками від 12.05.2021 № 500-26.15/89-20-ДД/224 -спр Управління транспорту і зв'язку Виконавчого комітету Рівненської міської ради листом від 12.05.2021 № 19-100 (вх. № 5-01/6331 від 12.05.2021) повідомило, 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 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, на підставі інформації, наданої Управлінням транспорту і зв'язку Виконавчого комітету Рівненської міської ради, Антимонопольний комітет України

### ПОСТАНОВИВ:

1. Визнати, що підтримка у формі поповнення статутного капіталу на компенсацію витрат за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, для забезпечення сталого беззбиткового функціонування й динамічного розвитку міського електротранспорту, підвищення рівня задоволення потреби населення міста у високоякісних і безпечних перевезеннях пасажирів тролейбусами, що виділяється на підставі рішення Рівненської міської ради від 13.08.2020 № 7763 «Про Програму розвитку міського електротранспорту міста Рівного на 2021 – 2025 роки» комунальному підприємству «Рівнеелектроавтотранс» Рівненської міської ради на період з 01.01.2021 по 31.12.2025 у сумі 1 203 800 000 (один мільярд двісті три мільйони вісімсот тисяч) гривень, є **державною допомогою** відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

2. Визнати, що державна допомога у формі поповнення статутного капіталу на компенсацію витрат за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, для



забезпечення сталого безбиткового функціонування й динамічного розвитку міського електротранспорту, підвищення рівня задоволення потреби населення міста у високоякісних і безпечних перевезеннях пасажирів тролейбусами, що виділяється на підставі рішення Рівненської міської ради від 13.08.2020 № 7763 «Про Програму розвитку міського електротранспорту міста Рівного на 2021 – 2025 роки» комунальному підприємству «Рівнеелектроавтотранс» Рівненської міської ради на період з 01.01.2021 по 31.12.2025 у сумі 1 203 800 000 (один мільярд двісті три мільйони вісімсот тисяч) гривень, є **допустимою** для конкуренції **за умови виконання** Управлінням транспорту і зв'язку Виконавчого комітету Рівненської 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 про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, 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) забезпечити невиключення амортизаційних нарахувань за придбані 120 тролейбусів під час розрахунку в майбутньому вартості нового тарифу на перевезення пасажирів електричним транспортом у місті Рівному для комунального підприємства «Рівнеелектроавтотранс» Рівненської міської ради, або коригування наявного тарифу, у зв'язку з тим, що придбані тролейбуси будуть передані комунальному підприємству «Рівнеелектроавтотранс» Рівненської міської ради на безкоштовній основі, та в разі включення амортизаційних нарахувань у вартість перевезення пасажирів електричним транспортом, на транспортні засоби та техніку, які придбано (або оновлено) за кошти державної допомоги, забезпечити повернення комунальним підприємством «Рівнеелектроавтотранс» Рівненської міської ради таких амортизаційних нарахувань;

3) укладення договору між Управлінням транспорту і зв'язку Виконавчого комітету Рівненської міської ради та комунальним підприємством «Рівнеелектроавтотранс» Рівненської міської ради про організацію надання транспортних послуг із перевезень пасажирів електричним транспортом на підставі Закону України «Про міський електричний транспорт», Статуту комунального підприємства «Рівнеелектроавтотранс» Рівненської міської ради та Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року, в якому чітко будуть визначені, зокрема:

- зобов'язання комунального підприємства «Рівнеелектроавтотранс» Рівненської міської ради щодо надання послуг із перевезення пасажирів громадським електричним транспортом;
- термін дії договору.

3. Надавач державної допомоги зобов'язаний проінформувати Антимонопольний комітет України про виконання зобов'язань, викладених у пункті 2 резолютивної частини цього рішення, протягом шести місяців із дня прийняття рішення.

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

Голова Комітету

О. ПІЩАНСЬКА