



# АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

## РІШЕННЯ

28 жовтня 2021 р.

Київ

№ 598-р

Про результати розгляду  
справи про державну допомогу

За результатами розгляду повідомлення про нову державну допомогу Управління транспортних мереж та зв'язку Тернопільської міської ради, яке надійшло на Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 48326 (вх. № 1913-ПДД/1 від 24.12.2020), розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 30.04.2021 № 05/115-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/19-21-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 07.10.2021 № 500-26.15/19-21-ДД/471-спр,

### ВСТАНОВИВ:

#### 1. ПОРЯДОК ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ПІДТРИМКУ

- (1) На портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 48326 (вх. № 1913-ПДД/1 від 24.12.2020) Управлінням транспортних мереж та зв'язку Тернопільської міської ради відповідно до статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про нову державну допомогу (далі – Повідомлення).
- (2) Листом Антимонопольного комітету України від 06.01.2021 № 500-29/05-147 Повідомлення залишено без руху й надано тридцятиденний строк для надання додаткової інформації.
- (3) Управлінням транспортних мереж та зв'язку Тернопільської міської ради надано додаткову інформацію, яка надійшла на Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних № 54189 (вх. № 168-ПДД/4 від 02.03.2021).
- (4) Розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 30.04.2021 № 05/115-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/19-21-ДД про державну допомогу для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції.
- (5) Листами від 06.08.2021 № 300/12.1 (вх. № 5-05/1913 від 12.08.2021), від 17.09.2021 № 323/12.1 (вх. № 5-05/13172 від 21.09.2021) Управлінням транспортних мереж та

зв'язку Тернопільської міської ради було направлено додаткову інформацію до Повідомлення.

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

### **2.1. Надавач підтримки**

- (6) Управління транспортних мереж та зв'язку Тернопільської міської ради (далі – Надавач) (46001, місто Тернопіль, вул. Коперніка, 1, ідентифікаційний код юридичної особи 43431909).

### **2.2. Отримувач підтримки**

- (7) Комунальне підприємство «Тернопільелектротранс» (далі – Підприємство, КП «Тернопільелектротранс») (46027, місто Тернопіль, вул. Тролейбусна, 7, ідентифікаційний код юридичної особи 05447987).

### **2.3. Мета (ціль) підтримки**

- (8) Метою (ціллю) підтримки є:
- сприяння окремим видам господарської діяльності;
  - створення належних умов для надання населенню якісних послуг з перевезень, забезпечення сталого функціонування транспорту, поступового розвитку і модернізації транспорту міської територіальної громади, забезпечення перевезення пільгових категорій населення громадським транспортом (електричним та автомобільним транспортом).

### **2.4. Очікуваний результат**

- (9) Очікуваним результатом є:
- збереження громадського транспорту для забезпечення соціально незахищених верств населення – пільгових перевезень та зменшення транспортного навантаження приватним транспортом;
  - оновлення рухомого складу;
  - розширення мережі тролейбусних ліній з метою надання транспортних послуг екологічно чистим транспортом;
  - проведення капітального ремонту тролейбусів, тягових підстанцій і контактної мережі.

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

- (10) Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні».
- (11) Закон України «Про міський електричний транспорт».
- (12) Закон України «Про автомобільний транспорт».
- (13) Рішення Тернопільської міської ради від 18.12.2020 № 8/2/11 «Про затвердження Програми розвитку пасажирського транспорту на 2021-2023 роки» (далі – Програма).
- (14) Рішення Тернопільської міської ради «Про бюджет Тернопільської міської територіальної громади на 2021 рік».

## 2.6. Форма підтримки

- (15) Субсидії та поточні трансферти (компенсаційні виплати за пільговий проїзд електричним та автомобільним транспортом окремим категоріям громадян).
- (16) Капітальні трансферти (поповнення статутного капіталу Підприємства) (придбання транспортних засобів; капітальний ремонт рухомого складу, тролейбусних ліній і т.д.)

## 2.7. Обсяг підтримки

- (17) Загальний обсяг підтримки – 591 036 800 грн,  
з них:  
2021 рік – 241 809 500 грн;  
2022 рік – 175 984 000 грн;  
2023 рік – 173 243 300 грн.

## 2.8. Тривалість підтримки

- (18) з 01.01.2021 по 31.12.2023.

## 3. ПОЄДНАННЯ ФОРМ ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ

- (19) Рішенням Комітету від 27.12.2018 № 792-р визнано, що державна підтримка у формі компенсації збитків суб'єктам господарювання, а саме: компенсаційних виплат для пільгового проїзду електротранспортом та автомобільним транспортом окремим категоріям громадян; поточних трансфертів на погашення заборгованості по заробітній платі та податках, енергоносіях та заборгованості по матеріалах та запасних частинах і капітальних трансфертів у частині електротранспорту на оновлення рухомого складу, ремонт матеріально-технічної бази, розвиток транспортної мережі та розвиток інфраструктури міського електротранспорту, що виділяються на підставі рішення Тернопільської міської ради від 15.12.2017 № 7/21/40 «Програма розвитку пасажирського транспорту в місті Тернополі на 2018 – 2020 роки» (із змінами) та Закону України «Про міський електричний транспорт» комунальному підприємству «Тернопільелектротранс» на період з 01.01.2018 по 31.12.2020 у сумі 144 447,1 тис. грн, **не є державною допомогою** відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».
- (20) Відповідно до пункту 2 резолютивної частини рішення Комітету від 16.07.2019 № 499-р визнано, що державна допомога, яку надає Управління транспорту комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради комунальному підприємству «Тернопільелектротранс» у формі капітальних трансфертів на придбання бувчих у користуванні автобусів для міських перевезень пасажирів, що виділяється на підставі рішення Тернопільської міської ради від 15.12.2017 № 7/21/40 «Про Програму розвитку пасажирського транспорту в м. Тернополі на 2018 – 2020 роки» (із змінами) на період з 01.01.2018 по 31.12.2020 у сумі 21 999 тис. гривень, є **допустимою** для конкуренції відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» **за умови внесення Управлінням транспорту, комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради змін до умов її надання та виконання таких зобов'язань:**
- 1) розробити та затвердити нормативно-правовий або розпорядчий акт, в якому повинні бути чітко визначені:

- опис механізму компенсації та параметрів для розрахунку й перегляду компенсації за надання послуг із перевезення пасажирів автомобільним транспортом, 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;

- опис заходів щодо уникнення та повернення компенсації у випадку надання надмірної компенсації;

2) розробити та затвердити 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 громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею та автомобільними шляхами;

3) забезпечити використання придбаних бувших у користуванні автобусів для міських перевезень пасажирів виключно на маршруті № 1А «вул. Винниченка – вул. Слівенська», з метою недопущення, усунення та суттєвого обмеження конкуренції на автобусних маршрутах загального користування в місті Тернополі;

4) забезпечити невключення амортизаційних нарахувань за придбані бувші у користуванні автобуси для міських перевезень пасажирів під час розрахунку в майбутньому вартості нового тарифу на перевезення пасажирів автомобільним транспортом у місті Тернополі для комунального підприємства «Тернопільелектротранс» або коригування чинного тарифу, у зв'язку з тим, що придбані бувші у користуванні автобуси для міських перевезень пасажирів будуть передані комунальному підприємству «Тернопільелектротранс» на безкоштовній основі;

5) забезпечити повернення придбаних бувших у користуванні автобусів для міських перевезень пасажирів Управлінню транспорту, комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради після закінчення терміну дії договору на перевезення пасажирів автомобільним транспортом в місті Тернополі від 14.05.2014 № 17, а саме до 31.12.2019.

- (21) Відповідно до пункту 4 резолютивної частини рішення Комітету від 16.07.2019 № 499-р визнано, державна допомога, яку надає Управління транспорту, комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради комунальному підприємству «Тернопільелектротранс» у формі капітальних трансфертів на впорядкування інфраструктури водного транспорту, а саме, капітальний ремонт причалів, що передбачає паспортизацію причалів, яка виділяється на підставі рішення Тернопільської міської ради від 15.12.2017 № 7/21/40 «Про Програму розвитку пасажирського транспорту в м. Тернополі на 2018 – 2020 роки» (із змінами), на період з 01.01.2018 по 31.12.2020 у сумі 102 тис. гривень, є допустимою відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» за умови внесення Управлінням транспорту комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради змін до умов її надання та виконання таких зобов'язань:

1) державна допомога, що надається комунальному підприємству «Тернопільелектротранс», повинна спрямовуватись виключно на допустимі витрати, а саме, на здійснення капітального ремонту причалів, що передбачає і паспортизацію причалів;

2) у разі отримання доходу комунальним підприємством «Тернопільелектротранс» від здійснення діяльності, пов'язаної з використанням причалів, отриманий прибуток від здійснення такої діяльності має бути перераховано до бюджету міста Тернополя;

3) доступ до причалів повинен бути відкритий для усіх суб'єктів господарювання, та має надаватися на прозорій і недискримінаційній основі, умови ціноутворення для його використання повинні бути оприлюднені.

- (22) Відповідно до пункту 22 протоколу засідання Антимонопольного комітету України № 24 від 09.04.2020 Комітетом прийнято рішення визнати зобов'язання, зазначені в пункті 2 (окрім підпунктів 1 та 2) та в пункті 4 резолютивної частини рішення Антимонопольного комітету України від 16.07.2019 № 499-р виконаними.
- (23) Відповідно до пункту 16 протоколу засідання Антимонопольного комітету України № 12 від 11.03.2021 Комітетом прийнято рішення, що зобов'язання, зазначені в підпунктах 1, 2 пункту 2 резолютивної частини рішення Комітету від 16.07.2019 № 499-р, виконані.

#### 4. УМОВИ НАДАННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ

- (24) Відповідно до Програми на балансі КП «Тернопільелектротранс» знаходяться 60 тролейбусів (в т. ч. 1 спеціальний), середній вік рухомого складу тролейбусів становить 26 років, з них 5 тролейбусів – від 10-15 років, 56 тролейбусів більше 15 років, відповідно, мінімальною потребою є повне оновлення рухомого складу. На сьогоднішній день бюджет громади не має змоги задовольнити таку потребу. Метою Програми є створення належних умов для надання населенню високоякісних послуг з перевезень; забезпечення сталого функціонування, поступового розвитку і модернізації транспорту громади; стимулювання інвестиційної діяльності у сфері міського громадського транспорту, створення умов для модернізації, оновлення і покращення технічного стану рухомого складу та інфраструктури транспорту.
- (25) Державна підтримка спрямовується на:

КП «Тернопільелектротранс»	2021	2022	2023	Всього
<i>Внески до статутного капіталу</i>				
придбання тролейбусів	15958	7583	6708,1	<b>30249,1</b>
реконструкція тролейбусних ліній	5679	2861,5	8561,5	<b>17102</b>
будівництво нових тролейбусних ліній	10570			<b>10570</b>
придбання спеціальних авар. машин	2050			<b>2050</b>
капітальний ремонт рух. складу	3822,8	3822,8	3822,8	<b>11468,4</b>
будівництво очисних споруд	3120			<b>3120</b>
модернізація тягових підстанцій	4596,1	4596,1	4596,1	<b>13788,3</b>
реконструкція виробничих приміщень	771,5			<b>771,5</b>
придбання основних засобів для ремонту	871,5	529,2	1468	<b>2868,7</b>
поточний ремонт покриття території	969,6			<b>969,6</b>
кап. ремонт мийки	1032,3			<b>1032,3</b>
будівництво стоянки для автобусів	1338,7			<b>1338,7</b>
придбання автобусів	15700	14120	3450	<b>33270</b>

будівництво АГЗП (для заправки власного транспорту та зменшення витрат підприємства)	7500			<b>7500</b>
<b>Всього</b>	<b>73979,5</b>	<b>33512,6</b>	<b>28606,5</b>	<b>136098,60</b>
<b>Компенсаційні виплати на пільговий проїзд електротранспортом окремим категоріям громадян</b>	26830	28439,8	29861,8	<b>85131,6</b>
<b>Компенсаційні виплати на пільговий проїзд автотранспортом окремим категоріям громадян</b>	13200	14031,6	14775	<b>42006,6</b>
<b>Інші заходи у сфері електротранспорту (фінансова підтримка)</b>	127800	100000	100000	<b>327800</b>
<b>Разом</b>	<b>241809,5</b>	<b>175984,0</b>	<b>173243,3</b>	<b>591036,80</b>

- (26) Відповідно до Статуту, затвердженого рішенням Тернопільської міської ради від 21.08.2020 № 7/54/10 (далі – Статут), Підприємство засноване на комунальній власності територіальної громади міста Тернополя. Підприємство є правонаступником державно-комунального підприємства «Тернопільелектротранс».
- (27) Відповідно до пункту 2.1 розділу 2 Статуту КП «Тернопільелектротранс» створено з метою забезпечення здійснення пасажирського перевезення електричним, річковим та автомобільним транспортом населення на території міста Тернополя, Тернопільської області та України, а також здійснення іншої господарської діяльності.
- (28) Відповідно до пункту 2.2 розділу 2 Статуту основними напрямками КП «Тернопільелектротранс», зокрема, є діяльність електричного, річкового та автомобільного транспорту.
- (29) Відповідно до пункту 5.1 розділу 5 Статуту майно КП «Тернопільелектротранс» складають виробничі і невиробничі фонди, а також інші цінності, вартість яких відображається в самостійному балансі Підприємства та перебуває на праві господарського відання. Зокрема, засновником і власником майна Підприємства є Тернопільська міська рада.
- (30) На Підприємстві бухгалтерський облік ведеться відповідно до наказу від 31.12.2020 № 511 «Про внесення змін до наказу про облікову політику № 176 від 25.05.2018 року». КП «Тернопільелектротранс» забезпечує ведення окремого бухгалтерського обліку за кожним видом діяльності таким чином, що забезпечує належний розподіл доходів і витрат на надання послуг, на які спрямована державна підтримка, і на надання інших послуг.
- (31) Отримувач не бере участі в інших тендерах на надання послуг, на які виділяється державна підтримка, що проводяться за межами території компетентного місцевого органу влади.

- (32) КП «Тернопільелектротранс» для перевезення пасажирів наземним пасажирським автотранспортом було обрано за результатами проведених конкурсів та здійснює перевезення пасажирів на підставі укладених договорів, а саме:
- договір на перевезення пасажирів комунальним громадським пасажирським транспортом в Тернопільській міській територіальній громаді в звичайному режимі руху від 06.05.2020 № 1/к, маршрути:
    - № 1А «вул. Винниченка – вул. Слівенська»;
    - № 23 «мікрорайон Пронятин – автовокзал»;
    - № 29 «вул. Вербицького – ринок – вул. Ст. Будного»;
    - № 31 «містечко Шляховиків – вул. Карпенка – міська лікарня № 3»;
  - договір на перевезення пасажирів комунальним громадським пасажирським транспортом в Тернопільській міській територіальній громаді в звичайному режимі руху від 06.05.2020 № 2/к, маршрути:
    - № 4 «вул. Новий Світ – вул. Л. Українки»;
    - № 6 «вул. Новий Світ – автовокзал»;
    - № 6А «вул. Новий Світ – новий ринок – автовокзал»;
    - № 9 «вул. Новий Світ – вул. Замкова – автовокзал»;
    - № 21 «вул. Л. Українки – ТРЦ «Подільняни»»;
    - № 32 «вул. Гетьмана Мазепи – міське кладовище»;
    - № 35 «вул. Винниченка – ТРЦ «Подільняни»».
- (33) Перевезення пасажирів електротранспортом здійснюється на підставі договору про організацію транспортних послуг міським наземним електричним транспортом від 01.05.2008 № 25-Т/с.
- (34) Рішенням Виконавчого комітету Тернопільської міської ради від 02.12.2020 № 38 затверджено Методику розрахунку компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес – перевезення пасажирів міським пасажирським транспортом загального користування у Тернопільській міській територіальній громаді.
- (35) Методика містить у тому числі параметри, на підставі яких розраховується та переглядається компенсація за надання послуг із перевезення пасажирів, враховуючи, що сума компенсації не повинна перевищувати суми, необхідної для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними витратами та отриманими доходами суб'єкта господарювання при наданні вказаних послуг, з урахуванням розумного рівня прибутку та заходи щодо уникнення та повернення компенсації у випадку надання надмірної компенсації.
- (36) Надавач надав розрахунки компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес на 2021 – 2023 роки.
- (37) Для обчислення чистої фінансової різниці Надавач керувався такою формулою:
- витрати, понесені у зв'язку з виконанням зобов'язання з надання послуги, що містяться в договорі про таку послугу;
  - за вирахуванням будь-якого доходу, що виникає під час виконання зобов'язань із надання відповідної публічної послуги, у тому числі отримання доходу від реклами чи будь-якої іншої діяльності, яка пов'язана з наданням відповідної публічної послуги;
  - за вирахуванням надходжень від тарифу чи будь-якого іншого доходу, отриманого під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання публічних послуг;
  - ураховується розумний прибуток;
  - дорівнює чистій фінансовій різниці.

- (38) Управління транспортних мереж та зв'язку Тернопільської міської ради повідомило Комітет, що чиста фінансова різниця КП «Тернопільелектротранс» за 2021 рік становитиме 241 809 500 грн, а саме:
- витрати, понесені у зв'язку з виконанням зобов'язання з надання публічної послуги: витрати на оплату праці, паливно-мастильні матеріали, електроенергія, інші операційні витрати, придбання транспортних засобів, ремонт та реконструкція тролейбусних ліній тощо – 277 988 000 грн ;
  - за вирахуванням будь-якого доходу, що виникає під час виконання зобов'язань із надання відповідної публічної послуги, у тому числі отримання доходу від реклами чи будь-якої іншої діяльності, яка пов'язана з наданням відповідної публічної послуги – 0 грн;
  - за вирахуванням надходжень від тарифу чи будь-якого іншого доходу, отриманого під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання публічних послуг – 36 178 500 грн;
  - враховуючи розумний прибуток – 0 грн.
- (39) Відповідно до інформації, отриманої від Надавача, максимальний розмір підтримки КП «Тернопільелектротранс» у 2021 році становитиме 241 809 500 грн, що не перевищуватиме чистої фінансової різниці.
- (40) Управління транспортних мереж та зв'язку Тернопільської міської ради повідомило Комітет, що чиста фінансова різниця КП «Тернопільелектротранс» за 2022 рік становитиме 192 095 300 грн, а саме:
- витрати, понесені у зв'язку з виконанням зобов'язання з надання публічної послуги: витрати на оплату праці, паливно-мастильні матеріали, електроенергія, інші операційні витрати, придбання транспортних засобів, ремонт та реконструкція тролейбусних ліній тощо – 254 295 300 грн ;
  - за вирахуванням будь-якого доходу, що виникає під час виконання зобов'язань із надання відповідної публічної послуги, у тому числі отримання доходу від реклами чи будь-якої іншої діяльності, яка пов'язана з наданням відповідної публічної послуги – 0 грн;
  - за вирахуванням надходжень від тарифу чи будь-якого іншого доходу, отриманого під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання публічних послуг – 62 200 000 грн;
  - враховуючи розумний прибуток – 0 грн.
- (41) Відповідно до інформації, отриманої від Надавача, максимальний розмір підтримки КП «Тернопільелектротранс» у 2022 році становитиме 175 984 000 грн, що не перевищуватиме чистої фінансової різниці.
- (42) Управління транспортних мереж та зв'язку Тернопільської міської ради повідомило Комітет, що чиста фінансова різниця КП «Тернопільелектротранс» за 2023 рік становитиме 200 088 600 грн, а саме:
- витрати, понесені у зв'язку з виконанням зобов'язання з надання публічної послуги: витрати на оплату праці, паливно-мастильні матеріали, електроенергія, інші операційні витрати, придбання транспортних засобів, ремонт та реконструкція тролейбусних ліній тощо – 268 508 600 грн ;
  - за вирахуванням будь-якого доходу, що виникає під час виконання зобов'язань із надання відповідної публічної послуги, у тому числі отримання доходу від реклами чи будь-якої іншої діяльності, яка пов'язана з наданням відповідної публічної послуги – 0 грн;



- за вирахуванням надходжень від тарифу чи будь-якого іншого доходу, отриманого під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання публічних послуг – 68 420 000 грн;
  - враховуючи розумний прибуток – 0 грн.
- (43) Відповідно до інформації, отриманої від Надавача, максимальний розмір підтримки КП «Тернопільелектротранс» у 2023 році становитиме 173 243 300 грн, що не перевищуватиме чистої фінансової різниці.

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

### **5.1. Щодо державної допомоги**

- (44) 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.
- (45) 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.
- (46) Згідно із пунктом 11 частини першої статті 1 Закону, нова державна допомога – будь-яка державна підтримка суб'єктів господарювання, що не є чинною державною допомогою, а також внесення істотних змін до умов надання чи обсягу чинної державної допомоги.
- (47) Згідно з абзацом другим пункту 1 розділу IV Порядку подання та оформлення повідомлень про нову державну допомогу та про внесення змін до умов чинної державної допомоги, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 04.03.2016 № 2-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України від 04.04.2016 № 501/28631, зі змінами, затвердженими, розпорядженням Антимонопольного комітету України від 13.09.2018 № 18-рп, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України від 27.11.2018 № 1337/32789, повідомлення про нову державну допомогу подається Комітету не менше ніж за 105 календарних днів до запланованої дати набрання чинності відповідним нормативно-правовим актом або рішенням надавача, що дозволяє суб'єктам господарювання отримувати нову державну допомогу.
- (48) Згідно із пунктом 8 частини першої статті 1 Закону незаконна державна допомога – нова державна допомога, надана без повідомлення Уповноваженого органу або в період після повідомлення, але до прийняття Уповноваженим органом рішення про допустимість державної допомоги для конкуренції, або надана всупереч рішення Уповноваженого органу про визнання нової державної допомоги недопустимою для конкуренції, крім категорій державної допомоги, надавачі якої згідно із цим Законом звільнені від обов'язку повідомлення про нову державну допомогу.

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

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

- (50) 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).
- (51) 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.
- (52) 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.
- (53) 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».
- (54) 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.

- (55) 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.
- (56) 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.
- (57) 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.
- (58) 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.
- (59) Комісія також вважає, що послуги, які визначаються як ПЗЕІ, повинні бути адресовані громадянам або бути в інтересах суспільства в цілому.
- (60) Додатково, відповідно до рішення Європейського суду від 24.07.2003 № 280/00 Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (далі – критерії Altmark, Рішення у справі Altmark), умовою застосування статті 87 (1) Договору про заснування Європейського Співтовариства є те, що державна допомога має впливати на торгівлю між державами-членами. Надання транспортних послуг на місцевому чи регіональному рівні не виключає цього критерію. Проте державне фінансування, призначене для надання міських, заміських чи регіональних транспортних послуг, не підпадає під дію цього положення, якщо таке фінансування розглядається як компенсація за послуги, що надаються суб'єктами-одержувачами для здійснення публічних обов'язків. Для застосування цього критерію мають бути виконані такі умови:
- суб'єкт господарювання повинен виконувати зобов'язання з обслуговування населення, і ці зобов'язання чітко встановлені та визначені;
  - параметри, на підставі яких розраховується компенсація, визначені заздалегідь об'єктивним і прозорим способом;
  - компенсація не є надмірною і не перевищує необхідної суми для покриття всіх або частини витрат, понесених суб'єктом господарювання при наданні послуг загального економічного інтересу;

- суб'єкт господарювання, який надає ці послуги, повинен бути обраний шляхом проведення процедури публічних закупівель. Якщо така процедура не була дотримана, 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.
- (61) 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 послуги, що становлять загальний економічний інтерес.
- (62) 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.
- (63) 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.
- (64) Повідомленням Комісії також встановлено детальні правила, якими буде задовольнятися кожен із критеріїв, передбачений Рішенням у справі Altmark.
- (65) 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 встановлене актом, який залежно від особливостей законодавства держави-члена може мати законодавчий або регуляторний характер, або оформлене договором. Грунтуючись на підході Комісії, у такому акті повинно, як мінімум, бути визначено:
- зміст і тривалість зобов'язань із надання ПЗЕІ;
  - назва суб'єкта господарювання і, де це необхідно, територія, 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.
- (66) Зміст другого критерію Рішення у справі Altmark розкрито в розділі 3.4 Повідомлення Комісії.

- (67) 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.
- (68) 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.
- (69) 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.
- (70) Згідно з четвертим критерієм, передбаченим Рішенням у справі Altmark, компенсація, що надається, повинна бути або результатом процедури публічних закупівель, яка б дозволила обрати пропозицію з найнижчою ціною за надання таких послуг, або за результатами аналізу витрат, яких поніс би типовий суб'єкт господарювання під час надання таких послуг.  
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**

- (71) Якщо критерії в 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 (з урахуванням змін, внесених Регламентом (ЄС) № 2016/2338) (далі – Регламент).
- (72) 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.
- (73) 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.

- (74) 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.
- (75) 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.
- (76) 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.
- (77) 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.

- (78) 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.
- (79) 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 з певної географічної ситуації у найвіддаленіших регіонах, тривалість договору про надання транспортних послуг може бути збільшена максимум на 50 відсотків.
- (80) Пунктом 2 статті 5 Регламенту передбачено, 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.
- (81) 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.
- (82) 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.
- (83) 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.

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

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

- (84) 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.
- (85) 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.
- (86) 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.
- (87) 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 пасажирського або перевезення одного місця багажу міським електричним транспортом у межах установленої відстані (зони) або строку.
- (88) 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).
- (89) Згідно з частиною першою статті 7 Закону України «Про міський електричний транспорт» державна політика у сфері міського електричного транспорту проводиться на засадах:
  - доступності транспортних послуг для усіх верств населення;



- пріоритетності розвитку міського електричного транспорту у містах з підвищеним рівнем забруднення довкілля та курортних регіонах;
  - створення сприятливих умов для виробництва вітчизняного рухомого складу та його удосконалення;
  - безбиткової роботи перевізників.
- (90) 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.
- (91) 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.
- (92) 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.
- (93) Згідно з частиною другою статті 14 Закону України «Про міський електричний транспорт» установлення тарифів на проїзд у транспорті здійснюється з урахуванням необхідності забезпечення безбиткової роботи перевізників та забезпечення захисту малозабезпечених громадян. У разі встановлення рівня тарифу, який не покриває витрат, пов'язаних з перевезенням пасажирів, втрати перевізника компенсуються уповноваженим органом, яким затверджуються тарифи, за рахунок коштів відповідних бюджетів.
- (94) 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.
- (95) Згідно з частиною першою статті 7 Закону України «Про автомобільний транспорт» забезпечення організації пасажирських перевезень на міських автобусних маршрутах загального користування покладається на виконавчий орган сільської, селищної, міської ради відповідного населеного пункту. Відповідно до вимог цього Закону відносини між органами місцевого самоврядування та перевізниками мають договірний характер.
- (96) Згідно з частиною першою статті 10 Закону України «Про автомобільний транспорт» тарифна політика на автомобільному транспорті має задовольняти підприємницький інтерес, забезпечувати розвиток автомобільного транспорту, стимулювати

- впровадження новітніх технологій перевезень, застосування сучасних типів транспортних засобів, а також сприяти вирішенню таких завдань:
- збільшення можливостей суб'єктів господарювання щодо забезпечення потреб споживачів у послугах, залучення інвестицій у розвиток автомобільного транспорту та досягнення сталих економічних умов роботи;
  - стимулювання конкуренції та появи нових суб'єктів господарювання, які належать до автомобільного транспорту;
  - забезпечення балансу між платоспроможним попитом на послуги та обсягом витрат на їх надання;
  - забезпечення стабільності, прозорості та прогнозованості тарифів.
- (97) Відповідно до статті 11 Закону України «Про автомобільний транспорт» надання соціально значущих послуг автомобільного транспорту здійснюється відповідно до законодавства з питань поставки продукції для державних потреб. Соціально значущими послугами автомобільного транспорту є послуги з перевезення пасажирів автобусними маршрутами загального користування за визначеними уповноваженими органами тарифами та на пільгових умовах відповідно до законодавства.
- (98) Згідно зі статтею 15 Закону України «Про автомобільний транспорт» розвиток автомобільного транспорту забезпечується підтримкою органів державної влади шляхом створення умов для:
- надання соціально значущих послуг такого транспорту;
  - придбання транспортних засобів та їх технічного обслуговування і ремонту;
  - стимулювання розвитку ринку відповідних послуг.
- (99) Згідно зі статтею 29 Закону України «Про автомобільний транспорт» органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування зобов'язані надати перевізникам, які здійснюють пільгові перевезення пасажирів та перевезення пасажирів за регульованими тарифами, компенсацію відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт».
- (100) Відповідно до статті 37 Закону України «Про автомобільний транспорт» пільгові перевезення пасажирів, які відповідно до законодавства користуються такими правами, забезпечують автомобільні перевізники, які здійснюють перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування. При цьому автомобільному перевізнику, який здійснює перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, **забороняється відмовлятися від пільгового перевезення.**
- (101) Враховуючи викладене та з урахуванням визначення в пункті 14 статті 1 Закону та відповідного тлумачення в актах законодавства ЄС поняття ПЗЕІ, здійсненого відповідно до статті 264 Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, перевезення пасажирів громадським транспортом, а саме: автотранспортом та 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.
- (102) Отже, надання підтримки КП «Тернопільелектротранс» у формі субсидій та поточних трансфертів на компенсаційні виплати за пільговий проїзд електричним та автомобільним транспортом окремим категоріям громадян, виплату заробітної плати, електроенергії та у формі капітальних трансфертів на придбання транспортних засобів, капітальний ремонт рухомого складу, тролейбусних ліній тощо, 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

(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 КП «Тернопільелектротранс» з обслуговування населення чітко встановлені та визначені Законом України «Про автомобільний транспорт», Законом України «Про міський електричний транспорт», Статутом, договорами на перевезення пасажирів комунальним громадським пасажирським транспортом в Тернопільській міській територіальній громаді в звичайному режимі руху від 06.05.2020 № 1/к та від 06.05.2020 № 2/к, договором про організацію транспортних послуг міським наземним електричним транспортом від 01.05.2008 № 25-Т/с.

Отже, вимогу критерію дотримано;

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

Рішенням Виконавчого комітету Тернопільської міської ради від 02.12.2020 № 38 затверджено Методику розрахунку компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес – перевезення пасажирів міським пасажирським транспортом загального користування у Тернопільській міській територіальній громаді. Методика містить у тому числі параметри, на підставі яких розраховується та переглядається компенсація за надання послуг із перевезення пасажирів, враховуючи, що сума компенсації не повинна перевищувати суми, необхідної для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними витратами та отриманими доходами суб'єкта господарювання при наданні вказаних послуг, з урахуванням розумного рівня прибутку та заходи щодо уникнення та повернення компенсації у випадку надання надмірної компенсації.

Відповідно до Методики здійснено розрахунок суми компенсації, яка не перевищує суми, необхідної для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними при наданні ПЗЕІ витратами та доходами суб'єкта господарювання від надання ПЗЕІ.

Отже, вимогу критерію 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.*

Відповідно до інформації, отриманої від Надавача, максимальний розмір підтримки КП «Тернопільелектротранс» у 2021 році становитиме 241 809 500 грн, у 2022 році – 175 984 000 грн, у 2023 році – 173 243 300 грн що не перевищуватиме чистої фінансової різниці за відповідні роки.

Отже, вимогу критерію 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.*

КП «Тернопільелектротранс» для перевезення пасажирів наземним пасажирським автотранспортом було обрано за результатами проведених конкурсів.

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

Проте, 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 КП «Тернопільелектротранс» у формі субсидій та поточних трансфертів на компенсаційні виплати за пільговий проїзд електричним та автомобільним транспортом окремим категоріям громадян, виплату заробітної плати, електроенергії та у формі капітальних трансфертів на придбання транспортних засобів, капітальний ремонт рухомого складу, тролейбусних ліній тощо, **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**

(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 господарювання, якщо один або декілька з них здійснюють контроль над іншими.

(108) Отже, КП «Тернопільелектротранс», якому надається державна підтримка у формі субсидій та поточних трансфертів на компенсаційні виплати за пільговий проїзд електричним та автомобільним транспортом окремим категоріям громадян, виплату заробітної плати, електроенергії та у формі капітальних трансфертів на придбання транспортних засобів, капітальний ремонт рухомого складу, тролейбусних ліній тощо, є суб'єктом господарювання у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

#### **6.3.2. Надання підтримки за рахунок місцевих ресурсів**

- (109) 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.
- (110) 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.
- (111) Отже, надання підтримки КП «Тернопільелектротранс» у формі субсидій та поточних трансфертів на компенсаційні виплати за пільговий проїзд електричним та автомобільним транспортом окремим категоріям громадян, виплату заробітної плати, електроенергії та у формі капітальних трансфертів на придбання транспортних засобів, капітальний ремонт рухомого складу, тролейбусних ліній тощо, здійснювалося за рахунок коштів місцевого бюджету міста Тернопіль, 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**

- (112) Згідно з пунктом 66 Повідомлення Європейської комісії щодо поняття державної допомоги згідно зі статтею 107 (1) ДФЕС 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).
- (113) Повідомлена підтримка КП «Тернопільелектротранс» була спрямована, на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ у формі субсидій та поточних трансфертів на компенсаційні виплати за пільговий проїзд електричним та автомобільним транспортом окремим категоріям громадян, виплату заробітної плати, електроенергії та у формі капітальних трансфертів на придбання транспортних засобів, капітальний ремонт рухомого складу, тролейбусних ліній тощо.
- (114) Надання компенсації одному суб'єкту господарювання є вибірковою та встановлювало для нього перевагу серед інших суб'єктів господарювання, що працюють на ринку надання послуг із перевезень пасажирів у місті Тернопіль.
- (115) Отже, державна підтримка КП «Тернопільелектротранс» у формі субсидій та поточних трансфертів на компенсаційні виплати за пільговий проїзд електричним та автомобільним транспортом окремим категоріям громадян, виплату заробітної плати, електроенергії та у формі капітальних трансфертів на придбання транспортних засобів, капітальний ремонт рухомого складу, тролейбусних ліній тощо, є вибірковою та **створює для нього перевагу серед інших суб'єктів господарювання, що працювали на ринку надання послуг з перевезень пасажирів у місті Тернопіль.**

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

- (116) Ринок перевезення пасажирів є конкурентним. Згідно з інформацією, що міститься у Повідомленні, КП «Тернопільелектротранс» не є єдиним суб'єктом господарювання, який здійснював діяльність на ринку з перевезень пасажирів.
- (117) Враховуючи, що на ринку перевезення пасажирів у місті Тернопіль крім КП «Тернопільелектротранс», здійснювали свою господарську діяльність й інші суб'єкти господарювання, повідомлена державна підтримка створює КП «Тернопільелектротранс» переваги, які покращують конкурентну позицію цього суб'єкта господарювання порівняно з іншими суб'єктами господарювання, що здійснювали або могли б здійснювати аналогічну господарську діяльність і які не отримували такої фінансової підтримки.
- (118) Отже, державна підтримка КП «Тернопільелектротранс» у формі субсидій та поточних трансфертів на компенсаційні виплати за пільговий проїзд електричним та автомобільним транспортом окремим категоріям громадян, виплату заробітної плати, електроенергії та у формі капітальних трансфертів на придбання транспортних засобів, капітальний ремонт рухомого складу, тролейбусних ліній тощо, **спотворює економічну конкуренцію.**

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

- (119) Повідомлена державна підтримка, яка надається КП «Тернопільелектротранс» за рахунок місцевих ресурсів на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ у формі субсидій та поточних трансфертів на компенсаційні виплати за пільговий проїзд електричним та автомобільним транспортом окремим категоріям громадян, виплату заробітної плати, електроенергії та у формі капітальних трансфертів на придбання транспортних засобів, капітальний ремонт рухомого складу, тролейбусних ліній тощо, створювала переваги для Підприємства, що недоступні іншим суб'єктам господарювання у звичайних ринкових умовах та спотворює економічну конкуренцію, тому як наслідок є **державною допомогою** у розумінні Закону.

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

- (120) 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.
- (121) 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.
- (122) Якщо критеріїв у справі Altmark не дотримано, для проведення відповідної оцінки допустимості державної допомоги під час надання послуг громадського транспорту для оцінки використовується Регламент.
- (123) *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.*

- (124) 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.
- (125) Згідно зі статтею 11 Закону України «Про міський електричний транспорт»:
- відносини замовників з перевізниками регулюються згідно із законодавством, а також договором про організацію надання транспортних послуг;
  - у договорі про організацію транспортних послуг визначаються обсяги і якість транспортних послуг за маршрутами (лініями) згідно з розкладом руху, вартість перевезення пасажирів, обов'язки та права сторін, порядок та строки проведення розрахунків, інші умови надання транспортних послуг;
  - типовий договір про організацію надання транспортних послуг затверджується Кабінетом Міністрів України;
  - підставою для укладення договору про організацію надання транспортних послуг є замовлення на пасажирські перевезення міським електричним транспортом, у якому повинні враховуватись державні соціальні нормативи на транспортні послуги, а також спроможність перевізника забезпечити їх необхідний обсяг;
  - договір про організацію транспортних послуг укладається на основі типового договору не пізніше ніж за квартал до початку його дії на строк не менше року.
- (126) Згідно з частиною другою статті 14 Закону України «Про міський електричний транспорт» установлення тарифів на проїзд у транспорті здійснюється з урахуванням необхідності забезпечення безбиткової роботи перевізників та забезпечення захисту малозабезпечених громадян. У разі встановлення рівня тарифу, який не покриває витрат, пов'язаних з перевезенням пасажирів, втрати перевізника компенсуються уповноваженим органом, яким затверджуються тарифи, за рахунок коштів відповідних бюджетів.
- (127) Згідно з частиною першою статті 7 Закону України «Про автомобільний транспорт» забезпечення організації пасажирських перевезень на міських автобусних маршрутах загального користування покладається на виконавчий орган сільської, селищної, міської ради відповідного населеного пункту. Відповідно до вимог цього Закону відносини між органами місцевого самоврядування та перевізниками мають договірний характер.
- (128) Згідно з частиною першою статті 10 Закону України «Про автомобільний транспорт» тарифна політика на автомобільному транспорті має задовольняти підприємницький інтерес, забезпечувати розвиток автомобільного транспорту, стимулювати впровадження новітніх технологій перевезень, застосування сучасних типів транспортних засобів, а також сприяти вирішенню таких завдань:
- збільшення можливостей суб'єктів господарювання щодо забезпечення потреб споживачів у послугах, залучення інвестицій у розвиток автомобільного транспорту та досягнення сталих економічних умов роботи;

- стимулювання конкуренції та появи нових суб'єктів господарювання, які належать до автомобільного транспорту;
  - забезпечення балансу між платоспроможним попитом на послуги та обсягом витрат на їх надання;
  - забезпечення стабільності, прозорості та прогнозованості тарифів.
- (129) Відповідно до статті 11 Закону України «Про автомобільний транспорт» надання соціально значущих послуг автомобільного транспорту здійснюється відповідно до законодавства з питань поставки продукції для державних потреб. Соціально значущими послугами автомобільного транспорту є послуги з перевезення пасажирів автобусними маршрутами загального користування за визначеними уповноваженими органами тарифами та на пільгових умовах відповідно до законодавства.
- (130) Згідно зі статтею 15 Закону України «Про автомобільний транспорт» розвиток автомобільного транспорту забезпечується підтримкою органів державної влади шляхом створення умов для:
- надання соціально значущих послуг такого транспорту;
  - придбання транспортних засобів та їх технічного обслуговування і ремонту;
  - стимулювання розвитку ринку відповідних послуг.
- (131) Згідно зі статтею 29 Закону України «Про автомобільний транспорт» органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування зобов'язані надати перевізникам, які здійснюють пільгові перевезення пасажирів та перевезення пасажирів за регульованими тарифами, компенсацію відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт».
- (132) Відповідно до статті 37 Закону України «Про автомобільний транспорт» пільгові перевезення пасажирів, які відповідно до законодавства користуються такими правами, забезпечують автомобільні перевізники, які здійснюють перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування. При цьому автомобільному перевізнику, який здійснює перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, забороняється відмовлятися від пільгового перевезення.
- (133) Зобов'язання КП «Тернопільелектротранс» з обслуговування населення чітко встановлені та визначені, зокрема:
- договором на перевезення пасажирів комунальним громадським пасажирським транспортом в Тернопільській міській територіальній громаді в звичайному режимі руху від 06.05.2020 № 1/к;
  - договором на перевезення пасажирів комунальним громадським пасажирським транспортом в Тернопільській міській територіальній громаді в звичайному режимі руху від 06.05.2020 № 2/к;
  - договором про організацію транспортних послуг міським наземним електричним транспортом від 01.05.2008 № 25-Т/с.
- (134) Проте, договір про організацію транспортних послуг міським наземним електричним транспортом від 01.05.2008 № 25-Т/с діє до 31.12.2021, а Повідомленням передбачено державну допомогу з 01.01.2021 по 31.12.2023. Отже зобов'язання КП «Тернопільелектротранс» з обслуговування населення на 2022 та 2023 роки не встановлені та не визначені, що не відповідає умовам критерію.

Отже, вимогу критерію дотримано частково.



- (135) *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 в підприємства, та розумного рівня прибутку;*
  - *механізми визначення розподілу витрат, пов'язаних із наданням послуг. Витрати можуть включати, зокрема, витрати на персонал, енергію, витрати на інфраструктуру, технічне обслуговування та ремонт транспортних засобів загального користування, рухомого складу.*
- (136) Договори на перевезення пасажирів комунальним громадським пасажирським транспортом в Тернопільській міській територіальній громаді в звичайному режимі руху від 06.05.2020 № 2/к та від 06.05.2020 № 1/к укладені строком на п'ять років, містять чіткий перелік маршрутів, на яких КП «Тернопільелектротранс» здійснює перевезення пасажирів автомобільним транспортом.
- (137) Проте, договір про організацію транспортних послуг міським наземним електричним транспортом від 01.05.2008 № 25-Т/с діє до 31.12.2021, а Повідомленням передбачено державну допомогу з 01.01.2021 по 31.12.2023. Отже зобов'язання КП «Тернопільелектротранс» з обслуговування населення на 2022 та 2023 роки не встановлені та не визначені, що не відповідає умовам критерію.
- Отже, вимогу критерію дотримано частково.
- (138) *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 органа 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.*
- (139) Відповідно до Статуту, Підприємство засноване на комунальній власності територіальної громади міста Тернополя.
- (140) Відповідно до пункту 2.1 розділу 2 Статуту КП «Тернопільелектротранс» створено з метою забезпечення здійснення пасажирського перевезення електричним, річковим та автомобільним транспортом населення на території міста Тернополя, Тернопільської області та України, а також здійснення іншої господарської діяльності.
- (141) Відповідно до пункту 5.1 розділу 5 Статуту майно КП «Тернопільелектротранс» складають виробничі і невиробничі фонди, а також інші цінності, вартість яких відображається в самостійному балансі Підприємства та перебуває на праві господарського відання. Зокрема, засновником і власником майна Підприємства є Тернопільська міська рада.

Отже, вимогу критерію дотримано.

(142) *Підконтрольні органу влади підприємства, що надають послуги громадського пасажирського транспорту, не мають права брати участь у тендерних процедурах, предметом яких є надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади, відповідно до пункту 2 статті 5 Регламенту.*

(143) КП «Тернопільелектротранс» не бере участі в інших тендерах на надання послуг, на які виділяється державна підтримка, що проводяться за межами території компетентного місцевого органу влади, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.

Отже, вимогу критерію дотримано.

(144) *Відповідно до вимог пункту 5 додатка до Регламенту для підвищення прозорості та уникнення перехресного субсидювання, коли суб'єкт господарювання не тільки здійснює перевезення пасажирів громадським транспортом, але й займається іншими видами діяльності, рахунки щодо надання послуг з перевезення пасажирів повинні бути відокремлені.*

(145) На Підприємстві бухгалтерський облік ведеться відповідно до наказу від 31.12.2020 № 511 «Про внесення змін до наказу про облікову політику № 176 від 25.05.2018 року». КП «Тернопільелектротранс» забезпечує ведення окремого бухгалтерського обліку за кожним видом діяльності таким чином, що забезпечує належний розподіл доходів і витрат на надання послуг, на які спрямована державна підтримка, і на надання інших послуг.

Отже, вимогу Регламенту дотримано.

(146) *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.*

(147) Рішенням Виконавчого комітету Тернопільської міської ради від 02.12.2020 № 38 затверджено Методику розрахунку компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес – перевезення пасажирів міським пасажирським транспортом загального користування у Тернопільській міській територіальній громаді.

(148) Методика містить у тому числі параметри, на підставі яких розраховується та переглядається компенсація за надання послуг із перевезення пасажирів, враховуючи, що сума компенсації не повинна перевищувати суми, необхідної для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними витратами та отриманими доходами суб'єкта господарювання при наданні вказаних послуг, з урахуванням розумного рівня прибутку та заходи щодо уникнення та повернення компенсації у випадку надання надмірної компенсації.

Отже, вимогу критерію дотримано.

(149) *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.*

(150) *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.*

(151) Відповідно до інформації, отриманої від Надавача, максимальний розмір підтримки КП «Тернопільелектротранс» у 2021 році становитиме 241 809 500 грн, у 2022 році – 175 984 000 грн, у 2023 році – 173 243 300 грн що не перевищуватиме чистої фінансової різниці за відповідні роки.

Отже, вимогу критерію дотримано.

(152) *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.*

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

(154) Враховуючи викладене, державна допомога у формі субсидій та поточних трансфертів на компенсаційні виплати за пільговий проїзд електричним та автомобільним транспортом окремим категоріям громадян, виплату заробітної плати, електроенергії та у формі капітальних трансфертів на придбання транспортних засобів, капітальний ремонт рухомого складу, тролейбусних ліній тощо, що виділяється на підставі рішення Тернопільської міської ради від 18.12.2020 № 8/2/11 «Про затвердження Програми розвитку пасажирського транспорту на 2021-2023 роки» в сумі 591 036 800 грн комунальному підприємству «Тернопільелектротранс» на період з 01.01.2021 по 31.12.2023, є **допустимою для конкуренції** відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», за умови виконання Управлінням транспортних мереж та зв'язку Тернопільської міської ради таких зобов'язань:

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

- зобов'язання комунального підприємства «Тернопільелектротранс» (у частині перевезень пасажирів електротранспортом) щодо надання послуг із перевезення пасажирів громадським електротранспортом;
- термін дії договору.

2) забезпечити використання придбаних автобусів для міських перевезень пасажирів виключно на маршрутах:

- № 1А «вул. Винниченка – вул. Слівенська»;
- № 23 «мікрорайон Пронятин – автовокзал»;
- № 29 «вул. Вербицького – ринок – вул. Ст. Будного»;
- № 31 «містечко Шляховиків – вул. Карпенка – міська лікарня № 3»;
- № 4 «вул. Новий Світ – вул. Л. Українки»;

- № 6 «вул. Новий Світ – автовокзал»;
- № 6А «вул. Новий Світ – новий ринок – автовокзал»;
- № 9 «вул. Новий Світ – вул. Замкова – автовокзал»;
- № 21 «вул. Л. Українки – ТРЦ «Подолани»;
- № 32 «вул. Гетьмана Мазепи – міське кладовище»;
- № 35 «вул. Винниченка – ТРЦ «Подолани»,

з метою недопущення, усунення та суттєвого обмеження конкуренції на автобусних маршрутах загального користування в місті Тернополі;

- 3) забезпечити невиключення амортизаційних нарахунків за придбані транспортні засоби (автобуси та тролейбуси) для міських перевезень пасажирів під час розрахунку в майбутньому вартості нового тарифу на перевезення пасажирів автомобільним транспортом у місті Тернополі для комунального підприємства «Тернопільелектротранс» або коригування чинного тарифу, у зв'язку з тим, що придбані автобуси для міських перевезень пасажирів будуть передані комунальному підприємству «Тернопільелектротранс» на безкоштовній основі;
- 4) забезпечити повернення придбаних автобусів для міських перевезень пасажирів Управлінню транспортних мереж та зв'язку Тернопільської міської ради після закінчення терміну дії договорів на перевезення пасажирів комунальним громадським пасажирським транспортом у Тернопільській міській територіальній громаді в звичайному режимі руху від 06.05.2020 № 1/к та від 06.05.2020 № 2/к, а саме до 24.05.2025.

(155) 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».

(156) На подання з попередніми висновками у справі від 07.10.2021 № 500-26.15/19-21-ДД/471-спр, надіслане Комітетом листом від 07.10.2021 № 500-29/08-14450, Управління транспортних мереж та зв'язку Тернопільської міської ради листом від 10.10.2021 № 327/12.1 (вх. № 5-05/14409 від 13.10.2021) повідомило про відсутність зауважень та пропозицій до подання.

Враховуючи викладене, керуючись статтею 7 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 8 і 11 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та пунктом 1 розділу IX Порядку розгляду справ про державну допомогу суб'єктам господарювання, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 12 квітня 2016 року № 8-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 06 травня 2016 року за № 686/28816, Антимонопольний комітет України

### **ПОСТАНОВИВ:**

1. Визнати, що державна підтримка у формі субсидій та поточних трансфертів на компенсаційні виплати за пільговий проїзд електричним та автомобільним транспортом окремим категоріям громадян, виплату заробітної плати, електроенергії та у формі капітальних трансфертів на придбання транспортних засобів, капітальний ремонт рухомого складу, тролейбусних ліній тощо, що виділяється на підставі рішення Тернопільської міської ради від 18.12.2020 № 8/2/11 «Про затвердження Програми розвитку пасажирського транспорту на 2021-2023 роки» в сумі 591 036 800 (п'ятсот дев'яносто один мільйон тридцять

шість тисяч вісімсот) гривень комунальному підприємству «Тернопільелектротранс» на період з 01.01.2021 по 31.12.2023, є **державною допомогою** відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

2. Визнати, що державна допомога у формі субсидій та поточних трансфертів на компенсаційні виплати за пільговий проїзд електричним та автомобільним транспортом окремим категоріям громадян, виплату заробітної плати, електроенергії та у формі капітальних трансфертів на придбання транспортних засобів, капітальний ремонт рухомого складу, тролейбусних ліній тощо, що виділяється на підставі рішення Тернопільської міської ради від 18.12.2020 № 8/2/11 «Про затвердження Програми розвитку пасажирського транспорту на 2021-2023 роки» у сумі 591 036 800 (п'ятсот дев'яносто один мільйон тридцять шість тисяч вісімсот) гривень комунальному підприємству «Тернопільелектротранс» на період з 01.01.2021 по 31.12.2023, є **допустимою відповідно до** статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» за умови виконання Управлінням транспортних мереж та зв'язку Тернопільської міської ради таких зобов'язань:

- 1) укладення договору між Управлінням транспортних мереж та зв'язку Тернопільської міської ради та комунальним підприємством «Тернопільелектротранс» (у частині перевезень пасажирів електротранспортом) на 2022-2023 роки про організацію надання транспортних послуг із перевезень пасажирів електричним транспортом на підставі Закону України «Про міський електричний транспорт», Статуту комунального підприємства «Тернопільелектротранс» та Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року, в якому чітко будуть визначені, зокрема:
  - зобов'язання комунального підприємства «Тернопільелектротранс» (у частині перевезень пасажирів електротранспортом) щодо надання послуг із перевезення пасажирів громадським електротранспортом;
  - термін дії договору.
- 2) забезпечити використання придбаних автобусів для міських перевезень пасажирів виключно на маршрутах:
  - № 1А «вул. Винниченка – вул. Слівенська»;
  - № 23 «мікрорайон Пронятин – автовокзал»;
  - № 29 «вул. Вербицького – ринок – вул. Ст. Будного»;
  - № 31 «містечко Шляховиків – вул. Карпенка – міська лікарня № 3»;
  - № 4 «вул. Новий Світ – вул. Л. Українки»;
  - № 6 «вул. Новий Світ – автовокзал»;
  - № 6А «вул. Новий Світ – новий ринок – автовокзал»;
  - № 9 «вул. Новий Світ – вул. Замкова – автовокзал»;
  - № 21 «вул. Л. Українки – ТРЦ «Подолани»»;
  - № 32 «вул. Гетьмана Мазепи – міське кладовище»;
  - № 35 «вул. Винниченка – ТРЦ «Подолани»»;
 з метою недопущення, усунення та суттєвого обмеження конкуренції на автобусних маршрутах загального користування в місті Тернополі;
- 3) забезпечити невключення амортизаційних нарахувань за придбані транспортні засоби (автобуси та тролейбуси) для міських перевезень пасажирів під час розрахунку в майбутньому вартості нового тарифу на перевезення пасажирів автомобільним транспортом у місті Тернополі для комунального підприємства «Тернопільелектротранс» або коригування чинного тарифу, у зв'язку з тим, що придбані автобуси для міських перевезень пасажирів будуть передані комунальному підприємству «Тернопільелектротранс» на безкоштовній основі;
- 4) забезпечити повернення придбаних автобусів для міських перевезень пасажирів Управлінню транспортних мереж та зв'язку Тернопільської міської ради після

закінчення терміну дії договорів на перевезення пасажирів комунальним громадським пасажирським транспортом у Тернопільській міській територіальній громаді в звичайному режимі руху від 06.05.2020 № 1/к та від 06.05.2020 № 2/к, а саме до 24.05.2025.

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

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

Голова Комітету

О. ПІЩАНСЬКА