



## АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

### РОЗ'ЯСНЕННЯ З ПИТАНЬ ЗАСТОСУВАННЯ ЗАКОНОДАВСТВА У СФЕРІ ДЕРЖАВНОЇ ДОПОМОГИ

16 лютого 2023 р.

Київ

№ 2-рр/дд

Антимонопольний комітет України, розглянувши подання Департаменту моніторингу і контролю державної допомоги від 10.02.2023 № 500-01/25-П,

#### ВСТАНОВИВ:

На підставі аналізу прийнятих рішень Антимонопольного комітету України (далі – Комітет) щодо надання підтримки суб'єктам господарювання, які надають послуги з перевезень пасажирів автомобільним транспортом, Комітет сформував практику оцінки відповідної підтримки, зокрема, щодо визнання підтримки таких суб'єктів господарювання недопустимою державною допомогою.

Враховуючи актуальність питання, Комітет вбачає за необхідне надати роз'яснення з питань застосування законодавства у сфері державної допомоги, зокрема, щодо поширення дії Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» на суб'єктів господарювання, які надають послуги з перевезень пасажирів автомобільним транспортом.

#### *1. Правові наслідки недотримання конкурсних засад під час визначення перевізника на автобусному маршруті загального користування*

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.

Відповідно до статті 43 Закону України «Про автомобільний транспорт» **визначення автомобільного перевізника на автобусному маршруті загального користування здійснюється виключно на конкурсних засадах.**

Згідно із частиною першою статті 44 Закону України «Про автомобільний транспорт» організація проведення конкурсу та визначення умов перевезень покладаються на органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування.

Процедуру підготовки та проведення конкурсу з перевезення пасажирів на міжміських та приміських автобусних маршрутах загального користування, що виходять за межі території області, на міжміських та приміських автобусних маршрутах загального користування, що проходять територією двох або більше територіальних громад та не виходять за межі території Автономної Республіки Крим чи області, на міських, приміських та міжміських автобусних маршрутах загального користування, що не виходять за межі території однієї територіальної громади, визначено Порядком проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081.

Згідно з практикою Комітету, у випадку, якщо отримувачем державної допомоги є суб'єкт господарювання, якого було визначено автомобільним перевізником на автобусному маршруті загального користування без проведення конкурсу або з порушенням законодавства щодо проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, такі дії **порушуватимуть національне законодавство** і підтримка такого суб'єкта господарювання буде визнана Комітетом **недопустимою державною допомогою**.

*2. Віднесення послуг у сфері перевезень пасажирів автомобільним транспортом до послуг, що становлять загальний економічний інтерес*

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.

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.

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.

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.

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».

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.

Згідно з пунктом 14 частини першої статті 1 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» (далі – Закон) 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.

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 (далі – Договір), зокрема відповідну судову практику Суду Європейського Союзу, а також відповідне вторинне законодавство, рамкові положення, керівні принципи та інші чинні адміністративні акти Європейського Союзу.

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».

Враховуючи викладене, з урахуванням визначення в пункті 14 статті 1 Закону та відповідного тлумачення в актах законодавства ЄС поняття ПЗЕІ, здійсненого відповідно до статті 264 Угоди, послуги з перевезення пасажирів громадським транспортом, а саме автотранспортом, пов'язані із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, що не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки та є послугами загального економічного інтересу.

*3. Умови, за наявності яких державна підтримка суб'єкта господарювання на здійснення заходів із забезпечення надання послуг із перевезень пасажирів автомобільним транспортом визнається Комітетом такою, що не є державною допомогою та не потребує повідомлення Комітету*

Відповідно до пункту 1 частини першої статті 1 Закону державна допомога суб'єктам господарювання – 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.

Отже, державна підтримка є державною допомогою, якщо одночасно виконуються такі умови:

- підтримка надається суб'єкту господарювання;
- фінансування державної підтримки 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.

Відповідно до частини другої статті 3 Закону дія Закону не поширюється, зокрема, на підтримку господарської діяльності, пов'язаної з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес, у частині компенсації обґрунтованих витрат на надання таких послуг.

У своєму рішенні від 24.07.2003 № 280/00 у справі Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH Європейський суд (далі – Рішення у справі Альтмарк, критерії Altmark) визнав, що компенсація витрат суб'єкта господарювання, пов'язаних із наданням ПЗЕІ, не є державною допомогою у значенні статті 107 ДФЄС, за умови, що задовольняються чотири сукупних критерії:

1) суб'єкт господарювання, що отримує компенсацію, повинен фактично виконувати зобов'язання щодо надання ПЗЕІ, а послуги повинні бути чітко визначені договором,

регуляторним чи іншим актом органу державної влади чи органу місцевого самоврядування, який повинен містити:

- зміст і тривалість зобов'язань з надання ПЗЕІ;
- назву суб'єкта господарювання і, де це необхідно, територію, на яку поширюються його послуги;
- перелік будь-яких виключних або спеціальних прав, які було надано державним органом влади чи органом місцевого самоврядування суб'єкту господарювання щодо ПЗЕІ;
- механізм розрахунку компенсації, контролю та перегляду компенсації;
- заходи для уникнення й повернення надмірної компенсації;

2) механізм, на підставі якого розраховується компенсація, визначений заздалегідь об'єктивним і прозорим способом із метою уникнення надання суб'єкту господарювання економічних переваг порівняно з конкуруючими суб'єктами;

3) розмір компенсації за надання ПЗЕІ, не є надмірним, а саме не перевищує розміру, необхідного для покриття усіх або частини витрат, понесених внаслідок виконання зобов'язань з надання цих послуг, з урахуванням відповідного доходу та обґрунтованого прибутку за надання таких послуг;

4) суб'єкт господарювання, що надає ПЗЕІ, повинен бути обраний шляхом проведення процедури відкритих торгів (конкурсу) або будь-якої іншої конкурентної процедури, передбаченої законодавством, яка б дозволила обрати пропозицію за найнижчою ціною за надання таких послуг. Якщо такої процедури не може бути дотримано, рівень компенсації визначається на основі аналізу витрат, які поніс би типовий суб'єкт господарювання, володіючи усіма необхідними засобами, що відповідають вимогам для надання таких послуг, з урахуванням відповідного доходу та обґрунтованого прибутку для виконання зобов'язань.

Згідно з пунктом «е» Додатка XXIII до Глави 10 Угоди виключні права – це права, що надаються певному суб'єкту господарювання, на підставі нормативно-правового акта, надавати послугу чи здійснювати певну діяльність в межах визначеного регіону.

Відповідно до пункту «f» Додатка XXIII до Глави 10 Угоди спеціальними правами є права, надані обмеженій кількості суб'єктів господарювання, які в межах визначеного регіону та в інший спосіб, ніж обумовлено об'єктивними, пропорційними та недискримінаційними критеріями:

- обмежують до двох чи більше кількість таких суб'єктів господарювання, яким дозволяється надавати послугу чи здійснювати діяльність, або
- визначають декілька конкуруючих суб'єктів господарювання, яким дозволяється надавати послуги чи здійснювати діяльність, або
- надають будь-якому суб'єкту або суб'єктам господарювання будь-які переваги, які істотно впливають на здатність будь-якого іншого суб'єкта господарювання надавати таку ж саму послугу або здійснювати таку ж діяльність в межах тієї ж географічної одиниці за практично однакових умов.

Отже, якщо фінансування суб'єкта господарювання спрямоване на підтримку господарської діяльності, пов'язаної з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес, і при цьому сукупно виконуються всі чотири критерії Рішення у справі Altmark, така підтримка **не є державною допомогою** через відсутність будь-яких переваг.

Разом із тим, згідно зі статтею 263 (4) Угоди, Сторони протягом п'яти років із 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 відстежувалося 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.

*4. Вимоги (критерії допустимості), за умови виконання яких державна підтримка суб'єкта господарювання на здійснення заходів із забезпечення надання послуг із перевезень пасажирів автомобільним транспортом визнається Комітетом такою, що є допустимою державною допомогою*

Перевезення пасажирів автомобільним транспортом пов'язане із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, що не можуть надаватися на комерційній основі без державної допомоги та є послугами загального економічного інтересу, і така державна допомога може бути визнана допустимою відповідно до частини першої статті 6 Закону.

У разі коли критеріїв Altmark не дотримано, для оцінки допустимості державної допомоги у вигляді компенсації за надання послуг із перевезення пасажирів автомобільним транспортом застосовується Регламент (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги пасажирських перевезень залізничним і дорожнім транспортом (далі – Регламент).

Згідно зі статтею 93 Договору допомога суб'єктам господарювання визнається сумісною з положеннями Договору, якщо вона забезпечує потреби координації транспорту або якщо вона є відшкодуванням за виконання окремих зобов'язань, притаманних поняттю громадської послуги.

Абзацом другим частини першої статті 1 Регламенту встановлено, що цим Регламентом визначено умови, на яких замовники транспортних послуг, у разі встановлення спеціальних обов'язків із надання послуг громадських пасажирських перевезень або замовлення послуг у рамках спеціальних обов'язків, повинні компенсувати витрати, що виникають у перевізників, та/або надавати виключні права в обмін на виконання спеціальних обов'язків із надання послуг громадських пасажирських перевезень.

Відповідно до статті 2 Регламенту виключне право – право, що дозволяє перевізнику здійснювати певні види діяльності у сфері надання послуг громадських пасажирських перевезень на певному маршруті або в певному регіоні, за винятком будь-яких інших таких перевізників.

Згідно зі статтею 2 Регламенту спеціальним обов'язком з надання послуг у сфері громадських пасажирських перевезень, які є ПЗЕІ, є вимога, визначена або встановлена замовником транспортних послуг, щодо забезпечення надання послуг громадських пасажирських перевезень, що є ПЗЕІ, надання яких перевізник, зважаючи на власні комерційні інтереси, не здійснював би взагалі або не здійснював би в такому самому обсязі та на таких самих умовах без отримання при цьому винагороди.

Відповідно до частини другої статті 3 Регламенту замовник транспортних послуг повинен компенсувати перевізникам сумарний позитивний або негативний фінансовий результат від витрат та доходів, що виникли в результаті виконання спеціальних тарифних обов'язків, установлених через загальні правила у спосіб, що дає змогу уникнути надання надлишкових компенсаційних виплат.

Пунктом 2 додатка до Регламенту передбачено, що компенсаційні виплати не повинні перевищувати суму, що відповідає сумарному фінансовому результату, еквівалентному загальній сумі позитивних або негативних результатів від виконання спеціальних обов'язків із надання послуг громадських пасажирських перевезень в частині витрат та доходів перевізника.

Для розрахунку сумарного фінансового результату замовник транспортних послуг повинен керуватися схемою, зазначеною в пункті 2 додатка до Регламенту.

Згідно із частиною першою статті 4 Регламенту в договорах про організацію надання послуг громадських пасажирських перевезень та загальних правилах необхідно:

а) чітко визначати спеціальні обов'язки з надання послуг громадських пасажирських перевезень, визначених у цьому Регламенті та встановлених відповідно до його статті 2а, яких повинен дотримуватися перевізник, та щодо відповідних географічних регіонів;

б) заздалегідь встановити, в об'єктивний і прозорий спосіб:

- параметри для обчислення компенсаційного платежу, якщо такий є;

- та характер і обсяг будь-яких наданих виключних прав, у спосіб, що дає змогу уникнути надлишкових компенсаційних виплат;

в) визначити механізми розподілу витрат, пов'язаних із наданням послуг. Зокрема, такі витрати можуть включати витрати на персонал, енергію, податки і збори на інфраструктуру, технічне обслуговування та ремонт громадських транспортних засобів, парк рухомого складу та установки, необхідні для надання послуг пасажирських перевезень, постійні витрати та відповідну окупність капіталу.

Відповідно до частини другої статті 4 Регламенту в договорах про організацію надання послуг громадських пасажирських перевезень та загальних правилах повинно бути визначено механізми розподілу доходу від продажу квитків, який може залишатися в перевізників, відшкодовуватися замовнику транспортних послуг або розподілятися між ними.

Частиною третьою статті 4 Регламенту строк дії договорів про організацію надання послуг громадських пасажирських перевезень повинен бути обмеженим та не перевищувати 10 років для послуг нерегулярних і регулярних автобусних перевезень, 15 років для послуг пасажирських перевезень залізничними або іншими видами рейкового транспорту.

Частина четверта статті 4 Регламенту передбачає, що за необхідності, зважаючи на умови амортизації активів, строк дії договорів про організацію надання послуг громадських пасажирських перевезень може бути продовжений щонайбільше на 50 %, якщо перевізник надає активи, що є значущими відносно всіх активів, необхідних для надання послуг пасажирських перевезень, передбачених у договорі про організацію надання послуг громадських пасажирських перевезень та пов'язаних переважно з наданням послуг пасажирських перевезень за договором.

Частиною другою статті 5 Регламенту встановлено, що підконтрольні органу влади підприємства, які надають послуги громадських пасажирських перевезень, не мають права брати участь у тендерних процедурах, предметом яких є надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території дії замовника транспортних послуг.

Відповідно до частини першої статті 9 Регламенту компенсаційні виплати за надання послуг громадських пасажирських перевезень або за виконання спеціальних тарифних обов'язків, установлених через загальні правила, виплачені відповідно до цього Регламенту, є сумісними зі спільним ринком.

Пунктом 5 додатка до Регламенту передбачено, що для підвищення рівня прозорості та уникнення перехресного субсидування, якщо перевізник надає не лише послуги, за які він отримує компенсаційні виплати відповідно до покладених на нього спеціальних обов'язків з надання громадських перевезень, але при цьому він також здійснює інші види діяльності, рахунки зазначених послуг повинні бути відокремлені в такий спосіб, щоб вони відповідали щонайменше таким умовам:

- операційні рахунки, що відповідають кожному виду діяльності, повинні бути відокремлені, а співвідношення відповідних активів та постійних витрат повинно бути розподілено згідно із чинними правилами обліку та оподаткування;

- всі змінні витрати, відповідний внесок у постійні витрати та обґрунтований прибуток, пов'язані з будь-якою іншою діяльністю перевізника, у жодному разі не можуть покриватися за рахунок відповідних послуг громадських пасажирських перевезень;

- витрати на надання послуг громадських пасажирських перевезень повинні бути збалансовані в частині покриття за рахунок операційного доходу та виплат від органів публічної влади, без будь-якої можливості перенесення доходу на інший сектор діяльності перевізника.

З метою дотримання норм Регламенту надавач державної допомоги має надати Комітету:

1) копію договору, на підставі якого отримувач державної підтримки здійснює свою діяльність з надання послуг із перевезень пасажирів автомобільним транспортом.

Зазначений договір повинен містити:

- зміст і тривалість зобов'язань з надання послуг із перевезень пасажирів автомобільним транспортом, які є ПЗЕІ;
- назву суб'єкта господарювання і, де це необхідно, територію, на яку поширюються його послуги;
- механізм розрахунку компенсації, контролю та перегляду компенсації;
- заходи для уникнення й повернення надмірної компенсації;
- перелік будь-яких виключних або спеціальних прав, які було надано суб'єкту господарювання щодо послуг із перевезень пасажирів автомобільним транспортом, які є ПЗЕІ;
- механізми визначення розподілу витрат, пов'язаних із наданням послуг;
- механізми розподілу доходу від продажу квитків, який може залишатися в отримувача державної допомоги, відшкодовуватися надавачу державної допомоги або розподілятися між ними;

2) копію затвердженого нормативно-правового або розпорядчого акта, у якому, відповідно до пункту 2 додатка до Регламенту, повинні бути чітко визначені:

- механізм, на підставі якого розраховується та переглядається компенсація за надання послуг з перевезень пасажирів автомобільним транспортом, враховуючи, що сума компенсації не повинна перевищувати суми, необхідної для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними витратами та отриманими доходами суб'єкта господарювання при наданні вказаних послуг, з урахуванням рівня обґрунтованого прибутку;
- заходи щодо уникнення та повернення компенсації у випадку надання надмірної компенсації;

3) розрахунки обчислення суми, яка необхідна для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними при наданні ПЗЕІ витратами та доходами суб'єкта господарювання від надання ПЗЕІ;

4) підтвердні документи обрання отримувача державної допомоги шляхом проведення конкурентної процедури публічних закупівель;

5) копію наказу про затвердження облікової політики на підприємстві отримувача державної допомоги, яка передбачає ведення ним окремого бухгалтерського обліку за кожним видом діяльності таким чином, що забезпечується належний розподіл доходів і витрат на надання послуг, на які спрямовується державна допомога, і на надання інших послуг.

*5. Приклади рішень Комітету щодо здійснення оцінки допустимості державної допомоги суб'єктам господарювання на здійснення заходів із забезпечення надання послуг із перевезень пасажирів автомобільним транспортом*

*5.1. Визнання державної підтримки допустимою державною допомогою за умови виконання зобов'язань*

З практики Комітету вбачається, що найчастіше відсутні в надавачів державної допомоги саме опис механізму виплати компенсації та параметрів розрахунку, контролю й перегляду компенсації (методика розрахунку компенсації, контролю та перегляду компенсації) та механізм для уникнення й повернення надмірної компенсації.

Комітет прийняв рішення про визнання підтримки органом місцевого самоврядування (далі – Надавач 1) суб'єкту господарювання (далі – Отримувач 1) у формі капітальних трансфертів, зокрема на придбання рухомого складу (оновлення застарілого рухомого складу) з метою покращення якості поїздок громадським транспортом завдяки підвищенню стандартів якості, державною допомогою.

Відповідний висновок Комітет зробив з огляду на те, що повідомлена державна підтримка не відповідає чотирьом сукупним критеріям Altmark, а отже, не може вважатися компенсацією обґрунтованих витрат на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини другої статті 3 Закону.

Разом із цим повідомлена підтримка відповідає усім чотирьом умовам державної допомоги.

Під час проведення оцінки заходу на допустимість, відповідно до Регламенту, Комітет встановив, що Отримувач 1 визначений перевізником на автобусних маршрутах загального користування на конкурсних засадах згідно із Законом України «Про автомобільний транспорт».

Проте Комітет також встановив невиконання норм Регламенту, зокрема, відсутній механізм розрахунку компенсації та параметри для визначення компенсації, уникнення й відшкодування будь-якої можливої надмірної компенсації. Як наслідок така компенсація не може бути належним чином розрахована й перевірена.

Отже, Комітет визнав повідомлену державну допомогу допустимою за умови виконання Надавачем 1 відповідних зобов'язань, зокрема, які полягають у розробленні та затвердженні нормативно-правового або розпорядчого акта, у якому повинні бути чітко визначені:

- механізм, на підставі якого розраховується та переглядається компенсація за надання послуг перевезень пасажирів автомобільним транспортом, враховуючи, що сума компенсації не повинна перевищувати суми, необхідної для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними витратами та отриманими доходами суб'єкта господарювання при наданні вказаних послуг, з урахуванням рівня обґрунтованого прибутку;

- заходи щодо уникнення та повернення компенсації у випадку надання надмірної компенсації, та встановив Надавачу 1 строк виконання цих зобов'язань.

У визначений рішенням Комітету строк Надавач 1 розробив та надав Комітету Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес (далі – Методика), затверджену рішенням відповідного органу місцевого самоврядування. Затверджена Методика містила, зокрема:

- механізм, на підставі якого розраховується та переглядається компенсація за надання послуг перевезень 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 рівня обґрунтованого прибутку;



- заходи щодо уникнення та повернення компенсації у випадку надання надмірної компенсації;
- перелік витрат, що можуть бути компенсовані;
- умови щодо належного розподілу доходів і витрат на надання послуг, на які спрямовується державна допомога, і на надання інших послуг.

За результатами аналізу Методики Комітет встановив, що зазначений документ відповідає нормам додатка до Регламенту.

Відтак Комітет прийняв рішення про визнання наданих Надавачу 1 зобов'язань виконаними.

## *5.2. Визнання державної підтримки недопустимою державною допомогою*

Аналізуючи рішення Комітету, можна виокремити випадки порушення надавачами державної допомоги та суб'єктами господарювання, які надають послуги перевезення пасажирів автомобільним транспортом, законодавства у сфері автомобільного транспорту, а саме обрання суб'єкта господарювання на конкурсних засадах.

Комітет розглянув справу про державну допомогу щодо надання органом місцевого самоврядування (далі – Надавач 2) підтримки суб'єкту господарювання (далі – Отримувач 2) у формі дотації на покриття збитків від надання послуг пасажирським автомобільним транспортом загального користування, включаючи втрати від безкоштовного перевезення пасажирів муніципальним автотранспортом у дні відзначення загальнодержавних, загальноміських, новорічних та інших свят і заходів.

У рамках рішення Комітет встановив, що повідомлена підтримка Отримувачу 2, який є суб'єктом господарювання, за рахунок місцевого бюджету, створює для нього переваги та призводить до спотворення економічної конкуренції, а отже, така підтримка є державною допомогою.

Водночас Комітет встановив, що Отримувача 2 було визначено перевізником без проведення конкурсу. Отже, зазначена державна допомога не може кваліфікуватися як компенсація за послуги загального економічного інтересу у зв'язку з **недотриманням вимог національного законодавства**, а саме статті 43 Закону України «Про автомобільний транспорт», у частині призначення автомобільного перевізника на конкурсних засадах.

Як наслідок Комітет визнав повідомлену державну допомогу **недопустимою державною допомогою** для конкуренції відповідно до Закону.

Водночас, оскільки Отримувач 2 отримав державну допомогу до прийняття рішення Комітету, Комітет визнав її незаконною й зобов'язав припинити та повернути Надавачу 2.

Зазначене рішення Комітету Надавач 2 оскаржив у судовому порядку. Однак суди всіх інстанцій, враховуючи Верховний Суд у складі колегії суддів Касаційного адміністративного суду, встановили, що Комітет прийняв рішення в межах повноважень, відповідно до чинних законів України, що підтверджує його чинність та правомірність.

Враховуючи наведене, з урахуванням норм вторинного законодавства Європейського Союзу, керуючись статтею 7 Закону України «Про Антимонопольний комітет України» та пунктом 4 частини другої статті 8 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», Антимонопольний комітет України надає такі

### **РОЗ'ЯСНЕННЯ:**

1. Отримувач державної допомоги (суб'єкт господарювання, який надає послуги з перевезень пасажирів автомобільним транспортом) має бути визначений на конкурсних засадах відповідно до вимог законодавства.

Якщо отримувачем державної допомоги є суб'єкт господарювання, якого було визначено перевізником на автобусному маршруті загального користування без проведення конкурсу або з порушенням законодавства щодо проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, відповідна державна допомога **є недопустимою для конкуренції і підлягає припиненню та поверненню** в порядку, визначеному Законом України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

2. Послуги з перевезення пасажирів громадським транспортом, а саме автотранспортом, пов'язані із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, що не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки, а отже, є послугами загального економічного інтересу.

3. Відповідно до статті 3 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» дія 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.

Компенсація витрат суб'єкта господарювання, яка спрямована на підтримку господарської діяльності, пов'язаної з наданням послуг перевезення пасажирів громадським транспортом, **не є державною допомогою** за умови дотримання чотирьох сукупних критеріїв, викладених у рішенні Європейського суду від 24.07.2003 № 280/00 Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH.

4. У разі коли критеріїв, викладених у рішенні Європейського суду від 24.07.2003 № 280/00 Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, не дотримано, для проведення оцінки допустимості державної допомоги під час надання послуг перевезення пасажирів громадським транспортом застосовується Регламент (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги пасажирських перевезень залізничним і дорожнім транспортом.

Голова Комітету

Ольга ПІЩАНСЬКА