



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РОЗ'ЯСНЕННЯ З ПИТАНЬ ЗАСТОСУВАННЯ ЗАКОНОДАВСТВА У СФЕРІ ДЕРЖАВНОЇ ДОПОМОГИ

25 травня 2023 р.

Київ

№ 5-пр/дд

Антимонопольний комітет України, розглянувши подання Департаменту моніторингу і контролю державної допомоги від 25.05.2023 № 500-01/130-п,

ВСТАНОВИВ:

На підставі аналізу інформації, отриманої з реєстру державної допомоги, який складається та ведеться Уповноваженим органом за результатами проведення моніторингу державної допомоги та на підставі інформації про чинну державну допомогу, яка подається надавачами такої допомоги до Антимонопольного комітету України (далі – Комітет), встановлено, що майже всі рішення Комітету, прийняті за результатами розгляду повідомлень про державну допомогу суб'єктам господарювання, які надають послуги у сфері пасажирських перевезень, містять зобов'язання щодо розробки та затвердження надавачем державної допомоги нормативно-правових або розпорядчих актів, у яких повинні бути чітко визначені: механізм, на підставі якого розраховується та переглядається компенсація за надання послуг у сфері пасажирських перевезень, а також заходи щодо уникнення та повернення компенсації у випадку надання надмірної компенсації.

Відтак до Комітету надходять звернення від органів влади про надання роз'яснень із питань розробки нормативно-правового або розпорядчого акта, який включатиме відповідний механізм (методики розрахунку компенсації за надання послуг у сфері пасажирських перевезень, які є послугами, що становлять загальний економічний інтерес (далі – ПЗЕІ), контролю та перегляду такої компенсації).

Враховуючи викладене, Комітет вбачає за потрібне надати роз'яснення з питань застосування законодавства у сфері державної допомоги, зокрема щодо розробки методики розрахунку компенсації за надання послуг у сфері пасажирських перевезень, які є ПЗЕІ, контролю та перегляду такої компенсації.

- 1. Узагальнена практика Комітету щодо розгляду повідомлень про державну допомогу суб'єктам господарювання, які надають послуги у сфері пасажирських перевезень, які є послугами, що становлять загальний економічний інтерес*

Транспорт – важлива складова частина виробничої інфраструктури України, яка забезпечує життєдіяльність суспільства у всіх виробничих сферах. У галузі пасажирських перевезень головним завданням вважається оптимізація існуючої транспортної мережі, пріоритетність розвитку екологічного транспорту, приведення обсягів роботи пасажирського транспорту у відповідність до потреб населення в перевезеннях.

Велика кількість повідомлень про надання державної допомоги, що стосуються надання компенсації суб'єктам господарювання, що надають послуги пасажирських перевезень у сферах автомобільного, електричного та залізничного транспорту.

Під час розгляду цих повідомлень надавачі державної допомоги зазначали, що встановлені тарифи на послуги з перевезення пасажирів громадським транспортом є нижчими від економічно обґрунтованих, оскільки ґрунтуються на принципах забезпечення доступності транспортних послуг та захисту малозабезпечених громадян і створення умов для здійснення сталих і безпечних пасажироперевезень. Чинні тарифи на такі послуги не покривають фактичних витрат підприємств. Недоотримання доходів призводить до погіршення фінансово-економічного стану перевізника, ризику значної затримки виплати заробітної плати працівникам та погіршення матеріально-технічної бази, що в результаті призведе до відсутності в існуючій системі транспортної інфраструктури потенційних можливостей для забезпечення необхідної рухомості населення, мобільності трудових ресурсів, різкого зниження безпеки функціонування пасажирського транспорту в країні. Відтак з метою недопущення таких наслідків органи державної влади та місцевого самоврядування здійснюють відшкодування витрат перевізників шляхом надання державної підтримки.

Фінансування суб'єктів господарювання, що надають послуги у сфері пасажирських перевезень за рахунок ресурсів держави та місцевих ресурсів, здійснюється в різних формах (переважно це субсидія, гарантія, поточні та капітальні трансферти) та надається, зокрема на компенсацію витрат, пов'язаних із наданням зазначених ПЗЕІ.

Надання державної допомоги таким суб'єктам забезпечить вдосконалення існуючої транспортної мережі, приведення обсягів руху пасажирського транспорту відповідно до потреб населення в перевезеннях.

Таким чином, за відсутності державної допомоги неможливе належне надання послуг у сфері пасажирських перевезень, які є ПЗЕІ.

На сьогодні Комітетом уже сформовано відповідну практику на основі аналізу державної допомоги у сфері пасажирських перевезень, які є ПЗЕІ.

2. Практика здійснення оцінки допустимості державної допомоги для компенсації витрат перевізникам за надання послуг у сфері пасажирських перевезень

Для проведення оцінки допустимості такої державної допомоги Комітетом застосовуються вимоги [Регламенту \(ЄС\) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги пасажирських перевезень залізничним і дорожнім транспортом](#) (далі – Регламент). Регламент встановлює умови, за яких державна допомога у вигляді компенсації витрат перевізникам за надання послуг у сфері пасажирських перевезень, вважається сумісною з внутрішнім ринком, а саме:

1) суб'єкт господарювання, що отримує компенсацію, повинен фактично виконувати зобов'язання щодо надання послуг у сфері пасажирських перевезень, які є ПЗЕІ, а послуги повинні бути чітко визначені договором, який повинен містити:

- чітке визначення спеціальних обов'язків із надання таких послуг та території, на якій вони діють;
- заздалегідь встановлені в об'єктивний і прозорий спосіб:
 - механізм розрахунку компенсації, контролю та перегляду компенсації за надання послуг у сфері пасажирських перевезень, які є ПЗЕІ;
 - характер й обсяг будь-яких наданих виключних прав у спосіб, що дає змогу уникнути надлишкових компенсаційних виплат;
- визначення переліку витрат, пов'язаних із наданням послуг у сфері пасажирських перевезень, які є ПЗЕІ;

- визначення механізму розподілу доходу від продажу проїзних квитків, який може: залишатися в перевізників, відшкодовуватися органу державної або місцевої влади, що забезпечують організацію перевезення пасажирів або розподілятися між ними;

2) строк дії договору про надання послуг пасажирських перевезень повинен бути обмеженим та не перевищувати: 10 років для пасажирських перевезень автомобільним транспортом, 15 років для послуг пасажирських перевезень залізничними або іншими видами рейкового транспорту;

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

4) розмір компенсації за надання послуг у сфері пасажирських перевезень, які є ПЗЕІ, не є надмірним, а саме не перевищує розміру, необхідного для покриття усіх або частини витрат, понесених внаслідок виконання зобов'язань із надання цих послуг, з урахуванням відповідного доходу й обґрунтованого прибутку за надання таких послуг. Зокрема, загальна сума компенсації за надання послуг у сфері пасажирських перевезень, які є ПЗЕІ, не повинна перевищувати суми, необхідної для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними при наданні ПЗЕІ витратами та доходами суб'єкта господарювання від надання ПЗЕІ, з урахуванням рівня обґрунтованого прибутку;

5) у разі укладення договору між органом державної або місцевої влади і підприємством, що належить до сфери їх управління, підприємство не бере участі в конкурсі для укладення договорів на надання послуг пасажирських перевезень, організованих за межами визначеної органом території;

б) суб'єкти господарювання, що надають послуги у сфері пасажирських перевезень, які є ПЗЕІ, повинні розподіляти окремо рахунки бухгалтерського обліку доходів і витрат на надання послуг у сфері пасажирських перевезень, які є ПЗЕІ, та інших послуг, що надаються ними, а усі їх витрати та доходи повинні бути чітко визначені та розподілятися на основі принципів бухгалтерського обліку доходів і витрат, визначених законом.

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

Відтак у своїх рішеннях Комітет встановлює для надавачів зобов'язання: розробити та затвердити *нормативно-правовий або розпорядчий акт* (методику розрахунку компенсації за надання послуг у сфері пасажирських перевезень, які є ПЗЕІ, контролю та перегляду такої компенсації), у якому повинні бути чітко визначені:

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

- заходи щодо уникнення та повернення компенсації у випадку надання надмірної компенсації.

З метою виконання зазначеного вище зобов'язання, надавачі державної допомоги, зокрема, органи місцевого самоврядування *затверджували методику* розрахунку компенсації за надання послуг у сфері пасажирських перевезень, які є ПЗЕІ, контролю та перегляду такої компенсації *рішенням міської ради*.

Разом із цим, звертаємо увагу, що надавачі державної допомоги можуть самостійно обирати порядок і форму затвердження відповідного акта.

3. Основні вимоги, за якими державна допомога у вигляді компенсації витрат перевізникам за надання послуг у сфері пасажирських перевезень може визначатися допустимою державною допомогою

3.1. Розрахунок розміру компенсації за надання послуг пасажирських перевезень, які є ПЗЕІ

Компенсації, що надаються для покриття витрат, які виникають при виконанні зобов'язань щодо надання послуг пасажирських перевезень, які є ПЗЕІ, повинні розраховуватися таким чином, щоб уникати надмірної компенсації.

Згідно із Правилами, що застосовуються до компенсаційних виплат у випадках, зазначених у статті 6(1) Регламенту (далі – Додаток до Регламенту), для розрахунку розміру компенсації за надання послуг пасажирських перевезень, які є ПЗЕІ, надавач державної допомоги повинен керуватися такою формулою:

$RK = V - Do - Di + OP$, де:

RK – розмір компенсації;

V – витрати, понесені у зв'язку з виконанням зобов'язання з надання послуг пасажирських перевезень, які є ПЗЕІ, що містяться в договорі про такі послуги;

Do – сума доходу, що виникає під час виконання зобов'язань із надання відповідної послуги;

Di – надходження від тарифу або будь-якого іншого доходу, утвореного під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання послуг пасажирських перевезень, які є ПЗЕІ;

OP – обґрунтований прибуток.

Витрати та доходи розраховуються відповідно до чинних положень законодавства у сфері бухгалтерського обліку та вимог податкового законодавства.

Обґрунтований прибуток – це розмір прибутку, що не перевищує розміру прибутку типового суб'єкта господарювання.

Обґрунтований прибуток може бути визначений як норма прибутку капіталу, яка очікується типовим суб'єктом господарювання у відповідній сфері, з урахуванням ризиків, пов'язаних з отриманням такого прибутку.

Типовим суб'єктом господарювання є суб'єкт господарювання, який здійснює / міг би здійснювати подібну з отримувачем державної допомоги господарську діяльність (реалізацію взаємозамінних з отримувачем державної допомоги робіт / послуг) на тому самому товарному ринку.

Норма прибутку на капітал може визначатися як внутрішня норма прибутку, яку суб'єкт господарювання отримує від свого інвестованого капіталу протягом періоду дії договору про надання послуг пасажирських перевезень (рішення), з урахуванням відповідних ризиків – сума прибутку, яка не перевищує суми прибутку типового суб'єкта господарювання¹.

Компенсація за надання послуг пасажирських перевезень, які є ПЗЕІ може бути використана перевізником, зокрема, на:

- витрати на оплату праці персоналу;
- відрахування на соціальні заходи;
- податки і збори на інфраструктуру;
- витрати на електроенергію, паливно-мастильні та інші експлуатаційні матеріали;

¹ [Communication from the Commission on interpretative guidelines concerning Regulation \(EC\) No 1370/2007 on public passenger transport services by rail and by road 2014/C 92/01](#)

- придбання, технічне обслуговування, ремонт транспортних засобів і рухомого складу, обладнання та устаткування, а також інші втрати, необхідні для надання послуг пасажирських перевезень.

Методика розрахунку компенсації за надання послуг у сфері пасажирських перевезень, які є ПЗЕІ, контролю та перегляду такої компенсації повинна сприяти наданню якісних послуг пасажирських перевезень, які мають бути доступними для всіх верств населення.

3.2. Облік рахунків суб'єкта господарювання, що надає послуги пасажирських перевезень, які є ПЗЕІ

Відповідно до частини п'ятої статті 8 Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» підприємство самостійно, зокрема, визначає за погодженням з власником (власниками) або уповноваженим ним органом (посадовою особою) відповідно до установчих документів облікову політику підприємства, обирає форму бухгалтерського обліку як певну систему реєстрів обліку, порядку і способу реєстрації та узагальнення інформації в них з дотриманням єдиних засад, встановлених цим Законом, та з урахуванням особливостей своєї діяльності і технології обробки облікових даних; розробляє систему і форми внутрішньогосподарського (управлінського) обліку, звітності і контролю господарських операцій, затверджує додаткову систему рахунків.

Відповідно до Інструкції про застосування Плану рахунків бухгалтерського обліку активів, капіталу, зобов'язань і господарських операцій підприємств і організацій, затвердженої наказом Міністерства фінансів України від 30.11.1999 № 291, зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 21.12.1999 за № 893/4186, для обліку та узагальнення інформації про наявність та рух коштів фінансування заходів цільового призначення, які можуть надходити як субсидії, асигнування з бюджету та позабюджетних фондів, цільові внески фізичних та юридичних осіб тощо призначено рахунок 48 «Цільове фінансування і цільові надходження». За кредитом рахунку 48 «Цільове фінансування і цільові надходження» відображаються кошти цільового призначення, для фінансування певних заходів, за дебетом – використані суми за певними напрямками, визнання їх доходом, а також повернення невикористаних сум.

Разом із тим обов'язок запобігання фінансуванню комерційної діяльності внаслідок перехресного субсидювання регламентовано міжнародними зобов'язаннями. Відповідно до статті 263 (4) Угоди про асоціацію сторони протягом п'яти років із дати набрання чинності Угодою (тобто до 2022 року) 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 уповноваженим 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 всіма ПЗЕІ та які підприємство вповноважене надавати, і, з іншої сторони, 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.

Відповідно до Додатка до Регламенту для підвищення рівня прозорості та уникнення перехресного субсидування, якщо перевізник разом із наданням послуг пасажирських перевезень, які є ПЗЕІ здійснює інші види послуг, рахунки зазначених послуг повинні бути відокремлені у такий спосіб, щоб вони відповідали щонайменше таким умовам:

- облікові рахунки, що відповідають кожному виду діяльності, повинні бути відокремлені, а співвідношення відповідних активів та постійних витрат повинно бути розподілено відповідно до чинних положень бухгалтерського обліку та податкового законодавства;

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

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

3.3. Заходи щодо уникнення та повернення надмірної компенсації за надання послуг пасажирських перевезень, які є ПЗЕІ

Загальна сума компенсації за надання послуг пасажирських перевезень, які є ПЗЕІ, не повинна перевищувати суми, необхідної для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними при наданні ПЗЕІ витратами та доходами суб'єкта господарювання від надання ПЗЕІ, з урахуванням рівня обґрунтованого прибутку.

З метою уникнення надмірної чи недостатньої компенсації, під час обчислення фінансового результату від надання ПЗЕІ враховується планова прибутковість діяльності перевізника, визначена у встановленому тарифі на послуги.

При здійсненні відшкодування компенсації за надання ПЗЕІ надавачем застосовуються заходи контролю відповідно до законодавства.

У разі виявлення випадку надання надмірної компенсації, її повернення здійснюється в порядку, передбаченому законодавством.

4. Умови, які мають бути відображені в методиці розрахунку компенсації за надання послуг у сфері пасажирських перевезень, які є ПЗЕІ, контролю та перегляду такої компенсації, заходів з уникнення і повернення надмірної компенсації

Враховуючи наведене вище, методика розрахунку компенсації за надання послуг у сфері пасажирських перевезень, які є ПЗЕІ, контролю та перегляду такої компенсації повинна містити такі положення:

1. Загальна сума компенсації за надання послуги пасажирських перевезень, які є ПЗЕІ, не повинна перевищувати суми, необхідної для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними при наданні ПЗЕІ витратами та доходами суб'єкта господарювання від надання ПЗЕІ, з урахуванням рівня обґрунтованого прибутку.

2. Для розрахунку розміру компенсації за надання послуг пасажирських перевезень, які є ПЗЕІ, надавач державної допомоги повинен керуватися такою формулою:

$$PK = B - Do - Di + OP, \text{ де:}$$

PK – розмір компенсації;

B – витрати, понесені у зв'язку з виконанням зобов'язання з надання послуг пасажирських перевезень, які є ПЗЕІ, що містяться в договорі про такі послуги;

Do – сума доходу, що виникає під час виконання зобов'язань із надання відповідної послуги;

Di – надходження від тарифу або будь-якого іншого доходу, утвореного під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання послуг пасажирських перевезень, які є ПЗЕІ;

ОП – обґрунтований прибуток.

3. До зазначених вище витрат, зокрема, належать:

- витрати на оплату праці персоналу;
- відрахування на соціальні заходи;
- податки і збори на інфраструктуру;
- електроенергію, паливно-мастильні та інші експлуатаційні матеріали;
- придбання, технічне обслуговування, ремонт транспортних засобів і рухомого складу, обладнання та устаткування, необхідного для надання послуг пасажирських перевезень;
- інші витрати, передбачені законодавством.

4. Розрахунок витрат та доходів повинен здійснюватися відповідно до чинних положень законодавства у сфері бухгалтерського обліку і вимог податкового законодавства та забезпечувати коректне відображення на окремих рахунках бухгалтерського обліку результатів фінансово-господарської діяльності.

5. Для підвищення рівня прозорості та уникнення перехресного субсидування, якщо перевізник разом із наданням послуг пасажирських перевезень, які є ПЗЕІ, здійснює інші види послуг, рахунки зазначених послуг повинні бути відокремлені в такий спосіб, щоб вони відповідали щонайменше таким умовам:

- облікові рахунки, що відповідають кожному виду діяльності, повинні бути відокремлені, а співвідношення відповідних активів та постійних витрат повинно бути розподілено відповідно до чинних положень бухгалтерського обліку та податкового законодавства;

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

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

6. При здійсненні відшкодування компенсації за надання ПЗЕІ застосовуються заходи контролю відповідно до чинного законодавства.

7. Заходи з уникнення надмірної компенсації повинні забезпечувати та документально підтверджувати, що фактично виплачена компенсація за звітний період відповідає різниці між фактичними доходами та фактичними витратами, пов'язаними з наданням послуг пасажирських перевезень, які є ПЗЕІ, у звітному періоді.

8. У разі виявлення випадку надання надмірної компенсації, її повернення здійснюється в порядку, встановленому законодавством.

9. У разі надання державної допомоги у формі державної або місцевої гарантії за борговими зобов'язаннями отримувача державної допомоги, до витрат на надання ПЗЕІ повинні бути віднесені: сума використаної позики, сума сплачених відсотків за користування кредитом (позикою) та інші витрати, пов'язані з реалізацією боргових зобов'язань.

Враховуючи викладене, 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. Для проведення оцінки допустимості державної допомоги за надання послуг пасажирських перевезень Комітетом застосовуються норми Регламенту (ЄС) № 1370/2007

Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги пасажирських перевезень залізничним і дорожнім транспортом.

2. Надавачі державної допомоги забезпечують розробку та затвердження нормативно-правового або розпорядчого акта (методики розрахунку компенсації за надання послуг у сфері пасажирських перевезень, які є послугами, що становлять загальний економічний інтерес, контролю та перегляду такої компенсації), у якому повинні бути чітко визначені:

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

- заходи щодо уникнення та повернення компенсації у випадку надання надмірної компенсації, які покладаються на надавача державної допомоги.

3. Розрахунок компенсації за надання послуг пасажирських перевезень, що є послугами загального економічного інтересу, здійснюється виконавцями таких послуг на підставі договору про надання послуг пасажирських перевезень, який має містити:

- зміст і тривалість зобов'язань із надання послуг пасажирських перевезень, які є послугами, що становлять загальний економічний інтерес;

- назву суб'єкта господарювання і територію, на яку поширюються його послуги;

- заздалегідь встановлені в об'єктивний і прозорий спосіб:

- механізм розрахунку компенсації, контролю та перегляду компенсації (методики розрахунку компенсації за надання послуг у сфері пасажирських перевезень, які є послугами, що становлять загальний економічний інтерес, контролю та перегляду такої компенсації);

- перелік будь-яких виключних або спеціальних прав, які було надано суб'єкту господарювання щодо послуг пасажирських перевезень, які є послугами, що становлять загальний економічний інтерес;

- визначення переліку розподілу витрат, пов'язаних із наданням послуг пасажирських перевезень, які є послугами, що становлять загальний економічний інтерес;

- визначення механізму розподілу доходу від продажу проїзних квитків, який може: залишатися в перевізників, відшкодовуватися органу державної або місцевої влади, що забезпечують організацію перевезення пасажирів або розподілятися між ними.

4. Методика розрахунку компенсації за надання послуг у сфері пасажирських перевезень, які є послугами, що становлять загальний економічний інтерес, контролю та перегляду такої компенсації повинна забезпечувати щоб сума компенсації не перевищувала обсягу, необхідного для покриття собівартості виконання зобов'язання з обслуговування населення, включаючи обґрунтований прибуток. Витрати, які беруться до уваги, становлять усі витрати на надання послуги, що становлять загальний економічний інтерес. Надходження, які враховуються, включають усі надходження, отримані в результаті надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, незалежно від того, чи такі надходження класифікуються як державна допомога.

5. Методикою розрахунку компенсації за надання послуг у сфері пасажирських перевезень, які є послугами, що становлять загальний економічний інтерес, контролю та перегляду такої компенсації має бути встановлено, що суб'єкт господарювання не отримує надлишкової компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, а також способи недопущення надлишкової компенсації протягом усього строку надання державної допомоги та механізм її повернення.