



# АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

## РІШЕННЯ ТИМЧАСОВОЇ АДМІНІСТРАТИВНОЇ КОЛЕГІЇ

09 лютого 2022 р.

Київ

№ 10-р/тк

Про визнання підтримки суб'єкта господарювання, зазначеної у повідомленні, такою, що не є державною допомогою відповідно до Закону

Тимчасова адміністративна колегія Антимонопольного комітету України, розглянувши подання Департаменту моніторингу і контролю державної допомоги від 07.02.2022 № 500-01/41-п та 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 66475 (вх. № 1711-ПДД/1 від 01.12.2021) (далі – Повідомлення), яке подано на виконання статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та за формою, що передбачена додатком 1 до Порядку подання та оформлення повідомлень про нову державну допомогу та внесення змін до умов чинної державної допомоги, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 04.03.2016 № 2-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 04.04.2016 за № 501/28631 (зі змінами),

### **ВСТАНОВИЛА:**

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

- (1) Управлінням транспортних мереж та зв'язку Тернопільської міської ради відповідно до статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано Повідомлення.
- (2) Повідомлення вважається прийнятим до розгляду 15.12.2021.
- (3) Управлінням транспортних мереж та зв'язку Тернопільської міської ради було надано додаткову інформацію до Повідомлення листом від 07.02.2022 № 14/12.1 (вх. № 5-01/1655 від 08.02.2022).

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

##### **2.1. Надавач підтримки**

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

## **2.2. Отримувачі підтримки**

- (5) Комунальне підприємство «Міськавтотранс» Тернопільської міської ради (вул. Тролейбусна, 9, м. Тернопіль, ідентифікаційний код юридичної особи 35069244).
- (6) Товариство з обмеженою відповідальністю «Мега-Сервіс» (вул. Тролейбусна, 11, кв. 9, м. Тернопіль, ідентифікаційний код юридичної особи 32148333).
- (7) Приватне підприємство «Тернвояж» (вул. Галицька, 38, м. Тернопіль, ідентифікаційний код юридичної особи 33271606).
- (8) Товариство з обмеженою відповідальністю «Терн-Транс-Сервіс» (вул. Бродівська Бічна, 7а, с. Біла, Тернопільська обл., ідентифікаційний код юридичної особи 40281712).
- (9) Комунальне підприємство «Тернопільелектротранс» Тернопільської міської ради (вул. Тролейбусна, 7, м. Тернопіль, ідентифікаційний код юридичної особи 05447987).
- (10) Приватне акціонерне товариство Тернопільське автотранспортне підприємство 16127 (вул. Галицька, 38, м. Тернопіль, ідентифікаційний код юридичної особи 03118883).
- (11) Товариство з обмеженою відповідальністю «Автотранспортна компанія «Еталон» (вул. Микулинецька, 117, м. Тернопіль, ідентифікаційний код юридичної особи 33011978).
- (12) Товариство з обмеженою відповідальністю «Назар-транс» (вул. Галицька, 38, м. Тернопіль, ідентифікаційний код юридичної особи 21168100).
- (13) Фізична особа-підприємець Задорожний Іван Михайлович (вул. Вербицького, 8/36, м. Тернопіль, ідентифікаційний код юридичної особи 2426702498).
- (14) Товариство з обмеженою відповідальністю «Менс-Авто» (вул. Я. Стецька, 20/13, м. Тернопіль, ідентифікаційний код юридичної особи 32387114).
- (15) Підтримка надається вищезазначеним отримувачам (далі – Перевізники).

## **2.3. Мета (ціль) підтримки**

- (16) Створення належних умов для надання населенню високоякісних послуг з перевезення пасажирів, забезпечення сталого функціонування громадського транспорту в місті Тернополі, створення сприятливих умов для перевезення людей з обмеженими фізичними можливостями.

## **2.4. Очікуваний результат**

- (17) Запровадження покілометрової оплати за надані транспортні послуги перевізникам для забезпечення стабільної роботи підприємств відповідно до їх функціональних призначень щодо надання мешканцям міста належних транспортних послуг.

## **2.5. Форма підтримки**

- (18) Поточні трансферти.

## 2.6. Обсяг підтримки

- (19) Загальний обсяг підтримки відповідно до Програми розвитку пасажирського транспорту на 2021 – 2023 роки – 401 868 900 грн:
- 2021 рік – 20 838 000 грн;
  - 2022 рік – 173 195 900 грн;
  - 2023 рік – 207 835 000 грн.

## 2.7. Підстава для надання підтримки

- (20) Рішення виконавчого комітету Тернопільської міської ради від 01.11.2021 № 980 «Про запровадження покілометрової оплати за надані транспортні послуги» (зі змінами).
- (21) Програма розвитку пасажирського транспорту на 2021 – 2023 роки, затверджена рішенням Тернопільської міської ради від 18.12.2020 № 8/2/11 (зі змінами).
- (22) Методика розрахунку компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів міським пасажирським транспортом загального користування в Тернопільській міській територіальній громаді, затверджена рішенням виконавчого комітету Тернопільської міської ради від 02.12.2020 № 38 (зі змінами).

## 2.8. Тривалість підтримки

- (23) З 01.12.2021 по 31.12.2023.

## 2.9. Умови надання підтримки

- (24) Відповідно до Повідомлення новий вид державної допомоги передбачає плату за надані транспортні послуги з перевезень пасажирів автомобільним та електричним транспортом загального користування в Тернопільській міській територіальній громаді відповідно до рішення виконавчого комітету Тернопільської міської ради від 01.11.2021 № 980 «Про запровадження покілометрової оплати за надані транспортні послуги» (зі змінами). Надання державної допомоги передбачається 10 перевізникам: 2 комунальним підприємствам та 8 приватним. Усі перевізники обрані за результатом чергового конкурсу на перевезення пасажирів громадським транспортом у м. Тернополі, проведеного 03.04.2020. На підставі рішення виконавчого комітету Тернопільської міської ради від 15.04.2020 № 322 «Про затвердження протоколу засідання конкурсної комісії» Управлінням укладено з переможцями конкурсу договори на перевезення пасажирів автомобільним транспортом строком на 5 років.
- (25) Надавачем зазначено, що нова державна допомога гарантуватиме пасажирам насамперед якісніші послуги, оскільки перевізнику платитимуть лише за повноцінну і вчасно надану послугу, пасажир, як наслідок, отримуватиме рух транспорту за розкладом навіть у непопулярний час. Перевізник на залежатиме від кількості пасажирів й отримуватиме плату за виконану роботу відповідно до того, яку кількість рейсів здійснили його тролейбуси чи автобуси. Необхідності для перевізника адміністрування коштів – збору та обліку готівки – не буде. Він мотивований якісно та в повному обсязі виконувати план згідно з графіками, затвердженими замовником. Пільгові категорії населення не викликать роздратування у приватних компаній, прибуток яких більше не залежатиме від кількості пасажирів. Також з'являється можливість єдиної системи оплати незалежно від того, користується пасажир приватним чи комунальним транспортом.

Транспорт, незалежно від того приватний він чи комунальний, буде відповідати стандартам, які затверджує міська рада. У міста нарешті з'являється можливість не лише впливати на роботу перевізників, але й планувати та узгоджувати маршрути, прибираючи зовсім непопулярні чи такі, що дублюються. Місто також зможе запровадити справді єдиний квиток, який буде дійсним в усьому громадському транспорті, незалежно від форми власності. Крім того, з'явиться можливість зробити більш гнучку систему тарифів, у тому числі й квитки на певний час, тобто пасажиру не треба буде платити окремо під час кожної пересадки. Надання державної допомоги стимулюватиме розвиток транспортних послуг та безпеку перевезень.

(26) Згідно з рішенням виконавчого комітету Тернопільської міської ради від 01.11.2021 № 980 «Про запровадження покілометрової оплати за надані транспортні послуги» (зі змінами) впроваджено покілометрову оплату за надані транспортні послуги громадським пасажирським транспортом м. Тернополя. Затверджено Порядок розрахунку за надані транспортні послуги (далі – Порядок), який є складовою Методики розрахунку компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів міським пасажирським транспортом загального користування в Тернопільській міській територіальній громаді, затвердженої рішенням виконавчого комітету Тернопільської міської ради від 02.12.2020 № 38 (зі змінами) (далі – Методика).

(27) Додатком 1 до зазначеного рішення виконавчого комітету Тернопільської міської ради встановлено такий розмір покілометрової оплати за один кілометр (розрахунковий тариф) за надані транспортні послуги громадським пасажирським транспортом м. Тернополя:

1. Автомобільний транспорт:
  - 1.1. Автобуси малого класу – 30,91 грн/км.
  - 1.2. Автобуси середнього класу – 47,93 грн/км.
  - 1.3. Автобуси великого класу (дизельне паливо) – 63,36 грн/км.
  - 1.4. Автобуси великого класу (скраплений газ) – 55,17 грн/км.
2. Електричний транспорт:
  - тролейбуси великого та особливо великого класу – 54,57 грн/км.

(28) Порядок визначає механізм здійснення оплати перевізникам компенсаційних коштів за надані послуги, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів міськими маршрутними автомобілями та електричним транспортом загального користування в м. Тернополі. Відповідно до розділу 2 Порядку розрахунковим періодом є календарний місяць. Облік наданих транспортних послуг на одиницю транспортної роботи та облік суми доходів від перевезень пасажирів (виручка) проводиться на основі даних автоматизованої системи обліку оплати проїзду. Розрахунковий тариф на транспортні послуги – це необхідні (нормативні) розрахункові витрати на надання транспортних послуг з урахуванням розміру планового прибутку не більше 10 % від планової собівартості на одиницю транспортної роботи. Транспортні послуги надаються перевізником згідно з договором про організацію надання транспортних послуг, що укладається між замовником та перевізником за результатом конкурсу. Оплата замовником наданих перевізником транспортних послуг здійснюється шляхом перерахування коштів на розрахунковий рахунок перевізника на підставі оформлених в установленому порядку актів виконаних робіт. Обсяги транспортної роботи розраховуються для кожного маршруту пасажирських перевезень у машино-кілометрах (км), що відповідає пробігу однієї одиниці рухомого складу з пасажиром на відстань в один кілометр. Вартість наданих перевізником транспортних послуг визначається як добуток виконаного обсягу транспортної роботи на затверджений розрахунковий тариф на транспортні послуги (вартість одного машино-кілометра пасажироперевезень).

(29) Відповідно до пункту 2.11 Порядку сума коштів, що підлягає перерахуванню перевізнику за надані транспортні послуги, визначається, згідно з пунктом 2.3 Методики, згідно з яким чиста фінансова різниця обчислюється за таким алгоритмом:

- витрати, понесені у зв'язку з виконанням зобов'язання з надання громадської послуги, що міститься в договорі про таку послугу;
- за вирахуванням будь-якого доходу, що виникає під час виконання зобов'язань із надання відповідної громадської послуги, у тому числі отримання доходу від реклами чи будь-якої іншої діяльності, яка не пов'язана з наданням відповідної громадської послуги тощо;
- за вирахуванням надходжень від тарифу чи будь-якого іншого доходу, отриманого під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання громадських послуг;
- за вирахуванням будь-яких інших компенсаційних виплат із бюджетів (державного, міського та громади), що стосується відповідної громадської послуги;
- враховується прибуток;
- дорівнює чистій фінансовій різниці.

(30) У пункті 2.11 Порядку наведена формула розрахунку оплати за надані транспортні послуги:

$$\text{Сперерах} = \text{Вит} - (\text{Дох} + \text{Ін} + \text{Кпн}), \text{ грн, де}$$

*Сперерах* – сума, що підлягає перерахунку перевізнику за надані транспортні послуги ПЗЕІ;

*Вит* – витрати, понесені у зв'язку з виконанням зобов'язань;

*Дох* – дохід від продажу усіх видів проїзних квитків – надходжень від тарифу (оплата послуг пасажиром);

*Ін* – інші доходи від надання додаткових послуг за іншими видами господарської діяльності, отримані під час виконання відповідних обов'язків щодо надання замовленої транспортної послуги, у тому числі дохід від реклами на транспортних засобах;

*Кпн* – сума компенсаційних виплат бюджетів (державного та місцевого бюджетів), що стосуються відповідної громадської послуги;

*Вит* – витрати, понесені у зв'язку з виконанням зобов'язань, визначаються:

$$\text{Вит} = \text{Отрф} * \text{Трозх}, \text{ грн, де:}$$

*Отрф* – обсяг фактично виконаної транспортної роботи, мкм;

*Трозх* – розрахунковий тариф, грн/мкм.

\*Показник обсягу фактично виконаної транспортної роботи (*Отрф*) у машино-кілометрах отримується з даних автоматизованої системи за розрахунковий період і містить показники транспортної роботи перевізника на маршрутах, враховуючи додаткові замовлення.

Обчислення розрахункового тарифу (*Трозх*) на транспортні послуги, які перевізник надаватиме згідно із замовленням, а саме вартість одного машино-км, здійснюється за формулою:

$$\text{Троз} = (\text{ППС} + \text{Приб}) / \text{Отр}, \text{ грн/мкм, де:}$$

*ППС* – повна планова (нормативно-розрахункова) собівартість замовлених транспортних перевезень, грн;

*Приб* – плановий прибуток, грн;

*Отпр* – плановий пробіг згідно з паспортами маршрутів (плановий обсяг транспортної роботи).

Сума коштів, що підлягає перерахунку, зменшується за неналежне виконання взятих зобов'язань, а саме:

при виконанні планового пробігу на маршрутах на звітний період менш ніж на 95 %;  
при оплаті праці водіїв у розмірі, нижчому, ніж передбачений при визначенні розрахункового тарифу на транспортні послуги.

$Сперкор = Сперерах * \%Vp * \%Vzn$ , де:

*Сперкор* – скоригована сума коштів, що підлягає перерахуванню перевізнику за надані транспортні послуги;

*Vp* – відсоток фактично виконаного пробігу на маршрутах до 95 % планового пробігу за відповідний звітний період. Відсоток виконання не може перевищувати 100 %;

*Vzn* – відсоток фактичної виплаченої середньої заробітної плати водіям до передбаченої заробітної плати водіям у розрахунковому тарифі.

(31) Відповідно до пункту 2.2 Методики перевізник забезпечує коректне відображення на окремих рахунках бухгалтерського обліку результатів фінансово-господарської діяльності відповідно до організаційної структури підприємства таким чином, щоб чітко відстежувати:

- витрати та доходи, пов'язані з 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 за різними видами діяльності. Ці методи мають базуватися на принципах бухгалтерського обліку – обумовленості, об'єктивності, прозорості та послідовності відповідно до міжнародновизнаних методологій бухгалтерського обліку, зокрема, калькуляції витрат за видом діяльності, та мають базуватися на даних аудиту й визначатись обліковою політикою підприємства.

(32) Згідно з пунктом 2.6 Методики при укладанні з одним перевізником декількох договорів з надання громадської послуги загальні витрати розподіляються як між різними договорами з надання громадської послуги та іншими видатками діяльності, так і між різними договорами з надання громадської послуги.

(33) Пунктом 2.7 Методики передбачено, що для підвищення прозорості та уникнення перехресних субсидій, якщо перевізник поряд із наданням ПЗЕІ займається й іншими видами діяльності, облікові рахунки різних видів діяльності повинні бути відокремлені та відповідати таким умовам:

- облікові рахунки, що відповідають кожному з видів діяльності, повинні бути окремими, а частка відповідних активів і постійних витрат повинна розподілятися відповідно до чинних положень бухгалтерського обліку та податкового законодавства;

- всі змінні витрати, відповідна частка постійних витрат і прибуток, пов'язані з будь-якою іншою діяльністю перевізника, не можуть бути віднесені до ПЗЕІ;

- витрати на надання ПЗЕІ повинні бути врівноважені доходами та виплатами від замовника транспортних послуг, без будь-якої можливості передачі доходу в інший сектор діяльності.

(34) Рішенням виконавчого комітету Тернопільської міської ради від 22.09.2021 № 847 «Про забезпечення роботи міського автомобільного транспорту» встановлено такі тарифи на послуги пасажирського міського автомобільного транспорту:

1. При розрахунку пасажиром безконтактною банківською картою, пристроєм із технологією NFC або разовим проїзним квитком встановити, для суб'єктів господарювання незалежно від форми власності тариф на послуги з перевезення пасажирів автомобільним транспортом у м. Тернополі в автобусах, що працюють у звичайному режимі руху і в режимі маршрутного таксі та за перевезення багажу (одне місце) – 10,00 грн.

2. При розрахунку пасажиром неперсоніфікованими електронними квитками встановити для суб'єктів господарювання незалежно від форм власності тариф на послуги з перевезення пасажирів автомобільним транспортом в автобусах, що працюють у звичайному режимі руху і в режимі маршрутного таксі та за перевезення багажу (одне місце) – 9,00 грн.

3. При розрахунку електронним квитком «Соціальна карта Тернополянина» встановити тариф на послуги з перевезення пасажирів автомобільним транспортом в автобусах, що працюють у звичайному режимі:

3.1. При проїзді в транспорті та за перевезення багажу (одне місце), який знаходиться в комунальній власності, – 8,00 грн.

3.2. При проїзді в транспорті, який знаходиться в інших формах власності:

- 8,00 грн та за перевезення багажу (одне місце);

- 4,00 грн для учнів / студентів та за перевезення багажу (одне місце).

4. При розрахунку електронним квитком «Соціальна карта Тернополянина» встановити тариф на послуги з перевезення пасажирів та за перевезення багажу (одне місце) автомобільним транспортом в автобусах, що працюють у режимі маршрутного таксі, для суб'єктів господарювання незалежно від форми власності – 8,00 грн.

### **3. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ**

#### **3.1. Щодо державної допомоги**

(35) 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.

(36) 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.

(37) Відповідно до частини першої статті 2 Закону державна допомога є недопустимою для конкуренції, якщо інше не встановлено цим Законом.

### 3.2. Послуги, що становлять загальний економічний інтерес

- (38) Згідно з пунктом 14 частини першої статті 1 Закону послуги, що становлять загальний економічний інтерес (далі – ПЗЕІ), – послуги, пов’язані із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, що не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки.
- (39) Відповідно до пункту 2 частини другої статті 3 Закону дія цього Закону не поширюється на підтримку господарської діяльності, пов’язаної з наданням ПЗЕІ, у частині компенсації обґрунтованих витрат на надання таких послуг.
- (40) 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.
- (41) 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».
- (42) 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 ПЗЕІ, 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 ПЗЕІ 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.
- (43) Відповідно до статті 262 (4) Угоди підприємства уповноважені надавати ПЗЕІ, 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.
- (44) 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 ПЗЕІ, функціонували на базі таких принципів і в таких умовах, зокрема економічного та фінансового характеру, які дозволять їм виконувати свої завдання.

- (45) Відповідно до статті 106 Договору ЄС підприємства, які здійснюють ПЗЕІ, підпорядковуються правилам конкуренції в таких межах, в яких застосування цих правил не перешкоджає виконанню, юридично або фактично дорученого їм спеціального завдання.
- (46) 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.
- (47) Комісія також вважає, що послуги, які визначаються як ПЗЕІ, повинні бути адресовані громадянам або бути в інтересах суспільства в цілому.
- (48) 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, заміських чи регіональних транспортних послуг, не підпадає під дію цього положення, якщо таке фінансування розглядається як компенсація за послуги, що надаються суб'єктами-одержувачами для здійснення публічних обов'язків. Для застосування цього критерію мають бути виконані такі умови:
- суб'єкт господарювання повинен виконувати зобов'язання з обслуговування населення, і ці зобов'язання чітко встановлені та визначені;
  - параметри, на підставі яких розраховується компенсація, визначені заздалегідь об'єктивним і прозорим способом;
  - компенсація не є надмірною і не перевищує необхідної суми для покриття всіх або частини витрат, понесених суб'єктом господарювання при наданні послуг загального економічного інтересу;
  - суб'єкт господарювання, який надає ці послуги, повинен бути обраний шляхом проведення процедури публічних закупівель. Якщо такої процедури не було дотримано, рівень необхідної компенсації визначається, ґрунтуючись на аналізі витрат, які є типовими для суб'єкта господарювання, який зміг би надавати такі послуги, з урахуванням відповідного доходу та обґрунтованого прибутку.
- (49) 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.

- (50) 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.
- (51) 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.
- (52) Повідомленням Комісії також встановлено детальні правила, якими буде задовольнятися кожен із критеріїв, передбачений Рішенням у справі Altmark.
- (53) Так, відповідно до першого критерію Рішення у справі Altmark передбачено покладання на суб'єкта господарювання зобов'язань із надання ПЗЕІ, які мають бути чітко визначені.
- Пунктом 52 Повідомлення Комісії передбачено, що покладання зобов'язання з надання ПЗЕІ повинно бути встановлено актом, який залежно від особливостей законодавства держави-члена може мати законодавчий або регуляторний характер, або оформлено договором. Грунтуючись на підході Комісії, у такому акті повинно, як мінімум, бути визначено:
- зміст і тривалість зобов'язань із надання ПЗЕІ;
  - назву суб'єкта господарювання і, де це необхідно, територію, на яку поширюються його послуги;
  - характер будь-яких виключних або спеціальних прав, які було надано державним органом влади суб'єкту господарювання щодо ПЗЕІ;
  - методику розрахунку компенсації, контролю та перегляду компенсації;
  - механізм для уникнення й повернення надмірної компенсації.
- (54) Зміст другого критерію Рішення у справі Altmark розкрито в розділі 3.4 Повідомлення Комісії.
- (55) Відповідно до пунктів 54 – 55 Повідомлення 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.
- (56) У пункті 57 Повідомлення Комісії встановлено, що у випадку якщо обґрунтований прибуток є частиною компенсації, методика розрахунку такого прибутку повинна бути визначена актом, який передбачає покладання зобов'язань із надання ПЗЕІ.

- (57) 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.
- (58) 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.  
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.
- (59) 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).

### **3.3. Віднесення послуг із перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування до ПЗЕІ**

- (60) 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.
- (61) 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.
- (62) Згідно із 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.
- (63) Згідно із 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.

(64) 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.

(65) 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.

(66) 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».

(67) 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.

(68) Враховуючи викладене, та з урахуванням визначення в пункті 14 частини першої статті 1 Закону та відповідного тлумачення в актах законодавства ЄС поняття ПЗЕІ, здійсненого відповідно до статті 264 Угоди, перевезення пасажирів міським автомобільним транспортом загального користування 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.

(69) Отже, надання підтримки Перевізникам у формі покілометрової оплати за надані транспортні послуги є компенсацією витрат, які пов'язані з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес.

## **4. ВИЗНАЧЕННЯ НАЛЕЖНОСТІ ЗАХОДУ ПІДТРИМКИ ДО ДЕРЖАВНОЇ ДОПОМОГИ**

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

(70) 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.

(71) 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.

(72) За наданою в Повідомленні інформацією, Перевізники здійснюють господарську діяльність у сфері перевезень пасажирів автомобільним та електричним транспортом у м. Тернополі.

(73) Отже, Перевізники є суб'єктами господарювання в розумінні Закону.

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

(74) 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.

(75) 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.

(76) Надання державної підтримки Перевізникам у формі покілометрової оплати за надані транспортні послуги здійснюється за рахунок коштів бюджету м. Тернополя, а отже, за рахунок місцевих ресурсів у розумінні Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

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

(77) 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.

(78) Стосовно компенсації витрат, пов'язаних із наданням послуг загального економічного інтересу, у своєму рішенні у справі Altmark Суд роз'яснив, що створення переваги

виключається в разі одночасного дотримання чотирьох критеріїв (пункт 70 зазначеного Повідомлення).

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

(79) 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 Перевізників з обслуговування населення чітко встановлені й визначені Методикою та відповідними договорами на перевезення пасажирів транспортом у Тернопільській міській територіальній громаді, що укладені між організатором – виконавчим комітетом Тернопільської міської ради та Перевізниками за результатами проведення конкурсу із визначення перевізників пасажирів на автобусних маршрутах загального користування.

Отже, вимогу критерію дотримано;

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

Параметри, на підставі яких розраховується компенсація, визначені розділом 2 Методики та розділом 2 Порядку, який є складовою Методики. Методика визначає механізм обчислення компенсації обґрунтованих витрат за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес – перевезення пасажирів міським пасажирським транспортом загального користування в Тернопільській територіальній громаді за регульованими цінами, у тому числі: автобусами, що працюють у звичайному режимі руху, тролейбусами. Порядок визначає механізм здійснення оплати перевізникам компенсаційних коштів за надані послуги, що становлять загальний економічний інтерес – перевезення пасажирів міськими маршрутними автомобілями та електричним транспортом загального користування в місті Тернополі.

Відповідно до розділу 2 Методики загальна сума компенсації за надання ПЗЕІ не повинна перевищувати суму, яка необхідна для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними при наданні ПЗЕІ витратами та доходами суб'єкта господарювання від надання ПЗЕІ, з урахуванням рівня прибутку. Обсяги транспортної роботи розраховуються для кожного маршруту пасажирських перевезень у машино-кілометрах (км), що відповідає пробігу однієї одиниці рухомого складу з пасажиром на відстань в один кілометр. Вартість наданих перевізником транспортних послуг визначається як добуток виконаного обсягу транспортної роботи на затверджений розрахунковий тариф на транспортні послуги (вартість одного машино-кілометра пасажироперевезень).

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.*

Згідно з пунктом 2.3 Методики обчислення чистої фінансової різниці здійснюється за таким алгоритмом:

- витрати, понесені у зв'язку з виконанням зобов'язання з надання громадської послуги, що міститься в договорі про таку послугу;
- за вирахуванням будь-якого доходу, що виникає під час виконання зобов'язань з надання відповідної громадської послуги, у тому числі отримання доходу від реклами

чи будь-якої іншої діяльності, яка не пов'язана з наданням відповідної громадської послуги тощо;

- за вирахуванням надходжень від тарифу чи будь-якого іншого доходу, отриманого під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання громадських послуг;

- за вирахуванням будь-яких інших компенсаційних виплат із бюджетів (державного, міського та громади), що стосуються відповідної громадської послуги;

- враховується прибуток;

- дорівнює чистій фінансовій різниці.

Пунктом 2.11 Порядку визначена формула розрахунку оплати за надані транспортні послуги.

Розділом 4 Методики визначені заходи щодо уникнення надмірної компенсації. Зокрема, у цьому розділі визначено, що з метою уникнення надмірної компенсації чи недостатньої компенсації під час обчислення фінансового результату від надання ПЗЕІ враховується кількісно виражений фінансовий вплив на діяльність перевізника. При здійсненні відшкодування компенсації за надання ПЗЕІ застосовуються заходи контролю у бюджетному процесі відповідно до Бюджетного кодексу України. У разі виявлення надання надмірної компенсації її повернення здійснюється в порядку, встановленому Бюджетним кодексом України.

Отже, вимогу критерію дотримано:

- *суб'єкт господарювання, який надає ці послуги, повинен бути обраний шляхом проведення процедури публічних закупівель, при цьому процедура має бути відкритою, прозорою та недискримінаційною, яка дозволяє обрати надавача послуг, який міг би забезпечити ці послуги з найменшими витратами для населення. Отже, ключовим критерієм процедури закупівель має бути ціна на послугу. Ця умова не вважається виконаною, коли в тендерній процедурі подається лише одна пропозиція.*

*Якщо такої процедури не було дотримано, рівень необхідної компенсації визначається на основі аналізу витрат, які є типовими для суб'єкта господарювання, який зміг би надавати такі послуги, з урахуванням відповідного доходу та обґрунтованого прибутку.*

Управління повідомило, що Перевізники були обрані на конкурсних засадах відповідно до рішень виконавчого комітету Тернопільської міської ради від 15.04.2020 № 322 «Про затвердження протоколу засідання конкурсного комітету».

Закон України «Про автомобільний транспорт» та Порядок проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081, не передбачають способу обрання автомобільного перевізника для роботи на автобусних маршрутах загального користування шляхом закупівлі відповідних послуг, та не передбачають потреби надання для участі в конкурсі такої конкурсної пропозиції, як вартість перевезення пасажирів, що унеможливує обрання перевізника за такими критеріями, як «найнижча вартість перевезення пасажирів» та «найнижча вартість транспортної роботи щодо обслуговування населення».

Водночас відповідно до Порядку витрати, понесені у зв'язку з виконанням зобов'язань, визначаються за формулою:

$V_{ит} = Отрф * Трозх$ , грн, де:

$Отрф$  – обсяг фактично виконаної транспортної роботи, мкм;

$Трозх$  – розрахунковий тариф, грн/мкм.

Обчислення розрахункового тарифу ( $Трозх$ ) на транспортні послуги, які перевізник надаватиме згідно із замовленням, а саме вартість одного машино-км, здійснюється за формулою:

$Трозх = (ППС + Приб) / Отр$ , грн/мкм, де:

*ППС* – повна планова (нормативно-розрахункова) собівартість замовлених транспортних перевезень, грн;

*Приб* – плановий прибуток, грн;

*Отрп* – плановий пробіг згідно з паспортами маршрутів (плановий обсяг транспортної роботи).

За інформацією Управління, повна планова собівартість (*ППС*) вирахована на основі даних Перевізників щодо планових витрат у зв'язку з виконанням зобов'язання з надання транспортної послуги. Планові витрати економічно обґрунтовані та визначені з урахуванням вимог законодавства, на підставі галузевих норм, ставок податків і зборів (обов'язкових платежів), прогнозного індексу цін виробників промислової продукції у плановому періоді, запланованого обсягу транспортної роботи тощо. Згідно з рішенням виконавчого комітету Тернопільської міської ради від 01.11.2021 № 980 «Про запровадження покілометрової оплати за надані транспортні послуги» (зі змінами) встановлено розмір покілометрової оплати за один кілометр (розрахунковий тариф) за надані транспортні послуги громадським пасажирським транспортом м. Тернополя для всіх Перевізників залежно від класу транспорту. Отже, рівень необхідної компенсації визначався відповідно до Методики та Порядку на основі аналізу витрат Перевізників з урахуванням відповідного доходу та обґрунтованого прибутку.

Отже, вимогу критерію дотримано.

(80) Враховуючи викладене, чотирьох сукупних критеріїв Altmark дотримано.

(81) Отже, оскільки умови надання державної підтримки Перевізникам у формі покілометрової оплати за надані транспортні послуги відповідають критеріям у справі Altmark, така підтримка не створює переваг для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності.

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

(82) 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. Ринком, у свою чергу, є сферою обороту товару (взаємозамінних товарів), на який протягом певного часу і в межах певної території є попит і пропозиція.

(83) Згідно з пунктом 187 Повідомлення Європейської комісії щодо поняття державної допомоги, згідно зі статтею 107 (1) ДФЄС, 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) Договору, існує тоді, коли держава надає фінансові переваги суб'єкту господарювання в лібералізованому секторі, де існує або може існувати конкуренція.

(84) За наданою Управлінням інформацією, ринок пасажирських перевезень у м. Тернополі є конкурентним. Пасажирські перевезення в м. Тернополі здійснюють 10 перевізників. Усі перевізники обрані за результатом чергового конкурсу на перевезення пасажирів громадським транспортом у м. Тернополі, проведеного 03.04.2020.



- (85) Водночас, відповідно до пунктів 3.2 та 3.3 Порядку, одержувачем бюджетних коштів є Перевізник, з яким за результатами проведеного конкурсу на перевезення пасажирів на тролейбусних та автобусних маршрутах загального користування у звичайному режимі руху та в режимі маршрутного таксі на території міста Тернопіль укладено відповідний договір. Основні критерії до одержувача бюджетних коштів: переможець конкурсу, з яким укладено договір на перевезення пасажирів на тролейбусних та автобусних маршрутах загального користування у звичайному режимі руху та в режимі маршрутного таксі на території Тернопільської міської територіальної громади, здійснює надання транспортних послуг із перевезення пасажирів на тролейбусних та автобусних маршрутах загального користування у звичайному режимі руху та в режимі маршрутного таксі відповідно до договору.
- (86) Відповідно до Повідомлення надання державної допомоги передбачається 10 перевізникам: 2 комунальним підприємствам та 8 приватним, тобто всім перевізникам, з якими укладені договори за результатом конкурсу, оскільки основним критерієм для отримання державної підтримки є перемога в конкурсі та надання транспортних послуг відповідно до договору.
- (87) Крім цього, умови надання повідомленої державної підтримки у формі покілометрової оплати за надані транспортні послуги відповідають критеріям у справі Altmark і така підтримка не створює переваг для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності.
- (88) Отже, за таких умов надання державної підтримки Перевізникам у формі покілометрової оплати за надані транспортні послуги не спотворює економічної конкуренції.

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

- (89) Враховуючи викладене, підтримка, яку надає Управління транспортних мереж та зв'язку Тернопільської міської ради Перевізникам у формі покілометрової оплати за надані транспортні послуги, що надається на підставі рішення виконавчого комітету Тернопільської міської ради від 01.11.2021 № 980 «Про запровадження покілометрової оплати за надані транспортні послуги» (зі змінами), Програми розвитку пасажирського транспорту на 2021 – 2023 роки», затвердженої рішенням Тернопільської міської ради від 18.12.2020 № 8/2/11 (зі змінами), Методики розрахунку компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес – перевезення пасажирів міським пасажирським транспортом загального користування у Тернопільській міській територіальній громаді, затвердженої рішенням виконавчого комітету Тернопільської міської ради від 02.12.2020 № 38 (зі змінами), **не є державною допомогою** відповідно до частини другої статті 3 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».
- (90) 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 12<sup>1</sup> Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 8 і 10 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», пунктами 2, 4 розділу II та пунктом 14 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 березня 2016 року № 2-рп, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 04 квітня 2016 року за № 501/28631 (зі змінами), за інформацією, наданою Управлінням транспортних мереж та зв'язку Тернопільської міської ради, Тимчасова адміністративна колегія Антимонопольного комітету України

### ПОСТАНОВИЛА:

Визнати, що підтримка, яку надає Управління транспортних мереж та зв'язку Тернопільської міської ради Перевізникам у формі покілометрової оплати за надані транспортні послуги, що надається на підставі рішення виконавчого комітету Тернопільської міської ради від 01.11.2021 № 980 «Про запровадження покілометрової оплати за надані транспортні послуги» (зі змінами), Програми розвитку пасажирського транспорту на 2021 – 2023 роки, затвердженої рішенням Тернопільської міської ради від 18.12.2020 № 8/2/11 (зі змінами), Методики розрахунку компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес – перевезення пасажирів міським пасажирським транспортом загального користування у Тернопільській міській територіальній громаді, затвердженої рішенням виконавчого комітету Тернопільської міської ради від 02.12.2020 № 38 (зі змінами), **не є державною допомогою** відповідно до частини другої статті 3 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

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 Колегії

Ірина КОПАЙГОРА