



# АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

## РІШЕННЯ

12 серпня 2021 р.

Київ

№ 456-р

Про результати розгляду  
справи про державну допомогу

За результатами розгляду повідомлення про нову державну допомогу Виконавчого комітету Білоцерківської міської ради та Управління соціального захисту населення Білоцерківської міської ради, яке надійшло на Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 48307 (вх. № 1892-ПДД/1 від 15.12.2020), розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 19.02.2021 № 05/53-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/10-21-ДД про державну допомогу для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції (далі – Справа).

Антимонопольний комітет України (далі – Комітет), розглянувши матеріали справи № 500-26.15/10-21-ДД про державну допомогу та подання з попередніми висновками від 20.07.2021 № 500-26.15/10-21-ДД/336-спр,

### **ВСТАНОВИВ:**

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

- (1) На портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 48307 (вх. № 1892-ПДД/1 від 15.12.2020) Виконавчим комітетом Білоцерківської міської ради та Управлінням соціального захисту населення Білоцерківської міської ради відповідно до статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про нову державну допомогу (далі – Повідомлення).
- (2) За результатами розгляду повідомлення про державну допомогу розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 19.02.2021 № 05/53-р розпочато розгляд справи про державну допомогу № 500-26.15/10-21-ДД для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції. Листами Комітету від 19.12.2021 № 500-29/05-2709 та від 19.12.2021 № 500-29/05-2710 направлено копії розпоряджень на адреси Виконавчого комітету Білоцерківської міської ради та Управління соціального захисту населення Білоцерківської міської ради. На офіційному вебпорталі Комітету опубліковано інформацію про початок розгляду справи про державну допомогу зі зверненням до всіх заінтересованих осіб щодо подання ними протягом 30 календарних днів вмотивованих заперечень та зауважень щодо надання державної допомоги та іншої інформації у зв'язку з розглядом справи про державну допомогу. Відповідних заперечень та зауважень щодо опублікованого повідомлення про надання державної допомоги до Комітету не надходило.

- (3) Комітет листом від 15.03.2021 № 500-29/05-3951 направив вимогу Виконавчому комітету Білоцерківської міської ради про надання додаткової інформації.
- (4) Виконавчий комітет Білоцерківської міської ради надав додаткову інформацію до Справи, яка надійшла на Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 58051 (вх. № 1228-ПДД/4 від 14.04.2021).
- (5) Листами від 26.05.2021 № 157 (вх. № 8-01/7163 від 27.05.2021) та від 31.05.2021 № 160 (вх. № 8-01/8344 від 16.06.2021) комунальне підприємство Білоцерківської міської ради «Тролейбусне управління» надало додаткову інформацію для розгляду Справи.
- (6) Листом від 09.08.2021 № 2683/01-14 (вх. № 5-05/11227 від 10.08.2021) Виконавчий комітет Білоцерківської міської ради надав додаткову інформацію для розгляду Справи.

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

### **2.1. Надавач підтримки**

- (7) Виконавчий комітет Білоцерківської міської ради (09117, м. Біла Церква, вул. Ярослава Мудрого, 15, ідентифікаційний код юридичної особи 04055009) (далі – Надавач 1).
- (8) Управління соціального захисту населення Білоцерківської міської ради (09100, м. Біла Церква, вул. Ярослава Мудрого, 2, ідентифікаційний код юридичної особи 03193643) (далі – Надавач 2).

### **2.2. Отримувач підтримки**

- (9) Комунальне підприємство Білоцерківської міської ради «Тролейбусне управління» (далі – КП БЦМР «Тролейбусне управління», Підприємство, Отримувач) (09108, м. Біла Церква, вул. Леваневського, 135-а, ідентифікаційний код юридичної особи 13705191).

### **2.3. Мета (ціль) підтримки**

- (10) Метою (ціллю) підтримки є:

- виконання загальнодержавних програм розвитку;
- розв'язання соціальних та економічних проблем загальнонаціонального характеру;
- сприяння окремим видам господарської діяльності;
- створення належних умов для надання населенню доступних, якісних та безпечних послуг із перевезення громадян міським електротранспортом;
- забезпечення сталого функціонування й подальшого розвитку міського електротранспорту;
- розвиток маршрутної мережі електротранспорту, придбання нових сучасних тролейбусів (25 одиниць);
- збільшення питомої ваги електротранспорту в міських пасажирських перевезеннях, його пріоритетний розвиток у місті як екологічно чистого виду транспорту.

## **2.4. Очікуваний результат**

- (11) Покращення якості пасажирських перевезень міським електротранспортом, підвищення основних техніко-економічних показників роботи Підприємства, зокрема:
- підвищення рівня задоволення потреб населення у високоякісних та безпечних перевезеннях тролейбусами за рахунок збільшення випуску рухомого складу на лінії та зменшення інтервалів руху;
  - забезпечення розвитку екологічно чистого міського пасажирського електротранспорту;
  - створення нових робочих місць;
  - покращення стану безпеки дорожнього руху;
  - оновлення парку електротранспорту сучасним рухомим складом (25 тролейбусів) та капітальний ремонт рухомого складу (17 одиниць).

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

- (12) Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні».
- (13) Закон України «Про міський електричний транспорт».
- (14) Рішення Білоцерківської міської ради від 24.12.2020 № 58-05-VIII «Про затвердження Програми надання окремих видів пільг на 2021-2023 роки» (далі – Програма 1).
- (15) Проекти рішень виконавчого комітету Білоцерківської міської ради «Про затвердження висновку комісії по здійсненню контролю за фінансово-господарською діяльністю підприємств комунальної власності Білоцерківської міської територіальної громади на 2021 – 2025 роки» (далі – Програма 2).
- (16) Рішення Білоцерківської міської ради від 15.05.2020 № 5239-96-VII «Про затвердження Програми розвитку електротранспорту міста Білої Церкви на 2021 – 2025 роки» (далі – Програма 3).

## **2.6. Форма підтримки**

- (17) Відповідно до Програми 1 – субсидії та поточні трансферти (компенсація витрат за перевезення пільгових категорій населення спрямована на виплату заробітної плати, податків та часткової сплати рахунків з електроенергії), головним розпорядником бюджетних коштів є Надавач 2.
- (18) Відповідно до Програми 2 – субсидії та поточні трансферти (відшкодування витрат, пов'язаних із перевезенням пасажирів, у разі якщо фактична собівартість послуги перевищує затверджений тариф на проїзд за функцією регулювання цін на послуги міського електротранспорту), головним розпорядником бюджетних коштів є Надавач 1. Зокрема, кошти, які будуть виділені за функцією регулювання цін на послуги міського електротранспорту та в разі встановлення рівня тарифу на проїзд, який не покриває витрат, пов'язаних із перевезенням пасажирів, втрати перевізника компенсуються уповноваженим органом, яким затверджені тарифи, за рахунок коштів відповідних бюджетів – будуть використані на оплату рахунків за матеріали, запасні частини, автогуми, пально-мастильні матеріали, на часткову сплату рахунків з електроенергії.
- (19) Відповідно до Програми 3 – капітальні трансферти (поповнення статутного капіталу Підприємства), головним розпорядником бюджетних коштів є Надавач 1. Кошти

будуть використані на оновлення рухомого складу та матеріально-технічної бази Підприємства.

## **2.7. Обсяг підтримки**

(20) Загальний обсяг державної підтримки, відповідно до Програми 1, Програми 2 та Програми 3, становить 323 275 500 грн, з них:

- відповідно до Програми 1 загальний обсяг підтримки становить 88 200 000 грн:  
2021 рік – 27 000 000 грн;  
2022 рік – 28 800 000 грн;  
2023 рік – 32 400 000 грн;
- відповідно до Програми 2 загальний обсяг підтримки становить 10 935 500 грн:  
2021 рік – 3 497 400 грн;  
2022 рік – 3 706 500 грн;  
2023 рік – 1 100 400 грн;  
2025 рік – 2 649 200 грн;  
2025 рік – 0 грн;
- відповідно до Програми 3 загальний обсяг підтримки становить 224 140 000 грн:  
2021 рік – 49 000 000 грн;  
2022 рік – 40 570 000 грн;  
2023 рік – 43 170 000 грн;  
2024 рік – 45 400 000 грн;  
2025 рік – 46 000 000 грн.

## **2.8. Тривалість підтримки**

- (21) Відповідно до Програми 1:  
з 01.01.2021 по 31.12.2023.
- (22) Відповідно до Програми 2 та Програми 3:  
з 01.01.2021 по 31.12.2025.

## **3. ПОСДНАННЯ ФОРМ ПІДТРИМКИ**

- (23) Рішенням Антимонопольного комітету України від 01.11.2018 № 604-р визнано, що державна підтримка у формі:
- субсидії на компенсацію витрат за пільговий проїзд окремих категорій населення, виплату заробітної плати, сплату податків і зборів на заробітну плату, що виділяються на підставі програми надання окремих видів пільг за рахунок коштів міського бюджету на 2017-2020 роки, затвердженої рішенням Білоцерківської міської ради від 22.12.2016 № 420-22-VII (зі змінами від 21.12.2017 № 1807-42 –VII), комунальному підприємству «Тролейбусне управління» на період з 01.01.2017 по 31.12.2020 у сумі 69 040,0 тис. грн;
  - поточних трансфертів на часткову оплату спожитої електроенергії, оплату рахунків за матеріали, запасні частини, пально-мастильні матеріали, послуги сторонніх організацій, що виділяються на підставі Закону України «Про міський електричний транспорт» комунальному підприємству «Тролейбусне управління» на період з 01.01.2015 по 31.12.2020 у сумі 22 272 тис. грн;

- поповнення статутного капіталу комунального підприємства «Тролейбусне управління» на оновлення, ремонт матеріально-технічної бази та розвиток інфраструктури міського електротранспорту, що виділяється на підставі Програми розвитку міського електротранспорту на 2016-2020 роки, затвердженої рішенням Білоцерківської міської ради від 22.12.2016 № 421-22-VII, на період з 01.01.2016 по 31.12.2020 у сумі 14 238,5 тис. грн, не є державною допомогою відповідно до пункту 2 частини другої статті 3 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

#### **4. УМОВИ НАДАННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ**

- (24) 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.
- (25) 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.
- (26) Отримувач допомоги є єдиним у місті Підприємством, яке перевозить всі без винятку пільгові категорії пасажирів, не має достатніх коштів за рахунок виручки від продажу проїзних квитків, а тому є планово-збитковим і для забезпечення безперебійного перевезення пасажирів потребує фінансової допомоги. На балансі знаходиться 26 тролейбусів (25 – для перевезення пасажирів, один – для вантажно-маневрових робіт), 5 тягових підстанцій, 44 км контактної мережі, 20,5 км кабельних ліній. Тролейбуси обслуговують 7 маршрутів, щоденно в дві зміни випускають на лінію: у робочі дні – 17 тролейбусів, у вихідні – 11 тролейбусів. На цей час склалася критична ситуація зі станом рухомого складу Підприємства. Якщо згідно з нормативами строк експлуатації тролейбусів визначено в 10 років, то на Підприємстві з 26 одиниць лише 7 тролейбусів мають строк експлуатації до 10 років та потребують оновлення рухомого складу й капітальних ремонтів наявного парку.
- (27) Відповідно до Статуту КП БЦМР «Тролейбусне управління», затвердженого рішенням Білоцерківської міської ради від 21.06.2018 № 2440-53-VII (далі – Статут), Підприємство засновано на комунальній власності територіальної громади міста Біла Церква й підпорядковано Білоцерківській міській раді.
- (28) Відповідно до пункту 2.1 розділу 2 Статуту КП БЦМР «Тролейбусне управління» створено з метою здійснення ініціативної, систематичної на власний ризик діяльності з надання послуг, виробництва продукції, виконання робіт та іншої підприємницької діяльності для задоволення суспільних потреб щодо діяльності електротранспорту.
- (29) Відповідно до пункту 2.2 розділу 2 Статуту основним напрямом діяльності КП БЦМР «Тролейбусне управління», зокрема, є діяльність регулярного електротранспорту.

- (30) Відповідно до пункту 3.1 розділу 3 Статуту Підприємство є юридичною особою, має відокремлене майно, самостійний баланс, розрахункові та інші рахунки в установах банків, печатку зі своїм найменуванням та ідентифікаційним кодом, штамп. Прав та обов'язків юридичної особи Підприємство набуває з дня його державної реєстрації.
- (31) Відповідно до пункту 4.2 розділу 4 Статуту майно КП БЦМР «Тролейбусне управління» перебуває в комунальній власності територіальної громади міста Біла Церква й закріплюється за Підприємством на праві господарського відання. Органом управління майном є Білоцерківська міська рада.
- (32) Перелік платних послуг, які надає Отримувач державної підтримки КП БЦМР «Тролейбусне управління»: перевезення пасажирів електротранспортом; перевезення пасажирів автобусами; здавання в оренду власного нерухомого майна, частка якого становить 18,2 %.
- (33) Отримувач не бере участі в інших тендерах на надання послуг, на які виділяється державна підтримка, що проводяться за межами території компетентного місцевого органу влади.
- (34) Надавач повідомив, що розрахунок тарифів Підприємства здійснюється відповідно до Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамваї та тролейбуси), 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.
- (35) КП БЦМР «Тролейбусне управління» здійснює перевезення пасажирів у міському електричному транспорті (тролейбусах) за тарифами, встановленими рішенням Виконавчого комітету Білоцерківської міської ради від 15 січня 2019 року № 11 «Про тариф на проїзд у міському електричному транспорті», відповідно до якого міська рада встановила тариф на проїзд у міському електричному транспорті:

при купівлі разового квитка:

- у водія (кондуктора) – 5,0 грн;
- у стаціонарній касі – 4,0 грн;
- з використанням мобільного додатка – 4,5 грн;

у разі використання пластикової безконтактної картки при одноразовому придбанні поїздки:

- 1 – 20 поїздок – по 3,0 грн/поїздка;
- 21 – 40 поїздок – по 3,0 грн/поїздка, із зарахуванням 2 безкоштовних поїздок;
- 41 – 60 поїздок – по 3,0 грн/поїздка, із зарахуванням 5 безкоштовних поїздок;
- 61 – 80 поїздок – по 3,0 грн/поїздка, із зарахуванням 8 безкоштовних поїздок;
- 81 – 100 поїздок – по 3,0 грн/поїздка, із зарахуванням 14 безкоштовних поїздок.

Зокрема, встановлено економічно обґрунтований тариф для здійснення компенсаційних виплат за перевезення пільгових категорій населення – 5,0 грн та вартість проїзного квитка строком на один місяць на проїзд у міському електричному транспорті:

- для громадян – 140,0 грн;
- для студентів денної форми навчання – 70,0 грн/за електронними студентськими квитками – 60,0 грн;
- для учнів загальноосвітніх шкіл – 40,0 грн/за електронними учнівськими квитками – 30,0 грн.

Датою початку місяця вважається дата першої валідації (використання картки).

- (36) Підприємство здійснює свою діяльність із перевезення пасажирів електричним транспортом (тролейбусами) відповідно до Договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом у місті Біла Церква від 02.01.2021 б/н, укладеного між Виконавчим комітетом Білоцерківської міської ради та КП БЦМР «Тролейбусне управління» (далі – Договір 1), який містить чіткий перелік маршрутів, на яких Підприємство здійснює перевезення пасажирів електричним транспортом. Предметом зазначеного Договору 1 є пасажирські перевезення троллейбусами, він діє з 01.01.2021 по 31.12.2021 та набуває чинності з дати його укладення. Договір 1 вважається продовженим, якщо за місяць до закінчення строку його дії жодна зі сторін не заявила про розірвання договору або його перегляд. Зокрема, Управління соціального захисту населення Білоцерківської міської ради уклало договір із КП БЦМР «Тролейбусне управління» про відшкодування витрат за перевезення пільгових категорій громадян міським електричним транспортом у місті Біла Церква від 26.01.2021 б/н (далі – Договір 2). Предметом Договору 2 є відшкодування витрат, пов'язаних із перевезенням громадян, які мають право на пільговий проїзд, у міському електричному транспорті за рахунок коштів місцевого бюджету, він діє з 01.01.2021 по 31.12.2021 і набуває чинності з дати його укладення, містить розрахунок обсягів відшкодування витрат за пільговий проїзд у міському електричному транспорті.
- (37) Отримувач державної допомоги відповідно до Програми 1, Програми 2 та Програми 3 з метою економії та прозорого використання отриманих коштів здійснює та планує здійснювати на 2022 – 2025 роки закупівлі товарів, матеріалів, техніки, рухомого складу відповідно до вимог Закону України «Про публічні закупівлі» через електронний майданчик «zakurki.prom.ua», звіти щодо яких офіційно опубліковані в електронній системі «ProZorro».
- (38) Державна підтримка відповідно до Програми 1 та Програми 2 спрямовується на:

Найменування заходу	Фінансування, тис. грн				
	2021 р.	2022 р. <sup>1</sup>	2023 р.	2024 р. <sup>2</sup>	2025 р.
<b>Всього за Програмою 1 – 88 200 тис. грн</b>					
<b>Програма 1, всього:</b>	<b>27 000,00</b>	<b>28 800,00</b>	<b>32 400,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
з них на фонд заробітної плати та податків	22 157,00	25 824,80	28 149,20	-	-
часткова сплата рахунків за електроенергію	4 843,00	2 975,20	4 250,80	-	-
<b>Всього за Програмою 2 – 10 953,5 тис. грн</b>					
<b>Програма 2, всього:</b>	<b>3 497,40</b>	<b>3 706,50</b>	<b>1 100,40</b>	<b>2 649,20</b>	<b>0,00</b>
матеріали	620,00	646,00	354,90	700,00	-
запасні частини	680,00	710,00	745,50	650,00	-
автогума	400,00	440,00	-	486,00	-
пально-мастильні матеріали	240,00	252,00	-	278,00	-
часткова сплата рахунків за електроенергію	1 557,40	1 658,50	-	535,20	-

<sup>1</sup>У 2022 році Підприємство планує підвищення вартості тарифу з вересня, вартість одноразового квитка буде становити 6 грн.

<sup>2</sup>У 2024 році Підприємство планує підвищення вартості тарифу з вересня, вартість одноразового квитка буде становити 7 грн.

(39) Державна підтримка відповідно до Програми 3 спрямовується на:

№ п/п	Найменування заходу	К-ть, од.	Всього, млн грн	Витрати, у тому числі за роками, млн грн				
				2021	2022	2023	2024	2025
1	Оновлення парку тролейбусів	25	159,0	30,0	30,0	33,0	33,0	33,0
2	Капітальний ремонт рухомого складу	17	10,2	1,7	2,4	1,8	2,5	1,8
3	Проведення технічного обслуговування наявних тролейбусів (заміна мастил, технічних рідин, запасних частин, швидкозношувальних елементів тощо)	-	15,5	2,3	2,7	3,2	3,5	3,8
4	Заміна кабельних ліній тягових підстанцій	-	1,9	0,4	0,3	0,3	0,5	0,4
5	Проведення капітальних ремонтів контактної мережі	-	9,4	2,0	1,5	1,9	1,8	2,2
6	Будівництво тролейбусної лінії	-	2,9	2,9	-	-	-	-
7	Капітальний ремонт головного та адміністративно-побутового корпусів	-	13,8	5,0	1,7	1,5	2,6	3,0
8	Ремонт та модернізація тягових підстанцій	-	4,8	1,5	1,0	0,5	0,8	1,0
9	Реконструкція контрольно-випускного пункту	-	0,2	0,2				
10	Оновлення матеріально-технічної бази	-	5,2	2,5	0,8	0,8	0,5	0,6
11	Придбання GPS-пристроїв для озвучування зупинок	45	0,64	0,3	0,07	0,07	0,1	0,1
12	Придбання обладнання для доступу до Wi-Fi в електротранспорті	25	0,5	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
13	Виготовлення проектно-кошторисної документації для будівництва тролейбусної лінії	1	0,1	0,1	-	-	-	-
	<b>Всього</b>	<b>113</b>	<b>224,14</b>	<b>49,0</b>	<b>40,57</b>	<b>43,17</b>	<b>45,4</b>	<b>46,0</b>

(40) Відповідно до Програми 1 розмір компенсації, що буде надаватися Підприємству, перевіряється під час хронометричного обстеження шляхом облічування пільгових категорій населення квитками встановленого зразка, яке проводять працівники КП БЦМР «Тролейбусне управління», Надавач 2 і відділ транспорту та зв'язку Білоцерківської міської ради для визначення питомої ваги кількості пільгових (безплатних) пасажирів у загальній кількості перевезених пасажирів електротранспортом у міському сполученні.

(41) Відповідно до Програми 2 кошти виділяються згідно зі звітом про виконання техніко-економічних показників за відповідний період, розрахованих за фактичними показниками Підприємства, у разі якщо фактична собівартість перевищує затверджений рівень тарифу на проїзд. Фактична собівартість наданих послуг визначається згідно з наказом Міністерства інфраструктури України № 940 від 25.11.2013 «Про затвердження Порядку формування тарифів на послуги міського електротранспорту», а саме, шляхом ділення фактичних витрат за мінусом доходів здавання в оренду власного нерухомого майна та прибутку від перевезення пасажирів автобусами на перевезених пасажирів (платних та пільговиків). До фактичних витрат належать всі витрати Підприємства (тобто 231, 92, 94 рахунки), крім витрат з перевезення пасажирів автобусами (232 рахунок) та оплати агентам за реалізацію квитків та карток, які здійснюються не в касі Підприємства (93 рахунок), а в стаціонарній касі, та погашення відсотків за інвестиційним договором (95 рахунок), оскільки на Підприємстві з 11.03.2017 ввели в дію електронний квиток та придбано



обладнання (шляхом надходження інвестицій за інвестиційним договором, який укладено 21.07.2016) для обліку платних пасажирів.

- (42) На Підприємстві бухгалтерський облік ведеться відповідно до наказу від 04.01.2021 № 1 «Про облікову політику на Підприємстві». Усі отримані доходи в процесі своєї діяльності Отримувач державної підтримки обліковує на окремих рахунках бухгалтерського обліку, а також окремо за рахунками списуються всі товарно-матеріальні цінності, роботи та послуги, які були придбані та оприбутковані Підприємством, від яких залежить фактична собівартість наданих послуг.
- (43) На Підприємстві облік пільгових категорій населення здійснюють кондуктори громадського транспорту, а в період обмежувальних заходів – водії тролейбусів шляхом видачі квитків на пільговий проїзд встановленого зразка на Підприємстві, дані підсумовуються протягом місяця та обліковуються в акті на видачу разових абонементних квитків пасажирам (у розрізі кожної особи, що видавала квитки), які мають право на пільговий проїзд (вказана кількість перевезених пільгових пасажирів), та відповідно до акта складається розрахунок обсягів відшкодування витрат за пільговий проїзд у міському електричному транспорті, в якому вказується сума відшкодувань за пільгові перевезення. Ці розрахунки разом із листом та актом звірки розрахунків надаються щомісячно Управлінню соціального захисту населення Білоцерківської міської ради, відповідно до цих документів здійснюється фінансування з місцевого бюджету.
- (44) Надавачем зазначено, що виділені кошти (або частина виділених коштів), які не буде освоєно протягом року, будуть повернені до міського бюджету згідно з чинним законодавством. Контроль за цільовим використанням бюджетних коштів забезпечують головні розпорядники бюджетних коштів. Підприємство, яке отримує кошти з міського бюджету за результатами своєї діяльності, подає щомісячно до 10 числа місяця, що настає за звітним періодом, головному розпоряднику коштів міського бюджету фінансові звіти з пояснювальною запискою.

## **5. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ**

### **5.1. Щодо державної допомоги**

- (45) Відповідно до пункту 1 частини першої статті 1 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» (далі – Закон) державна допомога суб'єктам господарювання (далі – державна допомога) – підтримка у будь-якій формі суб'єктів господарювання за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів, що спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції, створюючи переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності.
- (46) Отже, державна підтримка є державною допомогою, якщо одночасно виконуються такі умови:
- підтримка надається суб'єкту господарювання;
  - державна підтримка здійснюється за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів;
  - підтримка створює переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності;
  - підтримка спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції.

## 5.2. Послуги, що становлять загальний економічний інтерес

- (47) 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).
- (48) 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.
- (49) 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.
- (50) 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».
- (51) 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.
- (52) 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.

- (53) 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.
- (54) 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.
- (55) 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.
- (56) Комісія також вважає, що послуги, які визначаються як ПЗЕІ, повинні бути адресовані громадянам або бути в інтересах суспільства в цілому.
- (57) 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, критерії 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.

- (58) Відповідно до пункту 3 Повідомлення Комісії ЄС щодо застосування правил державної допомоги Європейського Союзу до компенсації, наданої на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес 2012/С 8/02 (далі – Повідомлення Комісії), метою цього Повідомлення є роз'яснення ключових концепцій, що лежать в основі застосування правил державної допомоги до компенсації за ПЗЕІ.
- (59) 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.
- (60) 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.
- (61) Повідомленням Комісії також встановлено детальні правила, якими буде задовольнятися кожен із критеріїв, передбачений Рішенням у справі Altmark.
- (62) Так, відповідно до першого критерію Рішення у справі Altmark передбачено покладання на суб'єкта господарювання зобов'язань із надання ПЗЕІ, які мають бути чітко визначені.
- Пунктом 52 Повідомлення Комісії передбачено, що покладання зобов'язання з надання ПЗЕІ повинно бути встановлено актом, який залежно від особливостей законодавства держави-члена може мати законодавчий або регуляторний характер, або оформлено договором. Грунтуючись на підході Комісії, у такому акті повинно, як мінімум, бути визначено:
- зміст і тривалість зобов'язань із надання ПЗЕІ;
  - назву суб'єкта господарювання і, де це необхідно, територію, на яку поширюються його послуги;
  - характер будь-яких виключних або спеціальних прав, які було надано державним органом влади суб'єкту господарювання щодо ПЗЕІ;
  - методику розрахунку компенсації, контролю та перегляду компенсації;
  - механізм для уникнення й повернення надмірної компенсації.
- (63) Зміст другого критерію Рішення у справі Altmark розкрито в розділі 3.4 Повідомлення Комісії.
- (64) Відповідно до пунктів 54 – 55 Повідомлення Комісії 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 вираховуватися відповідно до певної формули, важливим є виключно те, щоб із самого початку було очевидно, яким способом компенсація буде розраховуватись.

- (65) 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.
- (66) 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 Комісії 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.
- (67) 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.
- Пунктом 75 Повідомлення Комісії передбачено, що якщо держава-член може показати, що структура витрат підприємства, на яке покладено зобов'язання з надання ПЗЕІ, відповідає структурі середніх витрат подібних (типових) підприємств у відповідному секторі, сума компенсації, яка дозволить підприємству покрити свої витрати, включаючи розумний прибуток, відповідає четвертому критерію Рішення у справі Altmark.

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

- (68) 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).
- (69) 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.
- (70) 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.
- (71) 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.
- (72) 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.
- (73) Пунктом 2 додатка до Регламенту передбачено, що компенсація не може перевищувати суму, що відповідає чистому фінансовому ефекту, еквівалентному загальному впливу, позитивному чи негативному, дотриманню зобов'язання щодо надання послуг загального економічного інтересу на витрати та дохід оператора, який надає такі послуги.
- (74) 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.
- (75) 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.
- (76) 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.

- (77) Пунктом 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.
- (78) 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.
- (79) 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.
- (80) 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.

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

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

- (81) 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.
- (82) Роз'яснення термінів, що використовуються в частині другій глави 10 Угоди, наведено в додатку XXIII до глави 10 Угоди. Пунктом «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.
- (83) 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.
- (84) 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.
- (85) 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 метрополітен, швидкісним трамваєм – за лініями відповідно до затверджених в установленому порядку транспортних схем міст (регіонів).
- (86) Згідно із 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.



- (87) 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.
- (88) 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.
- (89) 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.
- (90) Згідно із частиною другою статті 14 Закону України «Про міський електричний транспорт» установлення тарифів на проїзд у транспорті здійснюється з урахуванням необхідності забезпечення безбиткової роботи перевізників та забезпечення захисту малозабезпечених громадян. У разі встановлення рівня тарифу, який не покриває витрат, пов'язаних з перевезенням пасажирів, втрати перевізника компенсуються уповноваженим органом, яким затверджуються тарифи, за рахунок коштів відповідних бюджетів.
- (91) 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.
- (92) Отримувачем державної підтримки є КП БЦМР «Тролейбусне управління», яке створено відповідно до пункту 2.1 розділу 2 Статуту, зокрема, для надання послуг із перевезення пасажирів.
- (93) 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.
- (94) Отже, надання підтримки КП БЦМР «Тролейбусне управління» у формі субсидій та поточних трансфертів (відповідно до Програми 1 і Програми 2) та капітальних трансфертів (відповідно до Програми 3) для покращення якості надання послуг із перевезення пасажирів міським електричним транспортом та збільшення питомої ваги

електротранспорту в міських пасажирських перевезеннях є компенсацією витрат, які пов'язані з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес.

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

(95) 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.

(96) 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 БЦМР «Тролейбусне управління» з обслуговування населення чітко встановлені та визначені Законом України «Про міський електричний транспорт», Статутом, Договором 1, який містить чіткий перелік маршрутів, на яких Підприємство здійснює перевезення пасажирів електричним транспортом, та Договором 2.

Предметом Договору 1 є пасажирські перевезення троллейбусами, він діє з 01.01.2021 по 31.12.2021 і набуває чинності з дати його укладення. Цей договір вважається продовженим, якщо за місяць до закінчення строку його дії жодна зі сторін не заявила про розірвання договору або його перегляд.

Предметом Договору 2 є здійснення відшкодування витрат, пов'язаних із перевезенням громадян, які мають право на пільговий проїзд, у міському електричному транспорті за рахунок коштів місцевого бюджету. Цей договір діє з 01.01.2021 по 31.12.2021 і набуває чинності з дати його укладення, містить розрахунок обсягів відшкодування витрат за пільговий проїзд у міському електричному транспорті.

Отже, вимогу критерію дотримано;

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

Надавач 1 та Надавач 2 не надали 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.*

Надавач 1 повідомив, що планує розробити Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до Регламенту, та не надав 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, при цьому процедура має бути відкритою, прозорою та недискримінаційною, яка дозволяє обрати надавача послуг, який міг би*

*забезпечити ці послуги з найменшими витратами для населення. Отже, ключовим критерієм процедури закупівель має бути ціна на послугу. Ця умова не вважається виконаною, коли в тендерній процедурі подається лише одна пропозиція.*

*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.*

Закон України «Про міський електричний транспорт» не передбачає проведення конкурсу з перевезення пасажирів електричним транспортом на маршрутах загального користування.

Разом із цим Надавач 1 та Надавач 2 не надали інформації щодо аналізу витрат, які є типовими для цього суб'єкта господарювання (Отримувача).

Отже, вимогу критерію не дотримано.

- (97) Надавач 1 та Надавач 2 не надали 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.
- (98) Враховуючи викладене, чотириох сукупних критеріїв Altmark кумулятивно не дотримано.
- (99) Отже, державна підтримка для здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ для покращення якості надання послуг із перевезення пасажирів міським електричним транспортом та збільшення питомої ваги електротранспорту в міських пасажирських перевезеннях, не може вважатися компенсацією обґрунтованих витрат на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини другої статті 3 Закону, що не є державною допомогою.

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

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

- (100) 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.
- (101) Отже, КП БЦМР «Тролейбусне управління», якому надається державна підтримка у формі субсидій та поточних трансфертів (відповідно до Програми 1 та Програми 2) та капітальних трансфертів (відповідно до Програми 3) для покращення якості надання послуг із перевезення пасажирів міським електричним транспортом та збільшення питомої ваги електротранспорту в міських пасажирських перевезеннях, є суб'єктом господарювання в розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

### 6.3.2. Надання підтримки за рахунок місцевих ресурсів

- (102) Пунктом 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.
- (103) Відповідно до статті 4 Закону державна допомога полягає у передачі ресурсів держави чи місцевих ресурсів окремим суб'єктам господарювання, а також у втратах доходів відповідних бюджетів.
- (104) Отже, надання підтримки КП БЦМР «Тролейбусне управління» у формі поповнення субсидій та поточних трансфертів (відповідно до Програми 1 і Програми 2) та капітальних трансфертів (відповідно до Програми 3) для покращення якості надання послуг із перевезення пасажирів міським електричним транспортом та збільшення питомої ваги електротранспорту в міських пасажирських перевезеннях здійснюється за рахунок коштів місцевого бюджету міста Біла Церква, тобто за рахунок місцевих ресурсів у розумінні Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

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

- (105) 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).
- (106) Повідомлена підтримка спрямована КП БЦМР «Тролейбусне управління» на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ для покращення якості надання послуг із перевезення пасажирів міським електричним транспортом та збільшення питомої ваги електротранспорту в міських пасажирських перевезеннях.
- (107) 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 Біла Церква.
- (108) КП БЦМР «Тролейбусне управління» за рахунок державної підтримки у формі субсидій та поточних трансфертів (відповідно до Програми 1 і Програми 2) та капітальних трансфертів (відповідно до Програми 3) набуває переваг, що недоступні іншим суб'єктам господарювання у звичайних ринкових умовах.
- (109) Отже, державна підтримка КП БЦМР «Тролейбусне управління» у формі субсидій та поточних трансфертів (відповідно до Програми 1 і Програми 2) та капітальних трансфертів (відповідно до Програми 3) для покращення якості надання послуг із перевезення пасажирів міським електричним транспортом та збільшення питомої ваги електротранспорту в міських пасажирських перевезеннях створює для нього перевагу

серед інших суб'єктів господарювання, що працюють на ринку надання послуг із перевезень пасажирів у місті Біла Церква.

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

- (110) Ринок перевезення пасажирів є конкурентним. Згідно з інформацією, що міститься у відкритих джерелах, КП БЦМР «Тролейбусне управління» не є єдиним суб'єктом господарювання, який здійснює діяльність на ринку з перевезень пасажирів.
- (111) Враховуючи, що на ринку перевезення пасажирів у місті Біла Церква, крім Підприємства, здійснюють свою господарську діяльність й інші суб'єкти господарювання, повідомлена державна підтримка надає КП БЦМР «Тролейбусне управління» 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.
- (112) Отже, надання державної підтримки КП БЦМР «Тролейбусне управління» у формі субсидій та поточних трансфертів (відповідно до Програми 1 і Програми 2) та капітальних трансфертів (відповідно до Програми 3) для покращення якості надання послуг із перевезення пасажирів міським електричним транспортом та збільшення питомої ваги електротранспорту в міських пасажирських перевезеннях спотворює економічну конкуренцію.

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

- (113) Повідомлена державна підтримка, яка надається КП БЦМР «Тролейбусне управління» у формі субсидій та поточних трансфертів (відповідно до Програми 1 і Програми 2) та капітальних трансфертів (відповідно до Програми 3) для покращення якості надання послуг із перевезення пасажирів міським електричним транспортом та збільшення питомої ваги електротранспорту в міських пасажирських перевезеннях, створює переваги для Підприємства, що недоступні іншим суб'єктам господарювання у звичайних ринкових умовах, та спотворює економічну конкуренцію, тому, як наслідок, є державною допомогою в розумінні Закону.

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

- (114) 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.
- (115) 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.

- (116) Якщо критеріїв у справі Altmark не дотримано, для проведення відповідної оцінки допустимості державної допомоги під час надання послуг громадського транспорту для оцінки використовується Регламент.
- (117) **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.**
- (118) 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.
- (119) Згідно із статтею 11 Закону України «Про міський електричний транспорт»:
- відносини замовників з перевізниками регулюються згідно із законодавством, а також договором про організацію надання транспортних послуг;
  - у договорі про організацію транспортних послуг визначаються обсяги і якість транспортних послуг за маршрутами (лініями) згідно з розкладом руху, вартість перевезення пасажирів, обов'язки та права сторін, порядок та строки проведення розрахунків, інші умови надання транспортних послуг;
  - типовий договір про організацію надання транспортних послуг затверджується Кабінетом Міністрів України;
  - підставою для укладення договору про організацію надання транспортних послуг є замовлення на пасажирські перевезення міським електричним транспортом, у якому повинні враховуватись державні соціальні нормативи на транспортні послуги, а також спроможність перевізника забезпечити їх необхідний обсяг;
  - договір про організацію транспортних послуг укладається на основі типового договору не пізніше ніж за квартал до початку його дії на строк не менше року.
- (120) Згідно із 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.
- (121) Зобов'язання КП БЦМР «Тролейбусне управління» з обслуговування населення чітко встановлені та визначені Законом України «Про міський електричний транспорт», Статутом, Договором 1 та Договором 2, що відповідає нормам статті 1 Регламенту. Отже, вимогу Регламенту дотримано.
- (122) **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.*
- (123) Зобов'язання КП БЦМР «Тролейбусне управління» з обслуговування населення чітко встановлені та визначені Законом України «Про міський електричний транспорт», Статутом, Договором 1 та Договором 2.
- (124) Договір 1 про організацію надання транспортних послуг із перевезень міським електричним транспортом у місті Біла Церква містить чіткий перелік маршрутів та термін дії договору.
- (125) Договір 2 про відшкодування витрат за перевезення пільгових категорій громадян міським електричним транспортом у місті Біла Церква містить термін дії договору та розрахунок обсягів відшкодування витрат за пільговий проїзд у міському електричному транспорті.
- (126) Проте договори не містять параметрів, на підставі яких розраховується механізм компенсації для уникнення й повернення надмірної компенсації, що не відповідає нормам статті 4 Регламенту.  
Отже, вимогу Регламенту не дотримано.
- (127) *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.*
- (128) Відповідно до пункту 2.1 розділу 2 Статуту КП БЦМР «Тролейбусне управління» створено з метою здійснення ініціативної, систематичної на власний ризик діяльності з надання послуг, виробництва продукції, виконання робіт та іншої підприємницької діяльності для задоволення суспільних потреб щодо діяльності електротранспорту.
- (129) Відповідно до пункту 2.2 розділу 2 Статуту основним напрямом діяльності КП БЦМР «Тролейбусне управління», зокрема, є діяльність регулярного електротранспорту.
- (130) Відповідно до пункту 3.1 розділу 3 Статуту Підприємство є юридичною особою, має відокремлене майно, самостійний баланс, розрахункові та інші рахунки в установах банків, печатку зі своїм найменуванням та ідентифікаційним кодом, штамп. Прав та обов'язків юридичної особи Підприємство набуває з дня його державної реєстрації.

- (131) Відповідно до пункту 4.2 розділу 4 Статуту майно КП БЦМР «Тролейбусне управління» перебуває в комунальній власності територіальної громади міста Біла Церква й закріплюється за Підприємством на праві господарського відання. Органом управління майном є Білоцерківська міська рада, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.  
Отже, вимогу критерію дотримано.
- (132) ***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.***
- (133) Отримувач 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.
- (134) ***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.***
- (135) Відповідно до інформації, отриманої під час розгляду Справи, на Підприємстві бухгалтерський облік ведеться відповідно до наказу від 04.01.2021 № 1 «Про облікову політику на Підприємстві». Усі отримані доходи в процесі своєї діяльності Отримувач державної підтримки обліковує на окремих рахунках бухгалтерського обліку, а також окремо по рахунках списуються всі товарно-матеріальні цінності, роботи та послуги, які були придбані та оприбутковані Підприємством, від яких залежить фактична собівартість наданих послуг.
- (136) На Підприємстві облік пільгових категорій населення здійснюють кондуктори громадського транспорту, а в період обмежувальних заходів – водії тролейбусів шляхом видачі квитків на пільговий проїзд встановленого зразка на Підприємстві, дані підсумовуються протягом місяця та обліковуються в акті на видачу разових абонементних квитків пасажирам (у розрізі кожної особи, що видавала квитки), які мають право на пільговий проїзд (вказана кількість перевезених пільгових пасажирів), та відповідно до акта складається розрахунок обсягів відшкодування витрат за пільговий проїзд у міському електричному транспорті, в якому вказується сума відшкодувань за пільгові перевезення. Ці розрахунки разом із листом та актом звірки розрахунків надаються щомісячно Управлінню соціального захисту населення Білоцерківської міської ради, відповідно до цих документів здійснюється фінансування з місцевого бюджету.
- (137) Надавачем зазначено, що виділені кошти (або частина виділених коштів), які не буде освоєно протягом року, будуть повернені до міського бюджету згідно з чинним законодавством. Контроль за цільовим використанням бюджетних коштів забезпечують головні розпорядники бюджетних коштів. Підприємство, яке отримує кошти з міського бюджету за результатами своєї діяльності, подає щомісячно до 10 числа місяця, що настає за звітним періодом, головному розпоряднику коштів міського бюджету фінансові звіти з пояснювальною запискою.



Отже, вимогу Регламенту дотримано.

- (138) ***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 розраховуватися відповідно до Методики згідно з вимогами додатка до Регламенту.***
- (139) Надавач 1 повідомив, 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.
- (140) Оскільки в Надавачів 1 та 2 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.
- (141) ***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.***
- (142) ***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.***
- (143) Надавач 1 та Надавач 2 не надали інформації та підтвердних документів щодо параметрів, на підставі яких обчислюється компенсація, а також відсутня інформація про об'єктивність та прозорість обчислення відповідної компенсації.  
Отже, вимогу критерію не дотримано.
- (144) ***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.***
- (145) Отже, вимог та норм Регламенту дотримано не в повному обсязі.
- (146) Враховуючи викладене, державна допомога у формі субсидій та поточних трансфертів (відповідно до Програми 1 і Програми 2) та капітальних трансфертів (відповідно до Програми 3) для покращення якості надання послуг із перевезення пасажирів міським електричним транспортом та збільшення питомої ваги електротранспорту в міських пасажирських перевезеннях, що виділяється на підставі рішення Білоцерківської міської ради від 24.12.2020 № 58-05-VIII «Про затвердження Програми надання окремих видів пільг на 2021-2023 роки» КП БЦМР «Тролейбусне управління» на період з 01.01.2021 по 31.12.2023 та рішення Білоцерківської міської ради від 15.05.2020 № 5239-96-VII «Про затвердження Програми розвитку електротранспорту міста Білої Церкви на 2021 – 2025 роки» КП БЦМР «Тролейбусне управління» на період з 01.01.2021 по 31.12.2025 у сумі 323 275 500 (триста двадцять три мільйони двісті

сімдесят п'ять тисяч п'ятсот) гривень, є допустимою для конкуренції за умови виконання Виконавчим комітетом Білоцерківської міської ради та Управлінням соціального захисту населення Білоцерківської 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) з метою уникнення отримання КП БЦМР «Тролейбусне управління» надмірної (подвійної) компенсації забезпечити невключення амортизаційних нарахувань за придбані (оновлені) троллейбуси та оновлене обладнання під час розрахунку в майбутньому вартості нового тарифу на перевезення пасажирів електричним транспортом у місті Біла Церква для КП БЦМР «Тролейбусне управління», або коригування наявного тарифу, у зв'язку з тим, що придбані троллейбуси будуть передані КП БЦМР «Тролейбусне управління» на безкоштовній основі;
- 3) у разі включення амортизаційних нарахувань у вартість перевезення пасажирів електричним транспортом, який придбано (або оновлено) за кошти державної допомоги, забезпечити повернення КП БЦМР «Тролейбусне управління» таких амортизаційних нарахувань.

(147) Разом із цим Надавач 1 та Надавач 2 зобов'язані:

- 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 програм, які є підставою для надання державної допомоги, надати Уповноваженому органу інформацію про всю фактично надану державну допомогу, визначену в цьому рішенні.

(148) 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».

## **7. ЗАУВАЖЕННЯ ТА ЗАПЕРЕЧЕННЯ СТОРІН ДО ПОДАННЯ ПРО ПОПЕРЕДНІ ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ СПРАВИ**

(149) На подання з попередніми висновками від 20.07.2021 № 500-26.15/10-21-ДД/336-спр, надіслане листом від 20.07.2021 № 500-29/05-10850, Виконавчий комітет Білоцерківської міської ради листом від 02.08.2021 № 259901-14 (вх. № 5-05/10929 від 04.08.2021) надав такі зауваження:

- *цим рішенням повідомлена підтримка визнається допустимою для конкуренції державною допомогою, проте рішенням Комітету від 01.11.2018 № 604-р аналогічна підтримка була визнана недержавною допомогою.*  
Зазначені заперечення Виконавчого комітету Білоцерківської міської ради, надіслані листом від 20.07.2021 № 500-29/05-10850 на подання з попередніми висновками від 20.07.2021 № 500-26.15/10-21-ДД/336-спр, не стосуються суті Справи, тому не можуть бути враховані та не беруться до уваги Комітетом;
  - *Законом України «Про міський електричний транспорт» не передбачено критеріїв обрання перевізника шляхом проведення публічних закупівель із визначеною вартістю транспортної роботи.*  
Для відповідності державної підтримки четвертому критерію Altmark суб'єкт господарювання, який надає послуги із перевезення пасажирів, повинен бути обраний шляхом проведення процедури публічних закупівель. Якщо такої процедури не було дотримано, надавач повинен надати Комітету інформацію щодо аналізу витрат, які є типовими для такого суб'єкта господарювання. Тому вказане зауваження тільки підтверджує висновки Комітету, які зазначені в мотивувальній частині цього рішення щодо необхідності отримання від Надавачів 1 та 2 аналізу витрат, які є типовими для цього суб'єкта господарювання, оскільки національним законодавством не передбачено проведення конкурсу з перевезення пасажирів електричним транспортом на маршрутах загального користування;
  - *КП «Тролейбусне управління», отримавши лише компенсацію своїх витрат, не отримає фінансових переваг і не опиниться в більш вигідному конкурентному становищі порівняно з іншими перевізниками, тому відповідно до пункту 2 частини другої статті 3 Закону на повідомлену підтримку не поширюється дія Закону в частині компенсації обґрунтованих витрат на надання таких послуг.*  
З метою забезпечення обґрунтованості компенсації на надання ПЗЕІ Надавачі 1 та 2 повинні розробити та затвердити Методику розрахунку компенсації на надання ПЗЕІ, яка відповідає вимогам Регламенту, та здійснити обчислення суми, яка необхідна для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними при наданні ПЗЕІ витратами та доходами КП БЦМР «Тролейбусне управління».  
Під час розгляду Справи Надавачі 1 та 2 не надали інформації та підтвердних документів, що компенсація КП БЦМР «Тролейбусне управління» 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, а тому зазначена компенсація встановлює для нього перевагу серед інших суб'єктів господарювання, які працюють на ринку надання послуг із перевезень пасажирів, що, у свою чергу, спотворює економічну конкуренцію;
  - *у Повідомленні було надано обґрунтування компенсації витрат та підтвердний документ з інформацією доходів і витрат Підприємства за 9 місяців 2020 року, за якою можна проаналізувати фактичні витрати Підприємства у 2020 році.*  
Вказане зауваження не може бути взято до уваги, оскільки Надавачі 1 та 2 не надали інформації щодо витрат, які є типовими для суб'єкта господарювання, який зміг би надавати такі послуги, з урахуванням відповідного доходу та обґрунтованого прибутку на термін надання повідомленої державної допомоги, а саме з 2021 по 2025 рік.
- (150) Отже, зауваження та заперечення Виконавчого комітету Білоцерківської міської ради на подання з попередніми висновками від 20.07.2021 № 500-26.15/10-21-ДД/336-спр спростовані.

(151) Управління соціального захисту населення Білоцерківської міської ради не надало Комітету зауважень та заперечень на подання з попередніми висновками від 20.07.2021 № 500-26.15/10-21-ДД/336-спр, надіслане листом Комітету від 20.07.2021 № 500-29/05-10847, який відповідно до рекомендованого повідомлення про вручення поштового відправлення № 03035 1402438 6 Надавач 2 отримав 23.07.2021.

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 субсидій, поточних трансфертів та капітальних трансфертів для покращення якості надання послуг із перевезення пасажирів міським електричним транспортом та збільшення питомої ваги електротранспорту в міських пасажирських перевезеннях, що виділяється на підставі рішення Білоцерківської міської ради від 24.12.2020 № 58-05-VIII «Про затвердження Програми надання окремих видів пільг на 2021-2023 роки» комунальному підприємству Білоцерківської міської ради «Тролейбусне управління» на період з 01.01.2021 по 31.12.2023, проєктів рішень виконавчого комітету Білоцерківської міської ради «Про затвердження висновку комісії по здійсненню контролю за фінансово-господарською діяльністю підприємств комунальної власності Білоцерківської міської територіальної громади на 2021 – 2025 роки» та рішення Білоцерківської міської ради від 15.05.2020 № 5239-96-VII «Про затвердження Програми розвитку електротранспорту міста Білої Церкви на 2021 – 2025 роки» комунальному підприємству Білоцерківської міської ради «Тролейбусне управління» на період з 01.01.2021 по 31.12.2025 у сумі 323 275 500 (триста двадцять три мільйони двісті сімдесят п'ять тисяч п'ятсот) гривень, є **державною допомогою** відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

2. Визнати, що державна допомога у формі субсидій, поточних трансфертів та капітальних трансфертів для покращення якості надання послуг із перевезення пасажирів міським електричним транспортом та збільшення питомої ваги електротранспорту в міських пасажирських перевезеннях, що виділяється на підставі рішення Білоцерківської міської ради від 24.12.2020 № 58-05-VIII «Про затвердження Програми надання окремих видів пільг на 2021-2023 роки» комунальному підприємству Білоцерківської міської ради «Тролейбусне управління» на період з 01.01.2021 по 31.12.2023, проєктів рішень виконавчого комітету Білоцерківської міської ради «Про затвердження висновку комісії по здійсненню контролю за фінансово-господарською діяльністю підприємств комунальної власності Білоцерківської міської територіальної громади на 2021 – 2025 роки» та рішення Білоцерківської міської ради від 15.05.2020 № 5239-96-VII «Про затвердження Програми розвитку електротранспорту міста Білої Церкви на 2021 – 2025 роки» комунальному підприємству Білоцерківської міської ради «Тролейбусне управління» на період з 01.01.2021 по 31.12.2025 у сумі 323 275 500 (триста двадцять три мільйони двісті сімдесят п'ять тисяч п'ятсот) гривень, є **допустимою** для конкуренції **за умови виконання** Виконавчим комітетом Білоцерківської міської ради та Управлінням соціального захисту населення Білоцерківської 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) з метою уникнення отримання комунальним підприємством Білоцерківської міської ради «Тролейбусне управління» надмірної (подвійної) компенсації забезпечити невключення амортизаційних нарахувань за придбані (оновлені) троллейбуси та оновлене обладнання під час розрахунку в майбутньому вартості нового тарифу на перевезення пасажирів електричним транспортом у місті Біла Церква для комунального підприємства Білоцерківської міської ради «Тролейбусне управління», або коригування наявного тарифу, у зв'язку з тим, що придбані троллейбуси будуть передані комунальному підприємству Білоцерківської міської ради «Тролейбусне управління» на безкоштовній основі;

3) у разі включення амортизаційних нарахувань у вартість перевезення пасажирів електричним транспортом, який придбано (або оновлено) за кошти державної допомоги, забезпечити повернення комунальним підприємством Білоцерківської міської ради «Тролейбусне управління» таких амортизаційних нарахувань.

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