



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ

23 грудня 2021 р.

Київ

№ 722-р

Про визнання підтримки суб'єкта господарювання, зазначеної в повідомленні, такою, що є допустимою державною допомогою

За результатами розгляду повідомлення про державну допомогу Департаменту міського господарства Одеської міської ради за реєстраційним номером у базі даних реєстраційний номер у базі даних 62426 (вх. № 1475-ПДД/1 від 12.08.2021) (далі – Повідомлення) розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 15.11.2021 № 05/319-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/51-21-ДД про державну допомогу для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції.

Антимонопольний комітет України, розглянувши матеріали справи про державну допомогу № 500-26.15/51-21-ДД та подання з попередніми висновками у справі від 08.11.2021 № 500-26.15/51-21-ДД/597-спр,

ВСТАНОВИВ:

1. ПОРЯДОК РОЗГЛЯДУ СПРАВИ

- (1) Департаментом міського господарства Одеської міської ради подано до Антимонопольного комітету України (далі – Комітет) повідомлення про нову державну допомогу, зареєстроване в Комітеті за реєстраційним номером у базі даних 62426, (вх. № 1475-ПДД/1 від 12.08.2021).
- (2) Листом від 25.08.2021 № 500-29/06-12475 Комітетом було залишено Повідомлення без руху та запитано додаткову інформацію.
- (3) Листом вх. № 1568-ПДД/4 від 15.09.2021 Департамент міського господарства Одеської міської ради надав додаткову інформацію.
- (4) 15.09.2021 повідомлення про нову державну допомогу, зареєстроване в Комітеті за реєстраційним номером у базі даних 62426 (вх. № 1475-ПДД/1 від 12.08.2021), прийнято до розгляду.
- (5) Розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 15.11.2021 № 05/319-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/51-21-ДД.
- (6) На офіційному вебпорталі Антимонопольного комітету України 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. Жодних заперечень чи зауважень не надходило.

- (7) Листом від 17.11.2021 № 500-29/05-16381 Комітетом надіслано копію розпорядження про початок розгляду справи № 500-26.15/31-21-ДД та запитано додаткову інформацію.
- (8) Листом вх. № 5-05/16871 від 07.12.2021 Департаментом міського господарства Одеської міської ради надано запитовану інформацію.
- (9) Департамент міського господарства Одеської міської ради листом від 22.12.2021 № 1577/вих. повідомив про відсутність зауважень до подання з попередніми висновками № 500-26.15/51-21-ДД/597-спр.

2. ВІДОМОСТІ ВІД НАДАВАЧА ДЕРЖАВНОЇ ДОПОМОГИ

2.1. Надавач державної допомоги

- (10) Департамент міського господарства Одеської міської ради (далі – Департамент міського господарства) (м. Одеса, вул. Косовська, 2Д, ідентифікаційний код юридичної особи 34674154).

2.2. Отримувачі державної допомоги

- (11) Комунальне підприємство «Одесміськеелектротранс» (далі – КП «Одесміськеелектротранс») (м. Одеса, вул. Водопровідна, 1, ідентифікаційний код юридичної особи 03328497).

2.3. Мета (ціль) державної допомоги

- (12) Забезпечення комфортних та безпечних умов пересування усіх категорій громадян міським електротранспортом, зокрема, людей з особливими потребами.

2.4. Очікуваний результат

- (13) Створення належних умов для надання населенню доступних, якісних та безпечних послуг із перевезення електричним транспортом, розвиток електротранспорту з урахуванням потреб осіб з обмеженими фізичними можливостями, забезпечення сталого функціонування й подальшого розвитку міського електротранспорту, підвищення рівня технічного оснащення КП «Одесміськеелектротранс» та ефективності його роботи, капітальний ремонт та оновлення рухомого складу, колійної мережі, контактної-кабельної мережі тощо.
- (14) Компенсація обґрунтованих витрат за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів міським електротранспортом у місті Одесі, а також капітальні видатки на оновлення рухомого складу, розвиток транспортної мережі, розвиток інфраструктури міського електротранспорту.

2.5. Форма державної допомоги

- (15) Субсидії, поточні трансферти з бюджету міста Одеси на утримання та розвиток міського електротранспорту та місцева гарантія відповідно до Фінансової угоди («Міський

громадський транспорт України П)), укладеної між Україною та Європейським інвестиційним банком.

2.6. Обсяг державної допомоги

(16) Загальний обсяг підтримки – 6 515 020 500 грн.

2.7. Підстава для надання державної допомоги

(17) Проект Міської цільової програми розвитку електротранспорту м. Одеси на 2022 – 2026 роки (далі – Програма).

2.8. Тривалість державної допомоги

(18) З 01.01.2022 по 31.12.2026.

2.9. Інформація щодо програми

(19) На підставі договору про організацію надання транспортних послуг і перевезень міським електричним транспортом на 2020 – 2029 роки від 10.12.2020 КП «Одесміськелектротранс» здійснює пасажирські перевезення міським електричним транспортом (трамваями та тролейбусами) у місті Одесі.

(20) Рішенням виконавчого комітету Одеської міської ради від 29.11.2018 № 516 встановлено з 01 грудня 2018 року комунальному підприємству «Одесміськелектротранс» тарифи на:

- послуги з перевезення пасажирів міським електричним транспортом (трамвай, тролейбус) у розмірі 5 грн за разове перевезення одного пасажиря;
- послуги з перевезення пасажирів фунікулером у розмірі 5 грн за разове перевезення одного пасажиря.

(21) За інформацією надавача, проект Міської цільової програми розвитку електротранспорту м. Одеси на 2022 -2026 роки розроблено з метою підвищення якості транспортного обслуговування населення міста Одеси і його гостей, а також покращення екологічної ситуації в передмісті Одеси.

(22) З метою розвитку маршрутної мережі електротранспорту та розв'язання проблеми перевезення населення зі спальних районів до центру міста в рамках участі у проекті «Міський громадський транспорт України» було розроблено субпроект «Магістральний трамвайний маршрут прямого сполучення «Північ-Південь».

(23) Реалізація проекту магістрального трамвайного маршруту напрямком «Північ – Південь», яка передбачає поступову заміну одиночних трамвайних вагонів на багатосекційні з низьким рівнем підлоги, а також капітальний ремонт трамвайної інфраструктури (колій та контактної мережі), що зв'яже в єдиний безпересадочний маршрут два найбільших житлових райони міста, дозволить збільшити об'єми пасажирських перевезень трамваєм завдяки переорієнтації пасажирів з автобусів малої пасажиромісткості і значно покращити якість пасажирських перевезень за рахунок зменшення часу перебування пасажирів у дорозі та надання більш комфортних умов проїзду порівняно з автобусами малої пасажиромісткості.

(24) У першій фазі реалізації субпроекту планується оновити рухомий склад трамвайного парку – придбати 12 од. нових трамвайних вагонів із низькою підлогою.

- (25) Із цією метою укладено між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Одеською міською радою та комунальним підприємством «Одесміськелектротранс» угоду про передачу коштів позики № 13010-05/167 від 23 жовтня 2019 року.
- (26) Крім кредитних коштів, умови реалізації проєкту передбачають також співфінансування Одеською міською радою – сплату ПДВ у розмірі 4 млн грн за рахунок бюджету міста Одеси.
- (27) На наступній фазі реалізації субпроєкту будуть залучені кредитні кошти ЄБРР у сумі 22,25 млн євро на капітальний ремонт та реконструкцію трамвайної колії, контактної мережі й кабельних ліній, реконструкцію та модернізацію тягових підстанцій. Умови реалізації субпроєкту передбачають також співфінансування Одеською міською радою, а саме сплату ПДВ.
- (28) Відповідно до підписаної Фінансової угоди між Україною та Європейським інвестиційним банком за Проєктом «Міський громадський транспорт України II», КП «Одесміськелектротранс» планує взяти участь у проєкті «Міський громадський транспорт України 2» щодо придбання електробусів за рахунок кредитних коштів Європейського інвестиційного банку і Європейського банку реконструкції та розвитку.
- (29) КП «Одесміськелектротранс» підготовлено та направлено відповідну заявку про участь у проєкті на адресу Міністерства інфраструктури України. У рамках проєкту «Міський громадський транспорт України II» передбачається придбання 30 од. електробусів та зарядних станцій. На цей час перспективною є організація електробусів за маршрутом «Центр – селище Котовського» з проляганням по вул. Семена Палія до вул. Паустовського, що в сукупності з магістральним маршрутом «Північ – Південь» дозволить зменшити навантаження транспортом цього напрямку за рахунок переорієнтації пасажиропотоків з автобусів малої місткості на електротранспорт.
- (30) З метою виконання заходів Міської цільової програми розвитку електротранспорту м. Одеси на 2022 – 2026 роки в частині закупівлі електробусів, відповідно до висновків міжнародних консультантів компанії «Corporate Solutions Consulting Ltd (Великобританія)», найбільш економічно обґрунтованим для запланованих маршрутів буде придбання електробусів з електродинамічною підзарядкою, які відповідно до паспортів їх виробників класифікуються як тролейбуси з електродинамічною підзарядкою з автономним ходом.
- (31) Такі тролейбуси здійснюють рух на маршрутах громадського транспорту за допомогою електродвигуна в режимі живлення від контактної мережі напругою 600 В. Під час руху з підключенням до контактної мережі проводиться зарядка спеціальних акумуляторних батарей, додатково встановлених на тролейбусі, що при відключенні тролейбуса від мережі постачання електричної енергії забезпечують можливість руху тролейбуса на так званому автономному русі на відстань, передбачену ємністю акумуляторної батареї.
- (32) Транспортні засоби вказаної конструкції мають сертифікати УКСЕПРО, де вид транспортного засобу зазначений як тролейбус. Відповідно до Закону України «Про міський електричний транспорт» тролейбуси визначені як об'єкт міського електротранспорту. Отже, у рамках зазначених заходів будуть придбані тролейбуси, які працюватимуть на маршрутах електротранспорту та не потребують участі в конкурсах на обслуговування маршрутів.

- (33) Відповідно до інформації, наданої Департаментом міського господарства Одеської міської ради (вх. № 5-05/16871 від 07.12.2021), гарантія Одеської міської ради є однією з основних умов отримання інвестиційних коштів від Європейського інвестиційного банку (далі – ЄІБ).
- (34) Загальна сума кредиту, передбачена для КП «Одесміськелектротранс» в рамках Фінансової угоди з ЄІБ планується в розмірі 15,6 млн євро, під 2 % річних строком на 22 роки. Кошти будуть надаватися під місцеву гарантію Одеської міської ради, загальна плата за надання якої становитиме одну гривню. Придбання рухомого складу планується здійснити протягом наступних двох років.
- (35) Відповідно до проєкту Міської цільової програми розвитку електротранспорту м. Одеси на 2022 -2026 роки, за рахунок коштів бюджету міста Одеси та коштів КП «Одесміськелектротранс» планується реалізувати такі заходи:

<i>Перелік заходів Програми</i>	<i>Джерела фінансування</i>	<i>Орієнтовні обсяги фінансування тис. грн</i>
Реалізація проєкту «Магістральний трамвайний маршрут прямого сполучення «Північ – Південь»	Усього, у т. ч.:	1 860 690
	бюджет м. Одеси	310 115
	кредитні кошти	1 550 575
Придбання нових трамвайних вагонів	Усього, у т. ч.:	880 800
	бюджет м. Одеси	146 800
	кредитні кошти	734 000
Розробка проєкту та проведення робіт із реконструкції трамвайної інфраструктури	Усього, у т. ч.:	979 890
	бюджет м. Одеси	163 315
	кредитні кошти	816 575
Придбання електробусів у рамках реалізації підпроєкту «Міський громадський транспорт України II»	Усього, у т. ч.:	572 520
	бюджет м. Одеси	95 420
	кредитні кошти	477 100
Придбання електробусів	Усього, у т. ч.:	146 800
	бюджет м. Одеси	146 800
Придбання тролейбусів з автономним ходом від акумуляторних батарей	Усього, у т. ч.:	60 555
	бюджет м. Одеси	60 555
Придбання багатосекційних зчленованих тролейбусів	Усього, у т. ч.:	125 000
	бюджет м. Одеси	125 000
Придбання спецавтотранспорту: навантажувача 1-3 т – 3 од.; екскаватора-навантажувача з навісним обладнанням – 1 од.; сідельного тягача – 1 од.; напівпричепа 12 м – 1 од.; аварійної машини для ремонту контактної мережі АТ-70М-041 – 1 од.; автогідропідйомника АГП-18 для проведення ремонтних робіт на контактній мережі з кабіною для перевезення персоналу	Усього, у т. ч.:	11 520,5
	бюджет м. Одеси	5 200
	кошти підприємства	6 320,5
Придбання та монтаж механізованої мийки тролейбусів	Усього, у т. ч.:	2 569
	кошти підприємства	2 569
Придбання та монтаж механізованої мийки трамваїв	Усього, у т. ч.:	5 138
	кошти підприємства	5 138
Придбання технологічного обладнання:	Усього, у т. ч.:	5 550

верстат токарний (ДП-300) або аналог (1 од.); верстат токарний (ДП-500) або аналог (2 од.); мобільні електромеханічні колонні підйомники (з 4-х колон по 5,5 т) – 5 комплектів	кошти підприємства	5 550
Капітальний ремонт трамвайних вагонів із переобладнанням їх у частково низькопідлогові	Усього, у т. ч.:	695 342
	бюджет м. Одеси	603 572,4
	кошти підприємства	91 769,6
Придбання кузовів трамвайних вагонів часткової комплектації із частково низьким рівнем підлоги та електронних транзисторно- імпульсних систем управління тяговим електроприводом трамвайних вагонів, що підлягають встановленню під час проведення капітального ремонту з переобладнанням трамвайних вагонів	Усього, у т. ч.:	477 895,2
	бюджет м. Одеси	477 895,2
	кошти підприємства	
Придбання комплектів обшивки та елементів для облаштування екстер'єру та інтер'єру салону та кабіни трамвая, що підлягають встановленню під час проведення капітального ремонту з переобладнанням трамвайних вагонів	Усього, у т. ч.:	125 677,2
	бюджет м. Одеси	125 677,2
Придбання запасних частин і комплектуювальних для капітального ремонту з переобладнанням трамвайних вагонів із частково низьким рівнем підлоги, виконання робіт	Усього, у т. ч.:	91 769,6
	кошти підприємства	91 769,6
Капітально-відновлювальний ремонт трамваїв Tatra T3 шляхом заміни реостатно-контакторної системи керування на транзисторно-імпульсну (TICK)	Усього, у т. ч.:	320 000
	бюджет м. Одеси	240 000
	кошти підприємства	80 000
Придбання транзисторно-імпульсної системи керування тяговим електродвигуном	Усього, у т. ч.:	108 000
	бюджет м. Одеси	108 000
Придбання комплектів обшивки для облаштування екстер'єру та інтер'єру салону та кабіни трамвая	Усього, у т. ч.:	132 000
	бюджет м. Одеси	132 000
Придбання запасних частин і комплектуювальних	Усього, у т. ч.:	80 000
	кошти підприємства	80 000
Розробка проекту та виконання робіт із капітального ремонту контактної мережі трамвая за маршрутом № 21	Усього, у т. ч.:	17 672,7
	бюджет м. Одеси	1 672,0
	кошти підприємства	952,7
Розробка проекту та виконання робіт із капітального ремонту контактної мережі тролейбуса	Усього, у т. ч.:	54 360
	бюджет м. Одеси	52 800
	кошти підприємства	1 560
Розробка проектів та виконання робіт із капітального ремонту переїздів трамвайної колії за маршрутом № 18	Усього, у т. ч.:	9 6261,3
	бюджет м. Одеси	90 984
	кошти підприємства	5 277,3
Розробка проекту та виконання робіт із капітального ремонту кабельної мережі методом горизонтального буріння	Усього, у т. ч.:	16 190
	бюджет м. Одеси	15 400
	кошти підприємства	790
Придбання обладнання для проведення реконструкції тягових підстанцій	Усього, у т. ч.:	89 944
	бюджет м. Одеси	89 944
Придбання автоматизованої системи диспетчерського управління електропостачанням міського електротранспорту міста Одеса	Усього, у т. ч.:	15 600
	бюджет м. Одеси	15 600
Придбання автоматизованих звукових	Усього, у т. ч.:	660

інформаторів для оповіщення пасажирів	кошти підприємства	660
Придбання електронного табло та супутнього обладнання	Усього, у т. ч.:	3 250
	кошти підприємства	3 250
Ремонт виробничих приміщень та ремонтних боксів підрозділів комунального підприємства «Одесміськелектротранс»	Усього, у т. ч.:	3 150
	кошти підприємства	3 150
Ремонт дитячої оздоровчої бази відпочинку «Мрія»	Усього, у т. ч.:	4 764,2
	кошти підприємства	4 764,2
Здійснення заходів із пожежної безпеки: виготовлення проектно-кошторисної документації з отриманням експертного звіту, проведення робіт з монтажу системи пожежної сигналізації та устаткування тривожних сповіщень, системи оповіщення й управління евакуацією людей, монтаж системи блискавкозахисту для нежитлових будівель, вогнезахисна обробка дерев'яних конструкцій горищних приміщень нежитлових будівель за такими адресами: СРК і С, м. Одеса, пл. Олексіївська, 21-А; УКК, м. Одеса, пл. Водопровідна, 1; управління КП «ОМЕТ», м. Одеса, пл. Водопровідна, 1; експлуатаційне трамвайне депо № 1 м. Одеса, пл. Водопровідна, 1; експлуатаційне трамвайне депо № 2 м. Одеса, пров. 1-ий Польовий, 1; МСЧ м. Одеса, пров. Вознесенський, 23/1; тролейбусне депо м. Одеса, вул. Інглезі, 5/1; служба руху м. Одеса, вул. Водопровідна, 9	Усього, у т. ч.:	6 948,4
	кошти підприємства	6 948,4
Утримання та розвиток наземного електротранспорту (оплата праці, нарахування на оплату праці, оплата електроенергії, обслуговування зовнішніх боргових зобов'язань та інше)	Усього, у т. ч.:	4 528 510,1
	бюджет м. Одеси,	4 528 510,1
Поповнення статутного капіталу (для виконання фінансових зобов'язань за кредитним договором з ЄБРР	Усього, у т. ч.:	118 400
	бюджет м. Одеси	118 400

- (36) Капітальні видатки згідно з проектом Міської цільової програми розвитку міського електричного транспорту м. Одеси на 2022-2026 роки проводяться виключно за результатами конкурсних торгів через систему «Прозоро», за результатами яких укладаються відповідні договори, реєструються в органі державної казначейської служби, далі формується заявка на фінансування та проводиться оплата за виставленими рахунками.
- (37) Заходи, зазначені в Програмі розвитку міського електротранспорту, погоджуються з відповідними виконавчими органами в межах їх компетенції.
- (38) Річний план використання бюджетних коштів затверджується в межах бюджетних призначень на поточний рік.
- (39) За інформацією надавача, у КП «Одесміськелектротранс» відсутні в достатній кількості власні кошти для реалізації заходів без залучення державної підтримки.
- (40) Так, на період введеного по всій території України карантину (постанова Кабінету Міністрів України від 11 березня 2020 р. № 211 (зі змінами), більша частина підприємств

міста Одеси призупинила свою діяльність, однак КП «Одесміськеелектротранс», як стратегічно важливе для життєдіяльності міста підприємство, продовжило свою роботу в посиленому режимі, але з обмеженнями щодо кількості перевезення пасажирів. Такі обмеження призвели до істотного зниження лінійної виручки КП «Одесміськеелектротранс».

- (41) Крім того, на фінансовий результат підприємства, крім іншого, безпосередній вплив має коливання курсових різниць на суми кредитних зобов'язань в іноземній валюті за кредитним договором, укладеним між Європейським банком реконструкції та розвитку та комунальним підприємством «Одесміськеелектротранс» від 21 жовтня 2015 року, на суму 8 млн євро.
- (42) Впродовж 2020 року курс євро зростав (на 31.12.2020 курс євро становив 34,7396 грн), що призвело до таких показників курсових різниць:
- від'ємне значення – 63 986,6 тис. грн;
 - позитивне значення – 6 879,6 тис. грн.
- (43) Згідно з фінансовою звітністю за 2020 рік збиток від фінансової діяльності становив 57 107 тис. грн, збиток від господарської діяльності – 18 617 тис. грн.
- (44) Враховуючи викладене, з урахуванням об'єктивних обставин, загальний фінансовий результат КП «Одесміськеелектротранс» за 2020 рік становив 75 724 тис. грн збитку, з яких 75 % становлять втрати від курсових різниць; 25 % – від перевезення пасажирів.
- (45) Комунальне підприємство «Одесміськеелектротранс» – одне з найбільш важливих підприємств міста, яке надає транспортні послуги з перевезення пасажирів у місті Одесі, перевозить усі пільгові категорії громадян, яким чинним законодавством України надано право безкоштовного проїзду.

3. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

3.1. Щодо державної допомоги

- (46) 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.
- (47) 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.
- (48) Згідно з пунктом 18 частини першої статті 1 Закону чинна державна допомога - програма державної допомоги чи індивідуальна державна допомога, яка існувала на день набрання чинності цим Законом або щодо якої Уповноважений орган прийняв рішення про допустимість такої допомоги для конкуренції та строк дії якої ще не завершився.

- (49) Відповідно до частини першої статті 2 Закону державна допомога є недопустимою для конкуренції, якщо інше не встановлено цим Законом.
- (50) Відповідно до частини першої статті 6 Закону державна допомога може бути визнана допустимою, якщо вона надається, зокрема, для цілі сприяння соціально-економічному розвитку регіонів, рівень життя в яких є низьким або рівень безробіття є високим.
- (51) 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.

3.2. Послуги, що становлять загальний економічний інтерес

- (52) 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.
- (53) 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.
- (54) 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.
- (55) 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».
- (56) 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.
- (57) 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.
- (58) 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.
- (59) 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.
- (60) 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 покласти 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.
- (61) Комісія також вважає, що послуги, які визначаються як ПЗЕІ, повинні бути адресовані громадянам або бути в інтересах суспільства в цілому.
- (62) Додатково, відповідно до рішення Європейського суду від 24.07.2003 № 280/00 Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (далі – Рішення у справі Altmark, критерії у справі Altmark), умовою застосування статті 87 (1) Договору про заснування Європейського Співтовариства є те, що державна допомога має впливати на торгівлю між державами-членами. Надання транспортних послуг на місцевому чи регіональному рівні не виключає цього критерію. Проте державне фінансування, призначене для надання міських, замських чи регіональних транспортних послуг, не підпадає під дію цього положення, якщо таке фінансування розглядається як компенсація за послуги, що надаються суб'єктами-одержувачами для здійснення публічних обов'язків. Для застосування цього критерію мають бути виконані такі умови:

- суб'єкт господарювання повинен виконувати зобов'язання з обслуговування населення, і ці зобов'язання чітко встановлені та визначені;
- параметри, на підставі яких розраховується компенсація, визначені заздалегідь об'єктивним і прозорим способом;
- компенсація не є надмірною і не перевищує необхідної суми для покриття всіх або частини витрат, понесених суб'єктом господарювання при наданні послуг загального економічного інтересу;
- суб'єкт господарювання, який надає ці послуги, повинен бути обраний шляхом проведення процедури публічних закупівель. Якщо такої процедури не було дотримано, рівень необхідної компенсації визначається на основі аналізу витрат, яких типовий суб'єкт господарювання, під належним управлінням та з достатнім забезпеченням транспортними засобами, щоб він міг задовольняти громадські потреби, зазнав би під час виконання таких обов'язків, враховуючи відповідні надходження та обґрунтований прибуток від виконання обов'язків.

(63) Відповідно до пункту 3 Повідомлення Комісії ЄС щодо застосування правил державної допомоги Європейського Союзу до компенсації, наданої на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес 2012/C 8/02 (далі – Повідомлення Комісії), метою цього Повідомлення є роз'яснення ключових концепцій, що лежать в основі застосування правил державної допомоги до компенсації за послуги, що становлять загальний економічний інтерес.

(64) 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.

(65) 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.

(66) Повідомленням Комісії також встановлено детальні правила, якими буде задовольнятися кожен із критеріїв, передбачений Рішенням у справі Altmark.

(67) Так, відповідно до першого критерію Рішення у справі Altmark, на суб'єкта господарювання передбачено покладання зобов'язань із надання ПЗЕІ, які мають бути чітко визначені.

У пункті 52 Повідомлення Комісії передбачено, що покладання зобов'язання з надання ПЗЕІ повинно бути встановлено актом, який залежно від особливостей законодавства держави-члена може мати законодавчий або регуляторний характер, або оформлене 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.

(68) Зміст другого критерію Рішення у справі Altmark розкрито в розділі 3.4 Повідомлення Комісії.

(69) 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 вираховуватися відповідно до певної формули, важливим є виключно те, щоб із самого початку було очевидно, яким способом компенсація буде розраховуватись.

(70) 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.

(71) 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.

(72) Згідно із четвертим критерієм, передбаченим Рішенням у справі Altmark, компенсація, що надається, повинна бути або результатом процедури публічних закупівель, яка б дозволила обрати пропозицію з найнижчою ціною за надання таких послуг, або за результатами аналізу витрат типового суб'єкта господарювання під час надання таких послуг.

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

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

(73) 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 (з урахуванням змін, внесених Регламентом (ЄС) № 2016/2338) (далі – Регламент).

(74) 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.

(75) 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.

(76) 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.

(77) 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.

(78) 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.

(79) 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.
- (80) 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.
- (81) 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.
- (82) У пункті 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.
- (83) 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.
- (84) 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.
- (85) Отже, беручи до уваги зобов'язання України, передбачені статтею 264 Угоди, положення Регламенту, 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) з дотриманням відповідних географічних зон;
 - параметри, на підставі яких обчислюється компенсація, є визначеними заздалегідь об'єктивним і прозорим способом щоб уникнути сплати будь-якої суми надмірної компенсації;
 - спосіб розподілу витрат, пов'язаних з виконанням договору про надання послуг громадського транспорту. Ці витрати можуть, зокрема, включати витрати на оплату

персоналу, на електроенергію, інфраструктуру, утримання й ремонт громадських транспортних засобів, рухомих складів потягів та установок, необхідних для надання громадських транспортних послуг, встановлені витрати й відповідне повернення до 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.

3.4. Законодавство у сфері надання місцевих гарантій та умови надання місцевих гарантій

(86) Згідно із частиною другою статті 17 Бюджетного кодексу України місцеві гарантії можуть надаватися, зокрема, за рішенням міської ради для забезпечення повного або часткового виконання боргових зобов'язань суб'єктів господарювання - резидентів України, що належать до комунального сектору економіки міста, розташовані на відповідній території та здійснюють на цій території реалізацію інвестиційних проектів, метою яких є розвиток комунальної інфраструктури або впровадження ресурсозберігаючих технологій.

(87) Відповідно до частини третьої статті 17 Бюджетного кодексу України державні/місцеві гарантії надаються на умовах платності, строковості, а також забезпечення виконання зобов'язань у спосіб, передбачений законом.

(88) Механізм надання місцевих гарантій затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 14.05.2012 № 541 «Про затвердження Порядку надання місцевих гарантій» (зі змінами).

(89) Повідомленням Комісії 2008/С 155/02 ЄС про застосування статей 87 та 88 ДФЄС до державної допомоги у вигляді гарантій (далі – Повідомлення ЄК щодо гарантій) встановлені основні принципи та підходи щодо оцінки державної допомоги у формі гарантій.

(90) Відповідно до пункту 2.1 Повідомлення ЄК щодо гарантій передбачено, що у статті 87 (1) ДФЄС зазначено, що будь-яка допомога, надана державою-членом або за рахунок державних ресурсів у будь-якій формі, яка спотворює або загрожує спотворенням конкуренції, надаючи перевагу певним підприємствам або виробництву певних товарів, що впливає на торгівлю між державами-членами, несумісна із загальним ринком.

Гарантії, що надаються безпосередньо державою, а саме: центральними, регіональними чи місцевими органами влади, а також гарантії, надані за рахунок державних ресурсів іншими органами, що контролюються державою, такими як підприємства, та підлягають належності державним органам, можуть становити державну допомогу.

Перевага державної гарантії полягає в тому, що ризик, пов'язаний із гарантією, несе держава. Такий ризик із боку держави, як правило, повинен бути відшкодований відповідною премією. Якщо держава відмовилася від всієї або часткової такої премії, це може бути вигодою для підприємства, а також витратою ресурсів держави. Отже, навіть якщо виявиться, що держава ніколи не здійснює жодних платежів під гарантію, все ж може бути державна допомога відповідно до статті 87 (1) ДФЄС. Допомога надається в

момент надання гарантії, а не тоді, коли гарантія використовується, а також коли виплати здійснюються на умовах гарантії.

(91) Відповідно до пункту 2.2 Повідомлення ЄК щодо гарантій, як правило, бенефіціар допомоги є позичальником. Як зазначено в пункті 2.1 Повідомлення ЄК щодо гарантій, ризикованість зазвичай повинна бути відшкодована відповідною премією. Коли позичальнику не потрібно платити премію або він сплачує низьку премію, то отримує перевагу. Порівняно із ситуацією без гарантій, державна гарантія дає змогу позичальнику отримати кращі фінансові умови позики, ніж ті, які зазвичай є на фінансових ринках. Як правило, за умови надання державної гарантії позичальник може отримати менші ставки та/або запропонувати меншу безпеку. У деяких випадках позичальник без державної гарантії не знайде фінансової установи, готової позичати на будь-яких умовах. Отже, державні гарантії можуть сприяти створенню нового бізнесу та дозволяти певним підприємствам збирати гроші для здійснення нової діяльності.

(92) Повідомленням ЄК щодо гарантій встановлені певні критерії, що дозволяють визначати відсутність державної допомоги у випадках надання державних гарантій. Зокрема, вважається, що програми державної допомоги з надання гарантій не містять державної допомоги, якщо дотримуються такі «ринкові» умови:

- позичальник не перебуває у скрутному фінансовому становищі;
- обсяг гарантії можна визначити належним чином при її наданні. Це означає, що гарантія повинна прив'язуватися до конкретної фінансової операції з фіксованою максимальною сумою та бути обмеженою в часі. Оскільки така операція та її сума зазначаються в угоді, для гарантії не передбачено часових обмежень;
- сума гарантії покриває не більше 80 % непогашеної суми кредиту чи іншого фінансового зобов'язання;
- сплата ринкової ціни за надану гарантію.

Обмеження щодо покриття гарантією не більше 80 % суми позики не застосовується до державної гарантії, якщо гарантія забезпечує фінансування компанії, діяльність якої спрямована виключно на здійснення послуг, що становлять загальний економічний інтерес (далі – ПЗЕІ), і коли ця гарантія була надана органом державної влади, який доручив компанії здійснення ПЗЕІ. Обмеження в частині покриття не більше 80 % суми позики застосовується, якщо відповідна компанія надає інші ПЗЕІ або іншу господарську діяльність.

4. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ СПРАВИ

4.1. Віднесення послуг із перевезення пасажирів міським електричним транспортом до послуг, що становлять загальний економічний інтерес

(93) 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.

(94) Роз'яснення термінів, що використовуються в частині другій глави 10 Угоди, наведено в додатку ХХІІІ до глави 10 Угоди. Пунктом «с» додатка ХХІІІ 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.

- (95) 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.
- (96) 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.
- (97) Відповідно до частини першої статті 5 Закону України «Про міський електричний транспорт» основною формою транспортного обслуговування населення є перевезення трамваями і тролейбусами за маршрутами, а метрополітеном, швидкісним трамваєм – за лініями відповідно до затверджених в установленому порядку транспортних схем міст (регіонів).
- (98) Згідно і 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; 17 - 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.
- (99) 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.
- (100) 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.
- (101) 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.
- (102) 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.

- (103) 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.
- (104) Враховуючи викладене та з урахуванням визначення в пункті 14 статті 1 Закону й 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, 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.
- (105) Отже, надання підтримки КП «Одесміськелектротранс» є компенсацією витрат, які пов'язані з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес.

4.2. Оцінка заходу державної підтримки на відповідність критеріям у справі Altmark

- (106) 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.
- (107) 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 «Одесміськелектротранс» з обслуговування населення чітко встановлені та визначені Законом України «Про міський електричний транспорт», Статутом КП «Одесміськелектротранс» затвердженим рішенням Одеської міської ради № 72-VIII від 03.02.2021, договором про організацію надання транспортних послуг і перевезень міським електричним транспортом на 2020 – 2029 роки від 10.12.2020, укладеним між Департаментом транспорту, зв'язку та організації дорожнього руху Одеської міської ради та КП «Одесміськелектротранс».

Отже, вимогу критерію дотримано;

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

Надавач не надав належним чином затвердженої методики, що повинна містити в 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.

Отже, вимогу критерію не дотримано;

- компенсація не є надмірною і не перевищує необхідної суми для покриття всіх або частини витрат, яких зазнає суб'єкт 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 громадські послуги загального інтересу, з урахуванням доходу, який залишається у підприємства, та розумного рівня прибутку.

Надавачем не доведено, що компенсація КП «Одесміськелектротранс» не є надмірною з урахуванням відповідного доходу та обґрунтованого прибутку за виконання 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.

Отже, вимогу критерію не дотримано;

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

Закон України «Про міський електричний транспорт» не передбачає проведення конкурсу з перевезення пасажирів електричним транспортом на маршрутах загального користування. Проте надавач не надав інформації про те, що витрати на надання послуг із перевезення пасажирів було розраховано з урахуванням витрат, яких зазнав би типовий суб'єкт господарювання, що зміг би надавати такі послуги і належним чином забезпечений транспортними засобами для здійснення цих послуг, враховуючи відповідний дохід підприємства та розумний прибуток.

Отже, вимогу критерію не дотримано.

(108) Отже, Департаментом міського господарства Одеської міської ради не надано достатніх обґрунтувань того, що компенсація на надання послуг, які становлять загальний економічний інтерес, 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 щодо кожного конкретного об'єкта.

(109) Враховуючи викладене, чотирьох сукупних критеріїв Altmark кумулятивно не дотримано.

(110) Отже, державна підтримка для здійснення заходів щодо компенсації витрат за надання послуг із перевезення пасажирів міським електричним транспортом **не може вважатися компенсацією обґрунтованих витрат** на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини другої статті 3 Закону.

4.3. Визначення належності заходу в частині фінансування витрат, пов'язаних із наданням послуг із перевезення пасажирів міським електричним транспортом, до державної допомоги

4.3.1. Надання підтримки суб'єкту господарювання

(111) Відповідно до статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції» 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.

- (112) Частиною першою статті 3 Господарського кодексу України визначено, що під господарською діяльністю у цьому Кодексі розуміється діяльність суб'єктів господарювання у сфері суспільного виробництва, спрямована на виготовлення та реалізацію продукції, виконання робіт чи надання послуг вартісного характеру, що мають цінову визначеність.
- (113) Відповідно до статті 1 Закону України «Про міський електричний транспорт», перевізник - юридична особа, яка в установленому законодавством порядку надає транспортні послуги, здійснюючи експлуатацію та утримання об'єктів міського електричного транспорту.
- (114) Отже, за наведених умов КП «Одесміськелектротранс» є суб'єктом господарювання в розумінні Закону.

4.3.2. Надання підтримки за рахунок місцевих ресурсів

- (115) 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.
- (116) Відповідно до статті 4 Закону державна допомога полягає в переданні ресурсів держави чи місцевих ресурсів окремим суб'єктам господарювання, а також у втратах доходів відповідних бюджетів та може реалізовуватися, зокрема, у формі надання гарантій.
- (117) Отже, державна підтримка КП «Одесміськелектротранс» у формі субсидій та поточних трансфертів з бюджету міста Одеси на утримання та розвиток міського електротранспорту та місцевої гарантії відповідно до Фінансової угоди («Міський громадський транспорт України II»), укладеної між Україною та Європейським інвестиційним банком, надається за рахунок місцевих ресурсів.

4.3.3. Створення переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності

- (118) Згідно з пунктом 66 Повідомлення Європейської комісії щодо поняття державної допомоги, згідно зі статтею 107 (1) ДФЄС, перевагою вважається будь-яка економічна вигода, яка була б недоступною для суб'єкта господарювання за звичайних ринкових умов, тобто за відсутності втручання держави. При цьому будь-яка компенсація витрат, пов'язаних із виконанням нормативних обов'язків, передбачає надання переваги відповідному суб'єкту господарювання (пункт 69 Повідомлення).
- (119) Відповідно до пункту 97 Повідомлення Європейської комісії щодо поняття державної допомоги, згідно зі статтею 107 (1) ДФЄС, якщо операція проводилась із застосуванням процедури торгів або на рівних умовах, це є прямим і конкретним доказом її відповідності ринковим умовам.

- (120) При цьому процедура торгів має бути конкурентною, щоб усі зацікавлені учасники, які відповідають умовам, могли взяти участь у процесі, прозорою, щоб усі зацікавлені учасники мали право на отримання належної інформації на кожному етапі процедури торгів, недискримінаційною.
- (121) Оскільки отримувача не було обрано на умовах конкурентної процедури, не можна стверджувати, що надана отримувачу економічна вигода була б доступною для нього за звичайних ринкових умов, без втручання держави.
- (122) Разом із тим надавачем не доведено, що місцева гарантія буде надана на ринкових умовах. Так, відповідно до Повідомлення ЄК щодо гарантій, коли позичальнику не потрібно платити премію або він сплачує низьку премію, то отримує перевагу. Також без державної гарантії отримувач не знайде фінансової установи, готової позичати на аналогічних умовах. Отже, державні гарантії можуть сприяти створенню нового бізнесу та дозволяти певним підприємствам збирати гроші для здійснення нової діяльності.
- (123) Надавачем повідомлено, що плата за надання місцевої гарантії для КП «Одесміськелектротранс» буде встановлена в сумі однієї гривні щомісячно на період дії місцевої гарантії. Умови надання довгострокового фінансування є найбільш економічно вигідними для КП «Одесміськелектротранс». Надання кредиту на аналогічних та/або більш економічно вигідних умовах на внутрішньому ринку фінансових послуг не здійснюється.
- (124) Крім того, надавачем не дотримано умов, викладених у рішенні Європейського суду від 24.07.2003 № 280/00 у справі Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, тобто зазначена підтримка впливає на конкурентну позицію порівняно з конкуруючими суб'єктами. Тобто, на таку підтримку поширюється дія статті 107 (1) ДФЕС.
- (125) Отже, така підтримка надаватиме КП «Одесміськелектротранс» перевагу, звільнивши його від витрат, яких в іншому випадку йому довелося б зазнати під час поточної господарської діяльності з перевезення пасажирів у місті Одесі та яка недоступна іншим суб'єктам господарювання у звичайних ринкових умовах.

4.3.4. Спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції

- (126) Згідно зі статтею 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції» економічна конкуренція (конкуренція) – це змагання між суб'єктами господарювання з метою здобуття завдяки власним досягненням переваг над іншими суб'єктами господарювання, внаслідок чого споживачі, суб'єкти господарювання мають можливість вибирати між кількома продавцями, покупцями, а окремий суб'єкт господарювання не може визначати умови обороту товарів на ринку. Ринок, у свою чергу, є сферою обороту товару (взаємозамінних товарів), на який протягом певного часу і в межах певної території є попит і пропозиція.
- (127) Отже, для того щоб мати вплив на економічну конкуренцію (спотворювати або загрожувати спотворенням конкуренції), державна підтримка суб'єкту господарювання повинна стосуватися діяльності такого суб'єкта щодо виробництва товару (виконання робіт, надання послуг), який має вартісний характер і цінову визначеність та бере участь у господарському обороті на ринку.

- (128) Відповідно до пункту 187 Повідомлення ЄК щодо поняття державної допомоги заходи з підтримки, яка надається державою, вважаються такими, що спотворюють конкуренцію або становлять загрозу для неї, коли вони покращують конкурентну позицію їх отримувача порівняно з іншими суб'єктами господарювання, які є його конкурентами. На практиці вважається, що спотворення конкуренції у значенні, передбаченому статтею 107 (1) ДФЄС, існує тоді, коли держава надає фінансові переваги суб'єкту господарювання в лібералізованому секторі, де існує або може існувати конкуренція.
- (129) Враховуючи те, що ринки з перевезення пасажирів є потенційно конкурентними, надання державної підтримки КП «Одесміськеелектротранс» у формі субсидій та поточних трансфертів з бюджету міста Одеси на утримання та розвиток міського електротранспорту й місцевої гарантії відповідно до Фінансової угоди («Міський громадський транспорт України II»), укладеної між Україною та Європейським інвестиційним банком, спотворює економічну конкуренцію.

4.3.5. Віднесення повідомленої державної підтримки до державної допомоги

- (130) Враховуючи наведене, підтримка, яку надає Департамент міського господарства Одеської міської ради КП «Одесміськеелектротранс» у формі субсидій та поточних трансфертів із бюджету міста Одеси на утримання та розвиток міського електротранспорту та місцевої гарантії відповідно до Фінансової угоди («Міський громадський транспорт України II»), укладеної між Україною та Європейським інвестиційним банком відповідно до проєкту Міської цільової програми розвитку електротранспорту м. Одеси на 2022 – 2026 роки, є державною допомогою відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

4.4. Оцінка допустимості державної допомоги

- (131) 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.
- (132) 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 про асоціацію між Україною та ЄС, послуга з перевезення пасажирів міським електричним транспортом є послугою загального економічного інтересу, не може надаватися без державної допомоги й така державна допомога може бути визнана допустимою відповідно до частини першої статті 6 Закону.
- (133) Якщо критеріїв у справі Altmark не дотримано, для проведення відповідної оцінки допустимості державної допомоги під час надання послуг громадського транспорту для оцінки використовується Регламент.
- (134) 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 із надання публічної послуги.
- (135) 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.

(136) 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.

(137) 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.

(138) Зобов'язання КП «Одесміськелектротранс» з обслуговування населення чітко встановлені та визначені договором про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом на 2020 – 2029 роки.

(139) Відповідно до статті 4 Регламенту договір про надання публічних послуг та загальні правила повинні:

а) чітко визначати зобов'язання щодо публічних послуг, які повинен виконувати суб'єкт господарювання, та відповідні географічні зони;

б) об'єктивно і прозоро встановлювати:

- 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;

в) визначати способи 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;

г) передбачати тривалість дії договору, що не перевищує 15 років, – для послуг пасажирського транспорту;

д) у разі укладення прямого договору між підконтрольним суб'єктом господарювання й органом місцевого самоврядування, суб'єкт господарювання не бере участі в конкурентних

процедурах для укладення договорів на надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади;

є) визначати умови розподілу доходу від продажу квитків.

(140) Договір про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом на 2020 – 2029 роки від 10.12.2020, укладений між Департаментом транспорту, зв'язку та організації дорожнього руху Одеської міської ради та комунальним підприємством «Одесміськелектротранс», чітко визначає зобов'язання КП «Одесміськелектротранс» щодо публічних послуг, а саме, пасажирські перевезення міським електричним транспортом, які повинен виконувати КП «Одесміськелектротранс», та відповідні географічні зони маршрутів із перевезення пасажирів міським електричним транспортом.

Відповідно до підпункту 7.1 пункту 7 Договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом від 10.12.2020 договір діє з дати підписання по 31.12.2029.

Відповідно до додатка 3 до Договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом від 10.12.2020 визначено завдання щодо обсягу доходів від продажу проїзних документів та чистого доходу від надання додаткових послуг за іншими напрямками господарської діяльності комунального підприємства «Одесміськелектротранс».

Отже, вимогу критерію дотримано.

(141) *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.*

(142) Згідно зі Статутом, затвердженим рішенням Одеської міської ради № 72-VIII від 03.02.2021, КП «Одесміськелектротранс» створено згідно з рішенням Одеської міської ради від 03.03.2021 № 72-VIII з метою задоволення міських суспільних потреб у галузі перевезень пасажирів міським електричним транспортом.

Отже, вимогу критерію дотримано.

(143) *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.*

(144) КП «Одесміськелектротранс» не бере участі в конкурсах на надання послуг із перевезення пасажирів громадським транспортом за межами компетентного органу влади, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.

Отже, вимогу критерію дотримано.

(145) *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.*

- (146) Принципи, методи та процедури, які використовує КП «Одесміськелектротранс» для ведення бухгалтерського обліку, регламентуються наказом «Про організацію бухгалтерського обліку та облікової політики на підприємстві» від 03.07.2015 № 222. Доходи й втрати щодо діяльності, пов'язаної з перевезенням пасажирів електротранспортом, обліковуються на субрахунку 730 «дохід від реалізації робіт та послуг», обліковується дохід від перевезень пасажирів електротранспортом. На рахунку 48 «Цільове фінансування і цільові надходження» КП «Одесміськелектротранс» ведеться облік та узагальнення інформації про наявність та рух коштів фінансування заходів цільового призначення.
Отже, вимогу Регламенту дотримано.
- (147) ***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.***
- (148) Відповідно до отриманої від надавача інформації КП «Одесміськелектротранс» здійснює перевезення пасажирів у міському електричному транспорті відповідно до тарифів, установлених рішенням виконавчого комітету Одеської міської ради від 29.11.2018 № 516. Розрахунок тарифу здійснений відповідно до Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту, який затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940, відповідно до запланованого на рік обсягу транспортної роботи підприємства, з використанням обґрунтованих планових витрат, визначених на підставі галузевих нормативів, техніко-економічних розрахунків, ставок і зборів (обов'язкових платежів) та прогнозованих цін на промислову продукцію і послуги у плановому періоді.
Отже, вимогу критерію дотримано.
- (149) ***Враховуючи вимогу частини четвертої статті 263 Угоди, а також пункт 1 додатка до Регламенту, Надавач повинен розробити Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до вимог додатка до Регламенту.***
- (150) Оскільки в надавача відсутній належним чином затверджений механізм 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 критерію не дотримано.
- (151) Отже, вимог та норм Регламенту дотримано не в повному обсязі.
- (152) Враховуючи викладене, державна допомога, яку надає Департамент міського господарства Одеської міської ради комунальному підприємству «Одесміськелектротранс» у формі субсидій та поточних трансфертів із бюджету міста Одеси на утримання та розвиток міського електротранспорту та місцевої гарантії відповідно до Фінансової угоди («Міський громадський транспорт України II»), укладеної між Україною та Європейським інвестиційним банком відповідно до проекту Міської цільової програми розвитку електротранспорту м. Одеси на 2022 – 2026 роки, є **допустимою державною допомогою** для конкуренції відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», **за умови виконання надавачем 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, 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, 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 «Одесміськеелектротранс» надмірної (подвійної) компенсації, забезпечити невключення амортизаційних нарахувань за придбані (оновлені) тролейбуси, електробуси та оновлене обладнання під час розрахунку в майбутньому вартості нового тарифу на перевезення пасажирів електричним транспортом у місті Одесі для підприємства або коригування наявного тарифу, у зв'язку з тим, що придбані тролейбуси та електробуси будуть передані комунальному підприємству «Одесміськеелектротранс» 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 «Одесміськеелектротранс» таких амортизаційних нарахувань.

(153) Разом із цим департамент міського господарства Одеської міської ради має:

1) з метою запобігання неналежному використанню державної допомоги наприкінці кожного року надання державної допомоги, але не пізніше ніж до 31 грудня, надавати Антимонопольному комітету України інформацію про здійснені заходи з моніторингу та контролю фактичного використання державної допомоги, визначеної в рішенні;

2) після закінчення строку дії програми, яка є підставою для надання державної допомоги, надати Антимонопольному комітету України інформацію про всю фактично надану державну допомогу, визначену в рішенні.

(154) 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».

Враховуючи викладене, керуючись статтями 7 і 16 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 8 і 11 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та пунктом 1 розділу IX Порядку розгляду справ про державну допомогу суб'єктам господарювання, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 12 квітня 2016 року № 8-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 06 травня 2016 року за № 686/28816, на підставі інформації, наданої Департаментом міського господарства Одеської міської ради, Антимонопольний комітет України

ПОСТАНОВИВ:

1. Визнати, що державна підтримка, яку надає Департамент міського господарства Одеської міської ради комунальному підприємству «Одесміськеелектротранс» у формі субсидій та поточних трансфертів з бюджету міста Одеси на утримання та розвиток

міського електротранспорту та місцевої гарантії відповідно до Фінансової угоди («Міський громадський транспорт України II»), укладеної між Україною та Європейським інвестиційним банком відповідно до проєкту Міської цільової програми розвитку електротранспорту м. Одеси на 2022 – 2026 роки, є **державною допомогою** відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

2. Державна допомога, яку надає Департамент міського господарства Одеської міської ради комунальному підприємству «Одесміськелектротранс» у формі субсидій та поточних трансфертів з бюджету міста Одеси на утримання та розвиток міського електротранспорту та місцевої гарантії відповідно до Фінансової угоди («Міський громадський транспорт України II»), укладеної між Україною та Європейським інвестиційним банком відповідно до проєкту Міської цільової програми розвитку електротранспорту м. Одеси на 2022 – 2026 роки, є **допустимою державною допомогою** для конкуренції відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», **за умови виконання надавачем 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, 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, 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 «Одесміськелектротранс» надмірної (подвійної) компенсації, забезпечити невключення амортизаційних нарахувань за придбані (оновлені) тролейбуси, електробуси та оновлене обладнання під час розрахунку в майбутньому вартості нового тарифу на перевезення пасажирів електричним транспортом у місті Одесі для підприємства або коригування наявного тарифу, у зв'язку з тим, що придбані тролейбуси та електробуси будуть передані комунальному підприємству «Одесміськелектротранс» 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 «Одесміськелектротранс» таких амортизаційних нарахувань.

3. Надавач зобов'язаний виконати зобов'язання протягом року з дати отримання рішення.

4. Надавач зобов'язаний поінформувати Антимонопольний комітет України про виконання зобов'язань протягом трьох робочих днів із дня їх виконання.

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

Голова Комітету

Ольга ПІЩАНСЬКА