



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ

11 червня 2021 р.

Київ

№ 369-р

Про результати розгляду
справи про державну допомогу

За результатами розгляду повідомлення про нову державну допомогу Міністерства інфраструктури України, яке надійшло на Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 43860 (вх. № 1746-ПДД/1 від 14.09.2020), розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 15.12.2020 № 05/361-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/97-20-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 07.05.2021 № 500-26.15/97-20-ДД/215-спр,

ВСТАНОВИВ:

1. ПОРЯДОК ПОДАННЯ ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ПІДТРИМКУ

- (1) На Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 43860 (вх. № 1746-ПДД/1 від 14.09.2020) Міністерством інфраструктури України відповідно до статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про нову державну допомогу (далі – Повідомлення).
- (2) Антимонопольним комітетом України листом від 24.09.2020 № 500-29/05-13008 залишено Повідомлення без руху та запитано додаткову інформацію.
- (3) На Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 46160 (вх. № 1817-ПДД/1 від 27.10.2020) Міністерством інфраструктури України надано відповідь на лист Комітету з виправленим повідомленням та додаткову інформацію листом від 27.10.2020 № 1816-ПДД/1.
- (4) За результатами розгляду Повідомлення про державну допомогу розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 15.12.2020 № 05/361-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/97-20-ДД для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції. Листом Антимонопольного комітету України від 15.12.2020 № 500-26.15/05-17214 направлено копію розпорядження на адресу Міністерства інфраструктури України. На офіційному вебпорталі Антимонопольного комітету України опубліковано інформацію про початок розгляду справи про державну допомогу зі зверненням до всіх заінтересованих осіб про 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. Заперечень та зауважень до опублікованого повідомлення про надання державної допомоги до Комітету не надходило.

2. ВІДОМОСТІ ТА ІНФОРМАЦІЯ ВІД НАДАВАЧА ПІДТРИМКИ

2.1. Надавач підтримки

- (5) Міністерство інфраструктури України (01135, м. Київ, просп. Перемоги, 14, ідентифікаційний код юридичної особи 37472062).

2.2. Отримувач підтримки

- (6) Акціонерне товариство «Укрзалізниця» (далі – АТ «Укрзалізниця», Товариство) (03150, м. Київ, вул. Єжи Гедройця, 5, ідентифікаційний код юридичної особи 40075815).

2.3. Мета (ціль) підтримки

- (7) Метою (ціллю) підтримки є:
- виконання загальнодержавних програм розвитку;
 - покращення якості та доступності послуг перевезень пасажирів залізничним транспортом;
 - створення належних умов для надання населенню доступних, якісних та безпечних послуг із перевезення залізничним транспортом;
 - створення належних умов доступності осіб з обмеженими фізичними можливостями та осіб з інвалідністю до об'єктів транспортної інфраструктури;
 - забезпечення сталого функціонування та подальшого розвитку послуги перевезення пасажирів залізничним транспортом.

2.4. Очікуваний результат

- (8) Оновлення рухомого складу (придбання пасажирських вагонів).

2.5. Форма підтримки

- (9) Капітальні трансферти.

2.6. Підстава для надання підтримки

- (10) Указ Президента України від 08.11.2019 № 837/2019 «Про невідкладні заходи з проведення реформ та зміцнення держави».
- (11) Постанова Кабінету Міністрів України від 12.06.2020 № 471 «Про затвердження Програми діяльності Кабінету Міністрів України».
- (12) Закон України «Про залізничний транспорт».
- (13) Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р.
- (14) Закон України «Про державний бюджет України на 2021 рік».
- (15) Бюджетний запит на 2021-2023 роки за проектом «Оновлення рухомого складу для перевезення пасажирів».

2.7. Тривалість підтримки

- (16) З 01.01.2021 по 31.12.2023.

2.8. Обсяг підтримки

- (17) Загальний обсяг підтримки – 40 436 230 000 грн.

З них:

2021 рік: 3 288 470 000 грн;

2022 рік: 16 072 170 000 грн;

2023 рік: 21 075 590 000 грн.

3. УМОВИ НАДАННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ

- (18) Середній вік вагонів, які знаходяться на балансі АТ «Укрзалізниця», становить 32 роки. Ступінь зносу вагонів становить 92,8 %. Майже 90 % пасажирських вагонів віком понад 20 років (з 86 % – понад 28 років). Строк експлуатації, визначений виробником, становить 28 – 30 років. Враховуючи ситуацію, що склалася на сьогодні, АТ «Укрзалізниця» вимушено щороку виключати з інвентарного парку понад 500 пасажирських вагонів, оскільки їх ресурс вичерпано (за висновком проведеного технічного діагностування щодо визначення можливості безпечної експлуатації).
- (19) На сьогодні для виконання чинного графіка 2019/2020 років необхідно 2 833 вагони. Графік розроблено відповідно до кількості наявних пасажирських вагонів, що можуть гарантувати безпеку пасажирів. Зазначена державна підтримка дозволить задовольнити потребу лише на 3,53 %.
- (20) АТ «Укрзалізниця» під час надання послуг перевезення пасажирів, які є збитковими, виконує в тому числі й соціальну функцію, покладену на нею державою. Неодноразові звернення щодо виділення коштів державного бюджету для оновлення рухомого складу безрезультатні – за 30 років жодного разу держава не надавала підтримки в частині придбання залізничного рухомого складу для перевезень пасажирів. Крім того, існує заборгованість перед АТ «Укрзалізниця» за надані послуги з пасажирських перевезень замовниками (міністерствами, органами місцевої влади тощо).
- (21) Так, відповідно до чинного законодавства, АТ «Укрзалізниця» забезпечує перевезення 17 пільгових категорій громадян. Зокрема, за 2019 рік регіональними філіями АТ «Укрзалізниця» надано послуг на перевезення пільгових категорій громадян на суму 1 067,8 млн грн (за 7 місяців 2020 року – 303 538 тис. грн), компенсацію отримано в сумі 136,4 млн грн (за 7 місяців 2020 року – 41 960 тис. грн), у т. ч. від Міністерства освіти і науки України – 18,0 млн грн (7 місяців 2020 року – 6 000 тис. грн), від облдержадміністрацій – 118,4 млн грн (7 місяців 2020 року – 35 960 тис. грн), не відшкодовані кошти за пільговий проїзд становлять 931,3 млн грн (7 місяців 2020 року – 261 578 тис. грн). Тобто, покриття збитків від таких перевезень становить лише 12,8 % (7 місяців 2020 року – 13,8 %).
- (22) Збитки АТ «Укрзалізниця» покриваються, в основному, за рахунок перехресного субсидування, що негативно впливає на сегмент вантажних перевезень. Перехресне субсидування і відсутність рівноправного конкурентного змагання в пасажирському секторі транспортного ринку обмежує інвестиційні можливості української залізниці, а зношена інфраструктура знижує конкурентоспроможність.
- (23) Покриття зазначених збитків відбувається за рахунок перехресного субсидування від доходів від вантажних перевезень: у 2017 році становило 10 млрд грн, 2018 році – 12,4 млрд грн, 2019 – 12,8 млрд грн. Альтернативний план для придбання нових пасажирських вагонів наразі відсутній. Власним коштом АТ «Укрзалізниця» по

можливості забезпечує обслуговування та підтримку в робочому стані наявного парку пасажирських вагонів. Але це не дозволяє на достатньому рівні задовольнити вимоги пасажирів під час надання послуг.

- (24) За рахунок державної підтримки планується придбання:

2021 рік – 100 пасажирських вагонів (штабні вагони та вагони, спеціально обладнані для перевезення пасажирів в інвалідному візку) загальною вартістю 3 288 470,0 тис. грн;

2022 рік – 2 швидкісних електропоїзди, 258 пасажирських вагонів, 20 приміських електропоїздів, 6 приміських дизельпоїздів загальною вартістю 16 072,17 млн грн;

2023 рік – 3 швидкісних електропоїзди; 310 пасажирських вагонів; 23 приміських електропоїзди; 12 приміських дизельпоїздів загальною вартістю 21 075,59 млн грн.

- (25) Відповідно до Статуту АТ «Укрзалізниця», затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 02.09.2015 № 735 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 13.05.2020 № 452) (далі – Статут), Товариство утворене як акціонерне товариство, 100 відсотків акцій якого закріплюються в державній власності, на базі Укрзалізниці, а також підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування, які реорганізовано шляхом злиття, згідно з додатком 1 до постанови Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014 р. № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця». Товариство є правонаступником усіх прав та обов'язків Укрзалізниці й підприємств залізничного транспорту.
- (26) Відповідно до статті 6 Статуту метою діяльності АТ «Укрзалізниця» є задоволення потреб держави, юридичних і фізичних осіб у безпечних та якісних залізничних перевезеннях у внутрішньому та міжнародному сполученнях, роботах та послугах, що виконує та надає Товариство, забезпечення ефективного функціонування та розвитку залізничного транспорту, створення умов для підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі, а також отримання прибутку від провадження підприємницької діяльності.
- (27) Відповідно до статті 22 Статуту за АТ «Укрзалізниця» закріплено на праві господарського відання державне майно, що передане йому згідно із законодавством. АТ «Укрзалізниця» здійснює користування та розпорядження таким майном відповідно до мети своєї діяльності з урахуванням обмежень, установлених законом, іншими нормативно-правовими актами та цим Статутом.
- (28) Згідно зі статтею 26 Статуту засновником АТ «Укрзалізниця» є держава в особі Кабінету Міністрів України. Єдиним акціонером АТ «Укрзалізниця» є держава в особі Кабінету Міністрів України.
- (29) Завдяки державній допомозі АТ «Укрзалізниця» зможе оновити рухомий склад для пасажирських перевезень, підвищити їх комфорт та безпеку, а також матиме змогу й надалі виконувати соціальну функцію, покладену на Товариство державою.
- (30) Відповідно до інформації, отриманої від надавача, АТ «Укрзалізниця» є стратегічним підприємством державного сектору економіки та має зобов'язання, відповідно до Закону України «Про залізничний транспорт», щодо організації роботи залізничного

транспорту в умовах надзвичайних обставин та щодо мобілізаційної підготовки залізничного транспорту. Так, зокрема, протягом 2020 року під час запровадження карантинних заходів та припинення послуг перевезення пасажирів залізничним транспортом АТ «Укрзалізниця» були організовані безкоштовні перевезення медичних працівників, співробітників ДСНС та поліції.

- (31) Для закупівлі товарів, на які виділяється державна допомога, АТ «Укрзалізниця» дотримується всіх вимог чинного законодавства України, у тому числі в частині застосування Закону України «Про публічні закупівлі». Розмір державної допомоги в межах максимально запитуваного буде фактично визначений на підставі укладеного з виробником договору купівлі-продажу.
- (32) Для забезпечення об'єктивного обліку витрат в бухгалтерському обліку за видами економічної діяльності, зокрема видами перевезень, АТ «Укрзалізниця» розроблено та використовується в роботі: Номенклатура витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України, затверджена правлінням АТ «Укрзалізниця» та введена в дію наказом від 01.11.2018 № 669 (далі — Номенклатура витрат), та План рахунків бухгалтерського обліку активів, капіталу, зобов'язань і господарських операцій АТ «Укрзалізниця», затверджений наказом АТ «Укрзалізниця» від 30.12.2015 № 103 (зі змінами) (далі – План рахунків).
- (33) Номенклатурою витрат передбачено формування витрат за відповідними статтями згідно з видами економічної діяльності, а саме, за видами перевезень: пасажирські перевезення у внутрішньому (крім приміського) та міжнародному сполученнях; пасажирські перевезення у приміському сполученні; вантажні перевезення; та за іншими видами економічної діяльності, які забезпечують перевезення: утримання та експлуатація об'єктів інфраструктури; надання послуг локомотивної тяги (в пасажирському та вантажному русі); ремонт рухомого складу; а також допоміжна діяльність.
- (34) Номенклатурою витрат передбачені статті для відображення прямих витрат за кожним із видів діяльності в розрізі елементів витрат. Статті витрат, які неможливо прямо пов'язати з конкретним видом перевезень (зокрема, витрати за видами діяльності: утримання та експлуатація об'єктів інфраструктури, надання послуг локомотивної тяги (у пасажирському та вантажному русі, ремонт рухомого складу), що здійснюються для забезпечення всіх видів перевезень), розподіляються між видами перевезень пропорційно величині відповідних показників експлуатаційної роботи рухомого складу. Розподіл цієї частини витрат проводиться методом калькулювання відповідно до «Інструкції з калькулювання собівартості перевезень на залізничному транспорті України».
- (35) Також Номенклатурою витрат передбачено, що відокремлені підрозділи АТ «Укрзалізниця» (регіональні філії, філії) та їх структурні (виробничі) підрозділи за кожним господарством здійснюють формування витрат за видами робіт, які належать до конкретного виду діяльності. Тому кожний структурний (виробничий) підрозділ господарства, за наявності в нього відповідних видів робіт, використовує статті витрат стосовно конкретного виду діяльності.
- (36) До Плану рахунків введено окремі субрахунки за видами діяльності для забезпечення обліку витрат за видами економічної діяльності, зокрема щодо обліку витрат із перевезень (пасажирські перевезення у внутрішньому (крім приміського) та

міжнародному сполученнях; пасажирські перевезення у приміському сполученні; вантажні перевезення) та за іншими основними видами економічної діяльності (у розрізі господарств, які використовують такі субрахунки) і допоміжною діяльністю (у розрізі господарств та видів робіт, послуг).

- (37) Аналогічно Планом рахунків передбачено окремі субрахунки для обліку доходів за вищевказаними основними видами економічної діяльності та допоміжної діяльності.
- (38) Отже, на рівні структурних (виробничих) підрозділів регіональних філій, філій, на підставі первинних документів, забезпечується формування витрат в бухгалтерському обліку за видами економічної діяльності. Тобто, на рівні регіональних філій, філій та їх структурних (виробничих) підрозділів відображаються витрати на відповідних субрахунках з обліку витрат Плану рахунків та статтях витрат Номенклатури витрат і забезпечується облік витрат за відповідним господарством, видом економічної діяльності, видом перевезень (за прямими статтями обліку) в розрізі економічних елементів витрат, а саме: витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, матеріальні затрати (матеріали, паливо, електроенергія), амортизація, інші витрати.
- (39) Також на виконання вимог Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» АТ «Укрзалізниця» оприлюднює річну консолідовану фінансову звітність разом з аудиторським висновком шляхом розміщення на власній вебсторінці.
- (40) За інформацією Міністерства інфраструктури України бюджетні кошти, передбачені Законом України «Про державний бюджет України на 2021 рік», відповідно до бюджетної програми Міністерства інфраструктури України КПКВК 3101270, надходять на окремий рахунок АТ «Укрзалізниця», відкритий в органі Державної казначейської служби України.

4. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

4.1. Щодо державної допомоги

- (41) 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.
- (42) 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.
- (43) Відповідно до пункту 10 частини першої статті 1 Закону неналежне використання державної допомоги - будь-яке використання державної допомоги її отримувачем, що суперечить рішенням Уповноваженого органу про допустимість такої допомоги для конкуренції.

4.2. Залізничні перевезення

- (44) Згідно зі статтею 1 Закону України «Про залізничний транспорт»:
- залізничний транспорт – виробничо-технологічний комплекс підприємств залізничного транспорту, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо;
 - залізниця – відокремлений підрозділ АТ «Укрзалізниця», утворений відповідно до Закону України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», який здійснює перевезення пасажирів та вантажів у визначеному регіоні залізничної мережі;
 - транспортні засоби – залізничний рухомий склад (вагони всіх видів, локомотиви, моторейковий транспорт) і контейнери.
- (45) Відповідно до Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р, однією з причин критичного рівня розвитку транспортної галузі також стало системне недофінансування, недостатнє технічне обслуговування інфраструктури та транспорту, а також технічна відсталість, що загрожує вже не тільки виконанню його соціально-економічних функцій, але і національній безпеці.
- (46) Згідно зі статтею 2 Закону України «Про транспорт» перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти, надання інших транспортних послуг, експлуатація і ремонт шляхів сполучення здійснюються залізницями, пароплавствами, суб'єктами господарювання у морських портах, автомобільними, авіаційними, дорожніми підприємствами та організаціями, якщо це передбачено їх статутами.
- (47) Відповідно до статті 2 Закону України «Про залізничний транспорт» залізничний транспорт є однією з важливих базових галузей економіки України, забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях. Діяльність залізничного транспорту як частини єдиної транспортної системи країни сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному і економічному розвитку та зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України. Підприємства залізничного транспорту у взаємодії з іншими видами транспорту повинні своєчасно і якісно здійснювати перевезення пасажирів і вантажів, забезпечувати безпеку руху, розвивати сферу транспортного обслуговування народного господарства та населення.
- (48) Відповідно до статті 4 Закону України «Про залізничний транспорт» з метою забезпечення державних і суспільних інтересів, свободи підприємництва і формування ринку транспортних послуг, безпеки перевезень, захисту навколишнього природного середовища Кабінет Міністрів України визначає умови і порядок організації діяльності залізничного транспорту загального користування, сприяє його пріоритетному розвитку, надає підтримку в задоволенні потреб залізничного транспорту у рухомому складі, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах.
- (49) Згідно зі статтею 9 Закону України «Про залізничний транспорт» встановлення тарифів на перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом (за винятком приміських пасажирських перевезень) у межах України здійснюється на підставі бюджетної, цінової та тарифної політики у порядку, що визначає Кабінет Міністрів України. Для захисту інтересів окремих категорій громадян на пасажирських

перевезеннях, у тому числі приміських, можуть передбачатися пільгові тарифи. Збитки залізничного транспорту загального користування від їх використання відшкодовуються за рахунок державного або місцевих бюджетів залежно від того, яким органом прийнято рішення щодо введення відповідних пільг.

- (50) Відповідно до статті 10 Закону України «Про залізничний транспорт»:
- Кабінет Міністрів України щорічно встановлює АТ «Укрзалізниця» державне замовлення щодо перевезень пасажирів і вантажів, введення нових потужностей, модернізації технічних засобів, порядку і розмірів виділення необхідних для цих потреб коштів з Державного бюджету України;
 - будівництво і реконструкція магістральних залізничних ліній, об'єктів мобілізаційного призначення, придбання залізничного рухомого складу для перевезень пасажирів у поїздах далекого слідування та місцевого сполучення здійснюються у встановленому порядку за рахунок коштів Державного бюджету України в межах лімітів державних капітальних вкладень, коштів АТ «Укрзалізниця», залучених коштів.
- (51) Відповідно до статті 22 Закону України «Про залізничний транспорт» перевізники зобов'язані забезпечувати: своєчасне якісне перевезення пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу та пошти; розвиток інфраструктури залізничного транспорту загального користування, транспортних послуг; схоронність вантажів, що перевозяться; охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу залізничного транспорту загального користування. Перевізники не мають права відмовляти пасажирів та відправників вантажу в перевезенні, крім випадків, передбачених Статутом залізниць України.

4.3. Реформа в залізничній галузі

- (52) Відповідно до додатка XXXII глави 7 розділу V 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), Україна зобов'язується поступово наблизити своє законодавство до законодавства ЄС, зокрема, шляхом запровадження незалежності в управлінні та покращання фінансової ситуації; розподілу між управлінням інфраструктурою та транспортними операціями (зазначене має бути впроваджено протягом 8 років із дати набрання чинності цією Угодою).
- (53) Відповідно до Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р, загальною проблемою що потребує розв'язання є, зокрема, забезпечення розвитку залізничного транспорту, а саме:
- лібералізація ринку залізничних перевезень на основі рівноправного доступу до залізничної інфраструктури та справедливої конкуренції між перевізниками;
 - нормативно-правове забезпечення функціонування ринку залізничних перевезень шляхом прийняття нового Закону України «Про залізничний транспорт» та відповідних підзаконних актів;
 - реформування органів державного управління транспортною галуззю відповідно до стандартів ЄС: міністерство, орган, що здійснює регулювання та нагляд у сфері залізничного транспорту, орган з розслідування аварій на залізничному транспорті;
 - запровадження механізму допуску до ринку залізничних перевезень перевізників різних форм власності (ліцензування, сертифікація безпеки);

- структурна реформа АТ «Укрзалізниця» - фінансове та організаційне розділення оператора інфраструктури та перевізника.

4.4. Послуги, що становлять загальний економічний інтерес

- (54) 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).
- (55) 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.
- (56) Відповідно до статті 264 Угоди 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.
- (57) 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».
- (58) 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.
- (59) 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.

- (60) 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.
- (61) 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.
- (62) Згідно зі статтею 106 (2) Договору ЄС, підприємства, яким доручено надавати ПЗЕІ, є підприємствами, на які покладаються «особливі завдання». Загалом покладання «конкретного завдання щодо надання публічних послуг» на підприємство означає пропозицію послуг, які, якщо розглядати їх з урахуванням власних комерційних інтересів, підприємство не надаватиме взагалі або не надаватиме в тому ж обсязі або за тих самих умов, застосовуючи критерій загального інтересу, держави-члени можуть покладати особливі зобов'язання на підприємства щодо надання таких послуг. Отже, Комісія вважає, що не буде доцільним застосування визначення як ПЗЕІ до послуги, яка вже надана або може бути надана на задовільному рівні щодо таких умов, як ціна, об'єктивні характеристики якості, безперервність та доступ до послуги, підприємствами, які працюють за звичайних ринкових умов.
- (63) Комісія також вважає, що послуги, які визначаються як ПЗЕІ, повинні бути адресовані громадянам або бути в інтересах суспільства в цілому.
- (64) 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 рівнях не виключає цього критерію. Проте державне фінансування, призначене для надання міських, заміських чи регіональних транспортних послуг, не підпадає під дію цього положення, якщо таке фінансування розглядається як компенсація за послуги, що надаються суб'єктами-одержувачами для здійснення публічних обов'язків. Для застосування цього критерію мають бути виконані такі умови:
- суб'єкт господарювання повинен виконувати зобов'язання з обслуговування населення, і ці зобов'язання чітко встановлені та визначені;
 - параметри, на підставі яких розраховується компенсація, визначені заздалегідь об'єктивним і прозорим способом;
 - компенсація не є надмірною і не перевищує необхідної суми для покриття всіх або частини витрат, понесених суб'єктом господарювання при наданні послуг загального економічного інтересу;
 - суб'єкт господарювання, який надає ці послуги, повинен бути обраний шляхом проведення процедури публічних закупівель. Якщо такої процедури не було дотримано, рівень необхідної компенсації визначається на основі аналізу витрат, які є типовими для цього суб'єкта господарювання, і належним чином забезпечений

транспортними засобами для здійснення цих послуг, враховуючи відповідний дохід підприємства та розумний прибуток.

- (65) 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.
- (66) 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 публічних 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.
- (67) 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.
- (68) Повідомленням Комісії також встановлено детальні правила, якими буде задовольнятися кожен із критеріїв, передбачений Рішенням у справі Altmark.
- (69) Так, відповідно до першого критерію Рішення у справі Altmark на суб'єкта господарювання передбачено покладання 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. Ґрунтуючись 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.
- (70) Зміст другого критерію Рішення у справі Altmark розкрито в розділі 3.4 Повідомлення Комісії.
- (71) Відповідно до пунктів 54 - 55 Повідомлення Комісії 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.

- (72) 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.
- (73) 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.
- (74) 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.
- (75) 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.

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

- (76) 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 і автомобільними шляхами (далі – Регламент).
- (77) 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.
- (78) Статтею 1 Регламенту встановлено, що компетентні органи держав-членів покладають зобов'язання або укладають договори про надання публічних послуг, відшкодовують операторам публічних послуг понесені витрати та/або надають ексклюзивні права у відповідь на виконання зобов'язань з надання публічної послуги.
- (79) Відповідно до статті 2 Регламенту:
договір на державну послугу означає один або більше юридично обов'язкових актів, що підтверджують угоду між компетентним органом та оператором 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.

- (80) 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.
- (81) 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, враховуючи витрати та дохід оператора, який надає такі послуги.
- (82) Відповідно до статті 2 Регламенту громадський пасажирський транспорт – це послуги загального економічного інтересу у сфері пасажирського транспорту, що надаються громадянам на недискримінаційній та постійній основі.
- (83) Згідно зі статтею 2 Регламенту 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.
- (84) 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.
- (85) Тривалість дії договору не повинна перевищувати 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту залізничним чи іншим рейковим транспортом.

- (86) У разі потреби, з урахуванням умов зносу активів, тривалість договору про надання транспортних послуг може бути збільшена максимум на 50 відсотків, якщо підприємство закуповує ці активи самостійно, які є значними щодо загальних активів, необхідних для здійснення виключно послуг пасажирського транспорту, що підпадають під дію договору. Якщо це обґрунтовано витратами, що впливають з певної географічної ситуації у найвіддаленіших регіонах, тривалість договору про надання транспортних послуг може бути збільшена максимум на 50 відсотків.
- (87) 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 в тендерних процедурах, предметом яких є надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади.
- (88) Згідно зі статтею 5а Регламенту компетентні органи можуть прийняти рішення, відповідно до національного законодавства та правил державної допомоги, вжити відповідних заходів для забезпечення ефективного та недискримінаційного доступу до відповідного рухомого складу. Такі заходи можуть включати:
- придбання компетентним органом рухомого складу, використовуваного для виконання договору про надання публічної послуги, з метою надання його доступному вибраному оператору надання послуг за ринковою ціною або як частина договору про державну послугу відповідно до статті 4 (1) (b), статті 6;
 - надання компетентним органом гарантії на фінансування рухомого складу, що використовується для виконання договору про публічну послугу за ринковою ціною або як частина договору про публічну послугу відповідно до статті 4 (1) (b), стаття 6, включаючи гарантію, що покриває залишковий ризик;
 - зобов'язання компетентного органу за договором про надання публічних послуг взяти на себе рухомий склад за заздалегідь визначеними фінансовими умовами наприкінці контракту за ринковою ціною або співпраця з іншими компетентними органами з метою створення більшого складу рухомого складу.
- (89) Згідно зі статтею 9 Регламенту компенсація за послуги громадського пасажирського транспорту або виплата за дотримання тарифних зобов'язань, сплачених відповідно до норм Регламенту, є сумісною із спільним ринком. Така компенсація звільняється від обов'язку повідомлення про державну допомогу, передбаченого статтею 108 (3) Договору про заснування Європейського Співтовариства.
- (90) 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.

- (91) 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 у підприємства, та розумного рівня прибутку. До витрат можуть бути віднесені, зокрема, фонд заробітної плати, вартість утримання та користування інфраструктурою, ремонт та обслуговування рухомого складу й обладнання, необхідного для функціонування інфраструктури послуг громадського транспорту, постійні витрати та вартість капіталу;
 - тривалість дії договору не перевищує 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту;
 - у разі укладення прямого договору між підконтрольним підприємством і органом місцевого самоврядування, підприємство не бере участі в конкурентних процедурах для укладення договорів на надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади.

5. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ СПРАВИ

5.1. Віднесення послуг громадського транспорту до ПЗЕІ

- (92) 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.
- (93) 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.
- (94) 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.
- (95) Згідно зі статтею 2 Закону України «Про транспорт» перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти, надання інших транспортних послуг, експлуатація і ремонт шляхів сполучення здійснюються залізницями, пароплавствами, суб'єктами господарювання у

морських портах, автомобільними, авіаційними, дорожніми підприємствами та організаціями, якщо це передбачено їх статутами.

- (96) Відповідно до статті 2 Закону України «Про залізничний транспорт» залізничний транспорт є однією з важливих базових галузей економіки України, забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях. Діяльність залізничного транспорту як частини єдиної транспортної системи країни сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному і економічному розвитку та зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України. Підприємства залізничного транспорту у взаємодії з іншими видами транспорту повинні своєчасно і якісно здійснювати перевезення пасажирів і вантажів, забезпечувати безпеку руху, розвивати сферу транспортного обслуговування народного господарства та населення.
- (97) Відповідно до статті 4 Закону України «Про залізничний транспорт» з метою забезпечення державних і суспільних інтересів, свободи підприємництва і формування ринку транспортних послуг, безпеки перевезень, захисту навколишнього природного середовища Кабінет Міністрів України визначає умови і порядок організації діяльності залізничного транспорту загального користування, сприяє його пріоритетному розвитку, надає підтримку в задоволенні потреб залізничного транспорту у рухомому складі, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах.
- (98) Згідно зі статтею 9 Закону України «Про залізничний транспорт» встановлення тарифів на перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом (за винятком приміських пасажирських перевезень) у межах України здійснюється на підставі бюджетної, цінової та тарифної політики у порядку, що визначає Кабінет Міністрів України. Для захисту інтересів окремих категорій громадян на пасажирських перевезеннях, у тому числі приміських, можуть передбачатися пільгові тарифи. Збитки залізничного транспорту загального користування від їх використання відшкодовуються за рахунок державного або місцевих бюджетів залежно від того, яким органом прийнято рішення щодо введення відповідних пільг.
- (99) Відповідно до статті 6 Статуту метою діяльності АТ «Укрзалізниця» є задоволення потреб держави, юридичних і фізичних осіб у безпечних та якісних залізничних перевезеннях у внутрішньому та міжнародному сполученні, роботах та послугах, що виконує та надає товариство, забезпечення ефективного функціонування та розвитку залізничного транспорту, створення умов для підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі, а також отримання прибутку від провадження підприємницької діяльності.
- (100) Відповідно до статті 10 Закону України «Про залізничний транспорт»:
- Кабінет Міністрів України щорічно встановлює АТ «Укрзалізниця» державне замовлення щодо перевезень пасажирів і вантажів, введення нових потужностей, модернізації технічних засобів, порядку і розмірів виділення необхідних для цих потреб коштів з Державного бюджету України;
 - будівництво і реконструкція магістральних залізничних ліній, об'єктів мобілізаційного призначення, придбання залізничного рухомого складу для перевезень пасажирів у поїздах далекого слідування та місцевого сполучення здійснюються у встановленому порядку за рахунок коштів Державного бюджету України в межах лімітів державних капітальних вкладень, коштів АТ «Укрзалізниця», залучених коштів.

- (101) 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 залізничним транспортом, пов'язано із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, що не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки, є послугами загального економічного інтересу.
- (102) Отже, надання підтримки АТ «Укрзалізниця» у формі капітальних видатків, яка спрямована на покращення якості та доступності послуг перевезень пасажирів залізничним транспортом, а саме оновлення рухомого складу (придбання пасажирських вагонів), 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

- (103) 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.
- (104) 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 АТ «Укрзалізниця» з обслуговування населення чітко встановлені та визначені, зокрема, Законом України «Про залізничний транспорт» та Статутом.

Отже, вимогу критерію дотримано.

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

Надавач повідомив, що розрахунки обсягів компенсаційних виплат за пільгові перевезення залізничним транспортом окремих категорій громадян проводяться відповідно до Порядку розрахунку обсягів компенсаційних виплат за пільгові перевезення залізничним транспортом окремих категорій громадян, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року № 1359. Відповідно до вимог чинного законодавства, АТ «Укрзалізниця» повинно надавати послуги перевезення пасажирів та отримувати компенсацію від відповідних органів центральної та місцевої влади за надані послуги.

Проте Міністерством інфраструктури України не було надано будь-якого документа, нормативно-правового акта тощо, відповідно до якого розраховується компенсація витрат суб'єкта господарювання, пов'язаних із наданням послуг, що становлять ПЗЕІ, а саме перевезення пасажирів залізничним транспортом.

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.*

Міністерство інфраструктури України не надало підтвердних документів, а саме: розрахунку компенсації, в якому було б зазначено, 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.*

АТ «Укрзалізниця» не було обрано для забезпечення перевезень залізничним транспортом за результатом проведення процедури публічних закупівель. Також надавач не надав інформації щодо 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.

Отже, вимогу критерію не дотримано.

- (105) Враховуючи викладене, чотирьох сукупних критеріїв Altmark кумулятивно не дотримано.
- (106) Отже, державна підтримка для здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині оновлення рухомого складу (придбання пасажирських вагонів) 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

- (107) 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.
- (108) АТ «Укрзалізниця», якому надається державна підтримка у формі капітальних видатків, є суб'єктом господарювання в розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

5.3.2. Надання підтримки за рахунок ресурсів держави

- (109) Надання підтримки АТ «Укрзалізниця» у формі капітальних видатків на оновлення рухомого складу (придбання пасажирських вагонів) здійснюється за рахунок коштів

Державного бюджету України, тобто за рахунок ресурсів держави в розумінні Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

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

- (110) Повідомлена підтримка АТ «Укрзалізниця», яке здійснює перевезення пасажирів залізничним транспортом, спрямована на оновлення рухомого складу (придбання пасажирських вагонів).
- (111) Відповідно до інформації, наданої в рамках розгляду Справи, Міністерство інфраструктури України повідомило, що частка пасажирських перевезень у 2019 році в Україні за видами транспорту становила: автомобільний – 42 %, тролейбусний транспорт – 22 %, метрополітенівський транспорт – 17 %, трамвайний – 15 %, авіаційний – 0,02 %, водний – 0,28 %.
- (112) Надання державної підтримки саме для АТ «Укрзалізниця» надає йому переваги, які покращують конкурентну позицію цього суб'єкта господарювання порівняно з іншими суб'єктами господарювання, які здійснюють або могли б здійснювати аналогічну господарську діяльність і які не отримують такої фінансової підтримки.
- (113) Отже, у результаті отримання повідомленої фінансової підтримки АТ «Укрзалізниця» створюються переваги, що недоступні іншим суб'єктам господарювання у звичайних ринкових умовах.

5.3.4. Спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції

- (114) Враховуючи, що на ринку перевезення пасажирів в Україні здійснюють свою господарську діяльність й інші суб'єкти господарювання, державна підтримка АТ «Укрзалізниця» на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині здійснення заходів з оновлення рухомого складу (придбання пасажирських вагонів) надає Товариству 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.
- (115) Разом із цим, враховуючи норми, встановлені Угодою та Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р, на ринок перевезень залізничним транспортом заплановано допустити інших суб'єктів господарювання, крім АТ «Укрзалізниця». Тобто, АТ «Укрзалізниця» не буде єдиним перевізником, що здійснює перевезення залізничним транспортом на території України.
- (116) Отже, державна підтримка АТ «Укрзалізниця» на компенсацію витрат за ПЗЕІ в частині здійснення заходів з оновлення рухомого складу (придбання пасажирських вагонів) загрожує спотворенням економічної конкуренції.

5.3.5. Віднесення повідомленої державної підтримки до державної допомоги

- (117) Повідомлена державна підтримка, яка надається АТ «Укрзалізниця» за рахунок ресурсів держави на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині

оновлення рухомого складу (придбання пасажирських вагонів) є державною допомогою в розумінні Закону.

5.4. Оцінка допустимості державної допомоги

- (118) 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.
- (119) 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 залізничним транспортом, 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.
- (120) Якщо критеріїв у справі Altmark не дотримано, для проведення відповідної оцінки допустимості державної допомоги під час надання послуг громадського транспорту для оцінки використовується Регламент.
- (121) *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.*
- (122) *Відповідно до статті 3 Регламенту, якщо компетентний орган приймає рішення про надання оператору свого вибору ексклюзивного права та / або компенсації будь-якого характеру у відповідь на виконання зобов'язань щодо надання публічних послуг, він робить це в рамках договору про публічну послугу.*
- (123) *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.*
- (124) Відповідно до статті 8 Закону України «Про залізничний транспорт» перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти залізничним транспортом загального користування організовується на договірних засадах. Для забезпечення

виконання договірних зобов'язань здійснюється перспективне та поточне планування перевезень.

- (125) Відповідно до статті 10 Закону України «Про залізничний транспорт» підприємства залізничного транспорту загального користування здійснюють свою діяльність на основі поєднання принципів державного регулювання та ринкових відносин.
- (126) Відповідно до інформації, отриманої в рамках розгляду Справи, на сьогодні послуги з пасажирських перевезень залізничним транспортом в Україні надає виключно АТ «Укрзалізниця».
- (127) Надавач повідомив, що договорів між Міністерством інфраструктури України та АТ «Укрзалізниця» щодо надання будь-яких послуг не укладалося.

Отже, вимогу Регламенту не дотримано.

- (128) *Згідно зі статтею 5а Регламенту компетентні органи можуть прийняти рішення, відповідно до національного законодавства та правил державної допомоги, вжити відповідних заходів для забезпечення ефективного та недискримінаційного доступу до відповідного рухомого складу. Такі заходи можуть включати:*
- *придбання компетентним органом рухомого складу, використовуваного для виконання договору про надання публічної послуги, з метою надання його доступному вибраному оператору надання послуг за ринковою ціною або як частина договору про публічну послугу відповідно до статті 4 (1) (b), статті 6;*
 - *надання компетентним органом гарантії на фінансування рухомого складу, що використовується для виконання договору про публічну послугу за ринковою ціною або як частина договору про публічну послугу відповідно до статті 4 (1) (b), стаття 6, включаючи гарантію, що покриває залишковий ризик;*
 - *зобов'язання компетентного органу за договором про надання публічних послуг взяти на себе рухомий склад за заздалегідь визначеними фінансовими умовами наприкінці контракту за ринковою ціною або співпраця з іншими компетентними органами з метою створення більшого складу рухомого складу.*
- (129) Договору про надання послуг із перевезення пасажирів залізним транспортом не укладалось. Тобто, відсутній механізм заходів для забезпечення ефективного та недискримінаційного доступу до відповідного рухомого складу.

Отже, вимогу Регламенту не дотримано.

- (130) *Відповідно до вимог пункту 5 додатка до Регламенту для підвищення прозорості та уникнення перехресного субсидіювання, 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.*
- (131) За інформацією Міністерства інфраструктури України, бюджетні кошти, передбачені Законом України «Про державний бюджет України на 2021 рік», відповідно до бюджетної програми Міністерства інфраструктури України КПКВК 3101270, надходять на окремий рахунок АТ «Укрзалізниця», відкритий в органі Державної казначейської служби України.

- (132) АТ «Укрзалізниця» забезпечує ведення бухгалтерського обліку окремо за кожним видом діяльності таким чином, що забезпечує належний розподіл доходів і витрат на надання послуг, на які спрямовується державна допомога, і на надання інших послуг.

Отже, вимогу Регламенту дотримано.

- (133) ***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.***

- (134) Міністерством інфраструктури України не було надано будь-якого документа, нормативно-правового акта тощо, відповідно до якого розраховується компенсація витрат суб'єкта господарювання, пов'язаних із наданням послуг, що становлять ПЗЕІ, а саме перевезення пасажирів залізничним транспортом.

- (135) Оскільки відсутній механізм розрахунку компенсації та параметри для визначення компенсації, уникнення й відшкодування будь-якої можливої надмірної компенсації у відповідному нормативно-правовому та/або розпорядчому акті, така компенсація не може бути належним чином розрахована й перевірена.

Отже, вимогу Регламенту не дотримано.

- (136) Разом із цим до тарифу на послугу з перевезення пасажирів залізничним транспортом АТ «Укрзалізниця» включено амортизаційні відрахування.

- (137) Отже, включення до тарифу на послугу з перевезення пасажирів АТ «Укрзалізниця» амортизаційних відрахувань, а саме пасажирських вагонів, які придбані за рахунок державної допомоги, може призводити до подвійного фінансування АТ «Укрзалізниця», тобто до надання надмірної компенсації за надання послуг ПЗЕІ.

- (138) Враховуючи викладене, державна допомога у формі капітальних трансфертів на оновлення рухомого складу (придбання пасажирських вагонів), що виділяється на підставі Закону України «Про державний бюджет України на 2021 рік», Бюджетного запиту на 2021-2023 роки за проєктом «Оновлення рухомого складу для перевезення пасажирів» акціонерному товариству «Укрзалізниця» на період з 01.01.2021 по 31.12.2023 у сумі 40 436 230 000 грн, є допустимою для конкуренції відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» за умови виконання Міністерством інфраструктури України таких зобов'язань:

1) укладення договору між Міністерством інфраструктури України та акціонерним товариством «Укрзалізниця» про організацію надання транспортних послуг із перевезень пасажирів залізничним транспортом у внутрішньому сполученні на підставі Закону України «Про залізничний транспорт», Статуту акціонерного товариства «Укрзалізниця» та Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року, в якому чітко будуть визначені:

- а) зобов'язання акціонерного товариства «Укрзалізниця» щодо надання послуг із перевезення пасажирів залізничним транспортом у внутрішньому сполученні;
- б) термін дії договору;
- в) умова щодо придбання компетентним органом рухомого складу для виконання договору про надання послуг із перевезень пасажирів залізничним транспортом;

2) 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 жовтня 2007 року про публічні 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, 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;

3) забезпечити невключення амортизаційних нарахувань за придбані пасажирські вагони для перевезень пасажирів залізничним транспортом під час розрахунку в майбутньому вартості нового тарифу на перевезення пасажирів або коригування чинного тарифу, у зв'язку з тим, що придбані пасажирські вагони будуть передані АТ «Укрзалізниця» на безкоштовній основі, у разі включення амортизаційних нарахувань у вартість перевезення пасажирів залізничним транспортом, який придбано за кошти державної допомоги, забезпечити повернення АТ «Укрзалізниця» таких амортизаційних нарахувань.

(139) Разом із цим Міністерство інфраструктури України зобов'язано:

- 1) 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;

- 2) після закінчення терміну дії програми, яка є підставою для надання державної допомоги, надати Уповноваженому органу інформацію про всю фактично надану державну допомогу, визначену в цьому рішенні.

Цей пункт є обов'язковим для виконання.

(140) 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».

(141) На подання з попередніми висновками у справі від 07.05.2021 № 500-26.15/97-20-ДД/215-спр (далі – Подання), надіслане Комітетом листом від 07.05.2021 № 500-29/05-7080, Міністерство інфраструктури України листом від 28.05.2021 № 6451/47/10-21 (вх. № 6-01/7477 від 01.06.2021) повідомило про такі зауваження та заперечення:

- на сьогодні Міністерство інфраструктури України не має можливості укласти договір з АТ «Укрзалізниця», як це пропонує Комітет, оскільки зазначене не передбачено чинним законодавством та потребує відповідних змін до нього. Разом із тим Міністерство інфраструктури України матиме можливість укласти договір з АТ «Укрзалізниця» про організацію транспортних послуг із перевезень пасажирів

залізничним транспортом та затвердження Методики розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, після прийняття законодавчих актів, що наділятимуть Міністерство інфраструктури України відповідними повноваженнями, зокрема після прийняття нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт», а також виконання Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25 жовтня 2017 року № 1106. Зазначені заходи повинні бути виконані в термін до 31.10.2022;

- чинними нормативно-правовими актами не передбачено можливості застосування спеціальних тарифів без врахування амортизаційних відрахувань для окремо взятих вагонів, придбаних за кошти, виділені з Державного бюджету України. У майбутньому Міністерство інфраструктури України під час розроблення проєкту Методики розрахунку тарифів на перевезення пасажирів залізничним транспортом розгляне вищезазначену пропозицію Комітету;

- застосувати зобов'язання, встановлені Поданням, після реалізації всіх зазначених заходів, та не застосовувати цих вимог до державної допомоги, передбаченої Законом України «Про Державний бюджет України на 2021 рік».

Отже, Міністерство інфраструктури України, як надавач державної допомоги, фактично не заперечує щодо зобов'язань, встановлених Комітетом у Поданні, вказуючи лише на те, що їх неможливо виконати на сьогодні.

(142) Враховуючи, що встановлені в цьому рішенні зобов'язання впливають із положень Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, та нормативних актів Європейського Союзу, які Україна зобов'язана імплементувати (Регламент (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про публічні послуги з перевезення пасажирів залізницею та автомобільними шляхами), не вважаємо за можливе не встановлювати зобов'язань, передбачених цим рішенням.

Проте погоджуємось щодо встановлення строків виконання зобов'язань, передбачених цим рішенням, відповідності строків, передбачених Планом заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 25 жовтня 2017 року № 1106, а саме до 31.10.2022.

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:

1. Визнати, що підтримка у формі капітальних трансфертів на оновлення рухомого складу (придбання пасажирських вагонів), що виділяється на підставі Закону України «Про державний бюджет України на 2021 рік», Бюджетного запиту на 2021-2023 роки за проєктом «Оновлення рухомого складу для перевезення пасажирів» акціонерному товариству «Укрзалізниця» на період з 01.01.2021 по 31.12.2023 у сумі 40 436 230 000 (сорок мільярдів

чотириста тридцять шість мільйонів двісті тридцять тисяч) гривень, є **державною допомогою** відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

2. Визнати, що державна допомога у формі капітальних трансфертів на оновлення рухомого складу (придбання пасажирських вагонів), що виділяється на підставі Закону України «Про державний бюджет України на 2021 рік», Бюджетного запиту на 2021-2023 роки за проєктом «Оновлення рухомого складу для перевезення пасажирів» акціонерному товариству «Укрзалізниця» на період з 01.01.2021 по 31.12.2023 у сумі 40 436 230 000 (сорок мільярдів чотириста тридцять шість мільйонів двісті тридцять тисяч) гривень, є **допустимою** для конкуренції відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» **за умови виконання Міністерством інфраструктури України таких зобов'язань:**

1) укладення договору між Міністерством інфраструктури України та акціонерним товариством «Укрзалізниця» про організацію надання транспортних послуг із перевезень пасажирів залізничним транспортом у внутрішньому сполученні на підставі Закону України «Про залізничний транспорт», Статуту акціонерного товариства «Укрзалізниця» та Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року, в якому чітко будуть визначені:

- а) зобов'язання акціонерного товариства «Укрзалізниця» щодо надання послуг із перевезення пасажирів залізничним транспортом у внутрішньому сполученні;
- б) термін дії договору;
- в) умова щодо придбання компетентним органом рухомого складу для виконання договору про надання послуг із перевезень пасажирів залізничним транспортом;

2) 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 жовтня 2007 року про публічні 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, 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;

3) забезпечити невиключення амортизаційних нарахувань за придбані пасажирські вагони для перевезень пасажирів залізничним транспортом під час розрахунку в майбутньому вартості нового тарифу на перевезення пасажирів або коригування чинного тарифу, у зв'язку з тим, що придбані пасажирські вагони будуть передані АТ «Укрзалізниця» на безкоштовній основі, у разі включення амортизаційних нарахувань у вартість перевезення пасажирів залізничним транспортом, який придбано за кошти державної допомоги, забезпечити повернення акціонерним товариством «Укрзалізниця» таких амортизаційних нарахувань.

3. Надавач державної допомоги зобов'язаний проінформувати Антимонопольний комітет України про хід виконання зобов'язань, викладених у пункті 2 резолютивної частини цього рішення, до 01.04.2022.

4. Надавач державної допомоги зобов'язаний проінформувати Антимонопольний комітет України про виконання зобов'язань, викладених у пункті 2 резолютивної частини цього рішення, до 31.10.2022.

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

В. о. Голови Комітету

Н. БУРОМЕНСЬКА