



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ

22 листопада 2018 р.

Київ

№ 662-р

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

Антимонопольний комітет України, розглянувши повідомлення про нову державну допомогу, надіслане листом Маріупольської міської ради (далі – Маріупольська МР) від 31.07.2018 № 57-38920-04 (вх. № 5-01/9072 від 02.08.2018) (далі – Повідомлення), яке було 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 повідомлення про нову державну допомогу та про внесення змін до умов чинної державної допомоги, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 04.03.2016 № 2-рп та зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 04.04.2016 за № 501/28631,

ВСТАНОВИВ:

1. ПОРЯДОК ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ПІДТРИМКУ

- (1) Листом від 31.07.2018 № 57-38920-04 (вх. № 5-01/9072 від 02.08.2018) Маріупольською міською радою Донецької області подано повідомлення про нову державну допомогу (далі – Повідомлення) у порядку, передбаченому статтею 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».
- (2) Антимонопольним комітетом України листом від 16.08.2018 № 500-29/05-10568 (далі – Запит) залишено Повідомлення без руху і надано тридцятиденний строк для усунення недоліків та надання додаткової інформації.
- (3) Маріупольською міською радою Донецької області листом від 21.09.2018 № 57-25012-04 (вх. № 5-01/11454 від 25.09.2018) надано додаткову інформацію на Запит.

2. ВІДОМОСТІ ТА ІНФОРМАЦІЯ ВІД НАДАВАЧА ПІДТРИМКИ

2.1. Надавач підтримки

- (4) Маріупольська міська рада Донецької області (далі – Маріупольська МР) (87500, Донецька обл., м. Маріуполь, площа Миру, 70, ідентифікаційний код юридичної особи 33852448).

2.2. Отримувач підтримки

- (5) Комунальне підприємство «Маріупольське трамвайно-тролейбусне управління» (далі – КП «МТТУ», Підприємство) (87500, Донецька обл., м. Маріуполь, вул. Миколаївська, 92, ідентифікаційний код юридичної особи 05393725).

2.3. Мета (ціль) підтримки

- (6) Метою (ціллю) підтримки є модернізація та розвиток муніципального міського транспорту, покращення якості життя міської громади за рахунок зростання рівня задоволення населення транспортною інфраструктурою міста.

2.4. Очікуваний результат

- (7) Повідомлена державна підтримка дозволить:
- збільшити кількість рухомого складу;
 - оновити наявний парк за рахунок заміщення аварійного транспорту;
 - покращити насиченість наявних тролейбусних маршрутів;
 - покращити доступність, комфорт та надійність надання послуг пасажирських перевезень;
 - поліпшити інфраструктуру громадського транспорту в місті;
 - знизити інтенсивність технічного обслуговування та витрат;
 - зменшити споживання електроенергії оновленим тролейбусним парком;
 - покращити ремонтно-обслуговувану базу підприємства.

2.5. Форма підтримки

- (8) Гарантія.
- (9) Капітальні трансферти.

2.6. Обсяг підтримки

- (10) Гарантія забезпечує виконання зобов'язань позичальника за кредитним договором, укладеним із кредитором, основними умовами якого є:
обсяг та валюта кредиту – 15 000 000 євро або еквівалент національної валюти за офіційним курсом Національного банку України на дату зарахування коштів на рахунок позичальника;
строк кредиту – 13 років;
гарантія покриває 100 відсотків кредитної суми.

Плата позичальника за отримання гарантії встановлена в розмірі однієї гривні в місяць на строк надання кредиту.

- (11) Державна підтримка на капітальні трансферти може бути надана Маріупольською МР у розмірі 1,9 млн євро.

2.7. Підстава для надання підтримки

- (12) Бюджетний кодекс України.

- (13) Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні».

- (14) Постанова Кабінету Міністрів України від 14.05.2018 № 541 «Про затвердження порядку надання місцевих гарантій».

- (15) Рішення Маріупольської МР від 25.06.2018 № 7/32-2843 «Про внесення змін до рішення Маріупольської міської ради від 28.02.2018 № 7/28-2449 «Про затвердження міської цільової програми «Сучасний транспорт та інфраструктура міста Маріуполя на 2018-2022 роки».

- (16) Рішення Маріупольської МР від 25.06.2018 № 7/32-2840 «Про надання згоди комунальному підприємству «Маріупольське трамвайно-тролейбусне управління» на укладання кредитного договору з Європейським банком реконструкції та розвитку під гарантію Маріупольської міської ради».

- (17) Рішення Маріупольської МР від 15.06.2018 № 262 «Про затвердження висновку щодо доцільності залучення кредиту від Європейського банку реконструкції та розвитку для виконання інвестиційного проекту «Оновлення тролейбусного парку м. Маріуполь» під гарантію Маріупольської міської ради».

- (18) Кредитний договір між КП «МТТУ» та Європейським банком реконструкції та розвитку (далі – ЄБРР) від 06.07.2018 (операційний номер 49557) (далі – Кредитний договір).

- (19) Договір гранту між КП «МТТУ» та Маріупольською МР та ЄБРР щодо інвестиційного гранту від Фонду Східноєвропейського партнерства з енергоефективності та довкілля (E5P) для Проекту щодо тролейбусів у місті Маріуполь від 06.07.2018 (операційний номер 49557).

- (20) Проект договору гарантії, відшкодування та підтримки проекту між Маріупольською МР та ЄБРР.

2.8. Тривалість підтримки

- (21) з 06.07.2018 по 16.10.2031.

3. ІНФОРМАЦІЯ ЩОДО УМОВ НАДАННЯ ПІДТРИМКИ

- (22) Відповідно до Статуту, КП «МТТУ» засноване на комунальній власності територіальної громади міста Маріуполя, від імені і в інтересах якої права суб'єкта

комунальної власності здійснює Маріупольська МР. Метою створення і діяльності Підприємства є:

- господарська діяльність для досягнення економічних та соціальних результатів з метою отримання прибутку;
- забезпечення високого рівня культури обслуговування пасажирів, санітарного стану та збереження закріпленого майна;
- повне та якісне задоволення потреб населення в пасажирських перевезеннях міським електричним та автомобільним транспортом.

(23) Місцева гарантія Маріупольської МР (далі – місцева гарантія) надається для забезпечення виконання боргових зобов'язань КП «МТТУ» за Кредитним договором для реалізації інвестиційного проекту «Оновлення тролейбусного парку міста Маріуполя» (далі – Проект).

(24) Проектом передбачається купівля КП «МТТУ» до 72 нових тролейбусів, засобів технічного обслуговування та ремонту, запасних частин, а також реконструкція депо та модернізація пов'язаної інфраструктури, в тому числі контактної мережі, в рамках постійної роботи над реконструкцією та оптимізацією послуг громадського транспорту в місті.

(25) Основними умовами Кредитного договору є:

- обсяг та валюта кредиту – 15 000 000 євро або еквівалент національної валюти за офіційним курсом Національного банку України на дату зарахування коштів на рахунок позичальника, в тому числі:
 - а) 13 000 000 євро – за рахунок коштів ЄБРР;
 - б) 2 000 000 євро – за рахунок коштів ЄБРР з Фонду чистих технологій;
 - в) строк кредиту – 13 років, упродовж яких кредит має бути повністю погашений 20-ма рівними платежами кожні шість місяців після завершення періоду відстрочки повернення коштів, що становить три роки;
- відсоткова ставка за користування залученими коштами від ЄБРР складається з двох частин:
 - а) плата за користування залученими коштами від ЄБРР становить 5,75 відсотка;
 - б) відсоткова ставка за користування залученими коштами ЄБРР з Фонду чистих технологій становить 0,75 відсотка на рік;
 - в) сплата відсотків за користування кредитом здійснюється у строки та разом із платежами погашення кредиту згідно з умовами, встановленими договором.

(26) Місцева гарантія діє протягом строку дії кредитного договору (13 років). Плата позичальника за отримання місцевої гарантії встановлена в розмірі однієї гривні в місяць на строк надання кредиту. Позичальника звільнено від зобов'язання надавати майнове або інше забезпечення виконання зобов'язань за місцевою гарантією.

(27) Відповідно до Кредитного договору на дату укладення цього договору загальна розрахункова кошторисна вартість Проекту становить приблизно 19 900 000 євро, що розраховано таким чином:

Пункт	Приблизний розмір інвестиції (євро, в млн)
Нові низько-підлогові тролейбуси (включно запасні частини, обладнання та інструменти)	13,3
Реконструкція тролейбусного депо (за виключенням «цеху планових ремонтів)	2,5

Капітальний ремонт контактної мережі	1,6
Спецтехніка для обслуговування тролейбусної інфраструктури та тролейбусів	0,6
Капітальні видатки за рахунок місцевого внеску (реконструкція тролейбусного депо «цеху планових ремонтів» та капітальний ремонт контактної мережі)	1,9
Загальна вартість Проекту	19,9

(28) Передбачаються такі джерела фінансування Проекту:

Джерело фінансування	Сума (євро, в млн)
Гранш 1 (ЄБРР)	13,0
Гранш 2 (Фонду чистих технологій)	2,0
Грант	3,0
Місцевий внесок (внутрішні надходження Позичальника або за допомогою внесків, отриманих від міської ради)	1,9
Загальний обсяг фінансування	19,9

(29) Кредитним договором у статті 3.01 передбачено, що позичальник (КП «МТТУ») повинен використовувати всі суми, позичені ним за цим Договором на фінансування Проекту.

(30) Статтею 5.01 Кредитного договору передбачено, що позичальник (КП «МТТУ») виконує Проект відповідно до плану реалізації Проекту, який надано позичальником ЄБРР, зі всіма змінами, погодженими ЄБРР у письмовій формі, і забезпечує використання фінансування згідно з планом фінансування виключно на Проект.

(31) Відповідно до статті 5.08 Кредитного договору, крім випадків, коли інше погоджено з ЄБРР, позичальник (КП «МТТУ») має забезпечити аби всі товари, роботи, послуги, необхідні для Проекту та які мають фінансуватися за рахунок коштів кредиту, закуповувалися відповідно до принципів та правил ЄБРР щодо закупівель та застосовувалися такі правила:

- (a) товари, роботи та послуги (крім послуг консультантів, які включені відповідно до статті 5.08 (3)), закуповуються через відкритий тендер;
- (b) в цілях підпункту (a) цієї статті, процедури проведення відкритого тендера, викладені у статтях 1, 2 та 3 розділу III принципів та правил ЄБРР щодо закупівель;
- (c) консультанти, які будуть найняті на роботу позичальником для надання допомоги в проведенні Проекту, будуть обрані відповідно до процедур, що викладені у статтях 1, 2 та 5 розділу III принципів та правил ЄБРР щодо закупівель;
- (d) усі контракти підлягають попередньому перегляду ЄБРР відповідно до процедур перегляду, визначених у принципах та правилах ЄБРР щодо закупівель.

(32) Згідно із статтею 5.11 Кредитного договору позичальник (КП «МТТУ») повинен до 01.04.2019 укласти з Маріупольською МР договір про надання транспортних послуг та повинен надалі не припиняти дію та не скасовувати договір про надання транспортних послуг, якщо він не домовиться про інше з ЄБРР у письмовій формі.

(33) Місцева гарантія надається для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим КП «МТТУ», для реалізації Проекту, що фінансується ЄБРР. Проект передбачає придбання 72 нових тролейбусів, засобів технічного обслуговування та ремонту, запасних частин, а також реконструкцію депо та модернізацію пов'язаної

інфраструктури, в тому числі контактної мережі, в рамках постійної роботи над реконструкцією та оптимізацією послуг громадського транспорту в місті, на оновлення рухомого складу, розвиток транспортної мережі та розвиток інфраструктури міського електротранспорту. Придбання зазначеного рухомого складу, реконструкція та ремонт інфраструктури є частиною видатків, пов'язаних із наданням послуг громадського транспорту, який забезпечує близько 79 відсотків перевезень пільгових категорій осіб. Отже, без наявності рухомого складу та відповідної інфраструктури здійснення діяльності з надання послуг громадського транспорту є неможливим.

- (34) На сьогодні для задоволення потреб населення міста Маріуполя в пасажирських перевезеннях у місті створено мережу автобусних, трамвайних і тролейбусних маршрутів. Одним з пріоритетних напрямів розвитку міста є оновлення інфраструктури міського електротранспорту, заміна великої частини його рухомого складу.
- (35) На цей час парк рухомого складу КП «МТТУ» становить 49 одиниць тролейбусів, з них 11 одиниць, які відпрацювали свій нормативний ресурс. Випуск на лінію становить 36 одиниць тролейбусів для обслуговування 10 маршрутів. Така кількість машин на маршрутах не може забезпечити якісне заповнення маршрутів із прийнятним інтервалом руху в 10-15 хвилин між машинами, на деяких маршрутах працюють 1-2 машини з інтервалом руху до 40-60 хвилин.
- (36) Через значний фізичний знос основних вузлів та агрегатів рухомого складу, що призводить до його частих поломок та простоїв на лінії, КП «МТТУ» зазнає значних фінансових збитків. Використання наявного морально застарілого парку трамваїв і тролейбусів, а також незадовільний стан контактної мережі та тролейбусної інфраструктури загалом спричиняє збільшення витрат на електроенергію та експлуатацію порівняно з новим рухомим складом.
- (37) Отже, на сьогодні КП «МТТУ» не має можливості самостійно здійснити заходи щодо покращення рухомого складу та відповідної транспортної інфраструктури. У зв'язку з цим КП «МТТУ» отримує кредит від ЄБРР. Однак однією з умов кредитування ЄБРР є забезпечення такого кредиту гарантією від місцевого органу влади – Маріупольської МР.

4. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

4.1. Ознаки державної допомоги

- (38) 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.
- (39) 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.

(40) Відповідно до частини другої статті 1 Закону терміни «суб'єкт господарювання», «товар», «економічна конкуренція (конкуренція)» вживаються у Законі у значенні, наведеному в Законі України «Про захист економічної конкуренції».

4.2. Особливості здійснення повноважень органами місцевого самоврядування під час надання гарантій

(41) Підпунктом 1 пункту «а» статті 29 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» встановлено, що до відання виконавчих органів сільських, селищних, міських рад належать власні (самоврядні) повноваження управління в межах, визначених радою, майном, що належить до комунальної власності відповідних територіальних громад.

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

(43) Крім того, постановою Кабінету Міністрів України від 27.01.2016 № 70 затверджено Порядок підготовки, реалізації, проведення моніторингу та завершення реалізації проектів економічного і соціального розвитку України, що підтримуються міжнародними фінансовими організаціями. Важливою умовою надання гарантій є укладення договору між Міністерством фінансів України (відповідним місцевим фінансовим органом) та суб'єктом господарювання про погашення заборгованості суб'єкта господарювання перед державою (Автономною Республікою Крим чи територіальною громадою міста) у випадку настання виплат за гарантією.

4.3. Послуги, що становлять загальний економічний інтерес

(44) Згідно з пунктом 14 частини першої статті 1 Закону послуги, що становлять загальний економічний інтерес, – послуги, пов'язані із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, що не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки.

(45) Відповідно до пункту 2 частини другої статті 3 Закону, дія цього Закону не поширюється на підтримку господарської діяльності, пов'язаної з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес, у частині компенсації обґрунтованих витрат на надання таких послуг.

(46) 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.

- (47) 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».
- (48) Згідно зі статтею 263 (4) Угоди Сторони протягом п'яти років з дати набрання чинності Угодою мають забезпечити, щоб фінансова та організаційна структура будь-якого підприємства, яке користується спеціальним чи виключним правом, наданим Україною або державою-членом Європейського Союзу, або є вповноваженим на надання послуг, що мають загальний економічний інтерес, і яке отримує компенсацію за надання публічних послуг в будь-якій формі щодо такої послуги, була коректно відображена в окремих бухгалтерських рахунках таким чином, щоб чітко відстежувалось таке:
- витрати та доходи, пов'язані з усіма товарами або послугами, щодо яких підприємству надано спеціальне або виключне право, або усіма послугами, які мають загальний економічний інтерес та які підприємство вповноважене надавати, і, з іншого боку, витрати та доходи, пов'язані з кожним іншим окремим товаром або послугою, щодо яких підприємство здійснює діяльність;
 - повна інформація щодо методів, відповідно до яких витрати та доходи призначаються або розподіляються за різними видами діяльності. Ці методи мають базуватися на принципах бухгалтерського обліку - обумовленості, об'єктивності, прозорості та послідовності відповідно до міжнародно визнаних методологій бухгалтерського обліку, зокрема калькуляції витрат за видом діяльності, та мають базуватися на даних аудиту.
- (49) Відповідно до статті 262 (4) Угоди підприємства уповноважені надавати послуги, що мають загальний економічний інтерес, або такі, які мають характер прибуткової монополії, підпорядковуються правилам, що містяться в цій частині, в тій мірі, в якій застосування цих правил юридично або фактично не перешкоджає виконанню окремих завдань, визначених для них. Розвиток торгівлі не має зазнавати впливу настільки, наскільки це суперечитиме інтересам Сторін.
- (50) Статтею 14 Договору про функціонування Європейського Союзу (далі – Договір ЄС) регламентовано, що Європейський Союз та держави-члени, кожен у межах своїх повноважень, повинні дбати про те, щоб підприємства, які надають послуги загального економічного інтересу, функціонували на базі таких принципів і в таких умовах, зокрема економічного та фінансового характеру, які дозволять їм виконувати свої завдання.
- (51) Відповідно до статті 106 Договору ЄС підприємства, які здійснюють послуги загального економічного інтересу, підпорядковуються правилам конкуренції в таких межах, в яких застосування цих правил не перешкоджає виконанню, юридично або фактично, дорученого їм спеціального завдання.

- (52) Додатково, відповідно до рішення Європейського суду від 24.07.2003 № С-280/00 Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, 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.
- (53) 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 на основі аналізу витрат, які є типовими для цього суб'єкта господарювання, і належним чином забезпечений транспортними засобами для здійснення цих послуг, враховуючи відповідний дохід підприємства та розумний прибуток.

4.4. Вимоги до компенсації витрат, пов'язаних із послугами громадського транспорту

- (54) У статті 4 Закону України «Про міський електричний транспорт» вказано, що оплата транспортних послуги проводиться безпосередньо пасажирами та замовником.
- (55) Відповідно до частини першої статті 5 цього ж Закону основною формою транспортного обслуговування населення є перевезення трамваями і тролейбусами за маршрутами, а метрополітеном, швидкісним трамваєм – за лініями відповідно до затверджених в установленому порядку транспортних схем міст (регіонів).
- (56) Згідно з частиною першою статті 7 Закону України «Про міський електричний транспорт» державна політика у сфері міського електричного транспорту проводиться на засадах:
- доступності транспортних послуг для усіх верств населення;
 - пріоритетності розвитку міського електричного транспорту у містах з підвищеним рівнем забруднення довкілля та курортних регіонах;
 - створення сприятливих умов для виробництва вітчизняного рухомого складу та його удосконалення;
 - беззбиткової роботи перевізників.
- (57) Статтею 11 цього Закону встановлено, що відносини замовників з перевізниками регулюються законодавством, а також договором про організацію надання транспортних послуг.

- (58) Згідно з частиною другою статті 14 Закону України «Про міський електричний транспорт» установлення тарифів на проїзд у транспорті здійснюється з урахуванням необхідності забезпечення безбиткової роботи перевізників та забезпечення захисту малозабезпечених громадян. У разі встановлення рівня тарифу, який не покриває витрат, пов'язаних з перевезенням пасажирів, втрати перевізника компенсуються уповноваженим органом, яким затверджуються тарифи, за рахунок коштів відповідних бюджетів.
- (59) Згідно зі статтею 93 Договору ЄС допомога суб'єктам господарювання визнається сумісною з положеннями Договору ЄС, якщо вона забезпечує потреби координації транспорту або якщо вона є відшкодуванням за виконання окремих зобов'язань, притаманних поняттю громадської послуги.
- (60) Пунктом 5 преамбули Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23.10.2007 про послуги громадського транспорту з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами (далі – Регламент) встановлено, що компетентні органи держав-членів повинні бути здатними забезпечувати надання послуг громадського пасажирського транспорту, зокрема, шляхом застосування таких механізмів:
- надання ексклюзивних прав на здійснення цих послуг підприємствам – надавачам публічних послуг;
 - фінансової компенсації витрат підприємствам, що надають такі послуги;
 - визначення загальних правил функціонування громадського транспорту, що застосовуються для всіх підприємств.
- (61) Пунктом 27 преамбули Регламенту передбачено, що компенсація, надана компетентними органами для покриття витрат, пов'язаних із виконанням зобов'язання надавати громадські послуги, повинна обчислюватися таким чином, щоб запобігти надмірній компенсації. У тих випадках, коли орган державної влади укладає контракт про надання громадських послуг без проведення конкурентних тендерних процедур, він повинен визначити чіткі правила для того, щоб розмір компенсації був адекватним з огляду на забезпечення бажаного рівня ефективності та якості послуг.
- (62) Пунктом 34 преамбули Регламенту передбачено, що компенсація витрат надавачам послуг громадського пасажирського транспорту має бути такою, щоб підприємства, відповідальні за надання громадських послуг, працювали на принципах та умовах, які дозволяють їм виконувати відповідні завдання. Така компенсація може визнаватися сумісною з правилами державної допомоги за певних умов. По-перше, вона має надаватися саме для забезпечення послуг, що становлять загальний інтерес. По-друге, для уникнення спотворення економічної конкуренції вона не може перевищувати суму, необхідну для покриття чистих витрат, понесених у зв'язку з наданням таких послуг, з урахуванням отриманого доходу та розумного прибутку.
- (63) Відповідно до статті 2 Регламенту громадський пасажирський транспорт – це послуги загального економічного інтересу у сфері пасажирського транспорту, що надаються громадянам на недискримінаційній та постійній основі.
- (64) Згідно зі статтею 2 Регламенту компенсація за надання громадських послуг означає будь-яку вигоду, в тому числі фінансову, надану безпосередньо або опосередковано компетентним органом влади за рахунок державних коштів протягом періоду виконання зобов'язань про надання громадських послуг або пов'язаних із періодом, в якому ці послуги надавалися.

- (65) Відповідно до статті 4 Регламенту договір про надання громадських послуг повинен містити:
- чітко визначені зобов'язання щодо громадських послуг, які повинен виконувати суб'єкт господарювання, та відповідні географічні зони;
 - параметри, на підставі яких розраховується компенсація, та наявність будь-яких ексклюзивних прав;
 - механізми визначення розподілу витрат, пов'язаних із наданням послуг. Витрати можуть включати, зокрема, витрати на персонал, енергію, витрати на інфраструктуру, технічне обслуговування та ремонт транспортних засобів загального користування, рухомого складу.
- (66) Тривалість дії договору не повинна перевищувати 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту залізничними рейсами.
- (67) У разі необхідності, з урахуванням умов зносу активів, тривалість договору про надання транспортних послуг може бути збільшена максимум на 50 відсотків, якщо підприємство закупає ці активи самостійно, які є значними щодо загальних активів, необхідних для здійснення виключно послуг пасажирського транспорту, що підпадають під дію договору. Якщо це обґрунтовано витратами, що впливають з певної географічної ситуації у найвіддаленіших регіонах, тривалість договору про надання транспортних послуг може бути збільшена максимум на 50 відсотків.
- (68) Відповідно до пункту 2 статті 5 Регламенту будь-який компетентний орган місцевого самоврядування, якщо це прямо не заборонено національним законодавством, може приймати рішення про самостійне надання послуг громадського пасажирського транспорту, а також може прямо укладати договори про надання громадських послуг із відокремленими підприємствами, щодо яких орган місцевого самоврядування здійснює такий же контроль, яким він володіє по відношенню до власних підрозділів. Якщо компетентний місцевий орган влади приймає відповідне рішення, у такому разі застосовується таке:
- при вирішенні, чи здійснює компетентний орган контроль над підприємством, беруться до уваги: ступінь представництва органа влади в керівних або наглядових органах, права власності, вплив та контроль над стратегічними рішеннями підприємства;
 - підконтрольні органу влади підприємства, що надають послуги громадського пасажирського транспорту, не мають права брати участь в тендерних процедурах, предметом яких є надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади.

4.5. Капітальні видатки на оновлення рухомого складу, розвиток транспортної мережі та розвиток інфраструктури міського електротранспорту

- (69) Відповідно до частини третьої статті 8 Закону України «Про міський електричний транспорт» органи місцевого самоврядування, зокрема, створюють належні дорожні умови для здійснення перевезень, реалізують заходи з розвитку, вдосконалення та облаштування маршрутної мережі, виконують інші функції щодо створення безпечних умов діяльності у сфері міського електричного транспорту згідно із законодавством.

- (70) Відповідно до частини третьої статті 8 цього ж Закону органи місцевого самоврядування, зокрема, створюють належні дорожні умови для здійснення перевезень, реалізують заходи з розвитку, вдосконалення та облаштування маршрутної мережі, виконують інші функції щодо створення безпечних умов діяльності у сфері міського електричного транспорту згідно із законодавством.
- (71) Згідно зі Статутом КП «МТТУ», затвердженим рішенням Маріупольської МР від 26.01.2018 № 7/26-2400 (далі – Статут), предметом діяльності Підприємства для реалізації зазначеної мети є, зокрема, капітальний і поточний ремонт та технічне обслуговування трамваїв, тролейбусів, автомобілів, автобусів, трамвайної колії, контактних та кабельних мереж, тягових підстанцій.
- (72) Відповідно до Кредитного договору залучені кредитні кошти спрямовуються на придбання 72 нових тролейбусів, засобів технічного обслуговування та ремонту, запасних частин, а також на реконструкцію депо та модернізацію пов'язаної інфраструктури, в тому числі контактної мережі, в рамках постійної роботи над реконструкцією та оптимізацією послуг громадського транспорту в місті.
- (73) Отже, місцева гарантія надається для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим КП «МТТУ», для реалізації Проекту, що фінансується ЄБРР. Проект передбачає придбання 72 нових тролейбусів, засобів технічного обслуговування та ремонту, запасних частин, а також реконструкцію депо та модернізацію пов'язаної інфраструктури, в тому числі контактної мережі, в рамках постійної роботи над реконструкцією та оптимізацією послуг громадського транспорту в місті, на оновлення рухомого складу, розвиток транспортної мережі та розвиток інфраструктури міського електротранспорту, що є витратами, пов'язаними з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес.

5. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ ПОВІДОМЛЕННЯ

- (74) Відповідно до пункту 2 частини другої статті 3 Закону дія цього Закону не поширюється на підтримку господарської діяльності, пов'язаної з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес.
- (75) За інформацією, поданою в Повідомленні, КП «МТТУ» має право використовувати кредитні кошти, які покриті гарантією, виключно на реалізацію Проекту. Крім того, положеннями Кредитного договору передбачено, що всі товари, роботи і послуги, необхідні для реалізації Проекту, будуть закуплені КП «МТТУ» у відповідних підрядників виключно на тендері та на умовах, передбачених правилами ЄБРР.
- (76) На підставі вищенаведеного та інформації, наданої у Повідомленні, гарантія, яка надається Маріупольською МР для виконання кредитних зобов'язань КП «МТТУ», буде забезпечена місцевим бюджетом міста Маріуполя, тобто за рахунок місцевих ресурсів.
- (77) Відповідна правова база для обчислення компенсації витрат КП «МТТУ», пов'язаних із наданням громадських послуг, передбачена частиною другою статті 14 Закону України «Про міський електричний транспорт», яка визначає, що у разі встановлення рівня тарифу, який не покриває витрат, пов'язаних з перевезенням пасажирів, втрати перевізника компенсуються уповноваженим органом, яким затверджуються тарифи, за рахунок коштів відповідних бюджетів.

- (78) Відповідно до Цільової програми надзвичайно важливою є соціальна складова транспортної системи міста Маріуполя. Послугами громадського пасажирського транспорту користуються насамперед малозабезпечені, незахищені верстви населення. КП «МТТУ» здійснює значну частку перевезень пільгових категорій громадян. Від загального обсягу перевезених громадян, які здійснило КП «МТТУ» за січень - липень 2017 року перевезення пільгових категорій становить 78,21 відсотка. З точки зору забезпечення екологічної стабільності міста важливо відзначити, що сучасна транспортна система характеризується недостатньою інтенсивністю руху електротранспорту.
- (79) Відповідно до інформації, надісланої надавачем:
- зобов'язання КП «МТТУ» з обслуговування населення чітко встановлені та визначені Законом України «Про міський електричний транспорт» та Статутом підприємства.
 - КП «МТТУ» засновано на комунальній власності територіальної громади м. Маріуполь від імені і в інтересах якої права суб'єкта комунальної власності здійснює Маріупольська міська рада. Оскільки діяльність із перевезення електротранспортом не є прибутковою, Маріупольська міська рада створила комунальне підприємство «МТТУ» з метою задоволення потреб населення у пасажирських перевезеннях міським електричним транспортом. Зокрема, підприємство зобов'язане здійснювати перевезення пасажирів тролейбусами і трамваями навіть за умови економічної збитковості, оскільки встановлені державні тарифи на послуги з перевезення пасажирів міським електротранспортом не забезпечують необхідного рівня доходності, а отже, за нормальних ринкових умов такі послуги не могли б надаватися суто на комерційній основі без державної підтримки, яка полягає в компенсації різниці між отриманими доходами підприємства та актуальними витратами, пов'язаними з надання послуг громадського пасажирського транспорту.
- (80) Відповідно до Статуту, КП «МТТУ» засновано Маріупольською МР з метою, зокрема, повного та якісного задоволення потреб населення в пасажирських перевезеннях міським електричним та автомобільним транспортом.
- (81) Відповідно до Статуту майно КП «МТТУ» перебуває в комунальній власності і закріплюється за ним на праві господарського відання, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.
- (82) КП «МТТУ» не бере участі в інших тендерах на надання послуг з перевезення пасажирів, що проводяться за межами території компетентного місцевого органу влади, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.
- (83) Враховуючи вимогу частини четвертої статті 263 Угоди, а також пункт 1 додатка до Регламенту, Департамент з питань економіки Маріупольської МР повинен розробити Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до вимог додатка до Регламенту.
- (84) Відповідно до інформації, надісланої надавачем, Департамент з питань економіки Маріупольської МР найближчим часом розробить Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини четвертої статті 263 Угоди, а також вимог, що містяться в додатку до Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею та автомобільними шляхами.

- (85) Згідно з Кредитним договором, КП «МТТУ» відкрито валютний рахунок у комерційному банку. Кошти, які нараховуються на цей рахунок, є цільовими та будуть спрямовані виключно на реалізацію Проекту.
- (86) Отже, надання місцевої гарантії для забезпечення виконання боргових зобов'язань за Кредитним договором не є державною допомогою відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» за умови виконання:
- пункту 5.11 Кредитного договору, а саме: зобов'язання позичальника (КП «МТТУ») до 01.04.2019 укласти з Маріупольською МР договір про надання транспортних послуг та надалі не припиняти дії та не скасовувати договір про надання транспортних послуг, якщо він не домовиться про інше з ЄБРР у письмовій формі;
 - розроблення Виконавчим комітетом Маріупольської МР Методики розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини четвертої статті 263 Угоди, а також вимог, що містяться в додатку до Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею та автомобільними шляхами.
- (87) Разом з тим слід зазначити, що:
- кредитні кошти, які покриваються місцевою гарантією, повинні спрямовуватись виключно на реалізацію Проекту та не можуть бути використані для здійснення комерційної діяльності КП «МТТУ»;
 - використання кредитних коштів, які покриваються місцевою гарантією та спрямовані на реалізацію Проекту, для здійснення комерційної діяльності міститиме ознаки державної допомоги;
 - у разі здійснення КП «МТТУ» комерційної діяльності з використанням місцевих ресурсів, такі заходи міститимуть ознаки державної допомоги.

Враховуючи викладене, керуючись статтями 7 і 16 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 8 і 10 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» 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 2017 року № 2-рп, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 04 квітня 2016 року за № 501/28631, на підставі інформації, наданої Маріупольською міською радою Донецької області, Антимонопольний комітет України

ПОСТАНОВИВ:

Визнати, що надання Маріупольською міською радою: місцевої гарантії для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим комунальним підприємством «Маріупольське трамвайно-тролейбусне управління», для реалізації інвестиційного проекту «Оновлення троллейбусного парку м. Маріуполь», що передбачена проектом договору гарантії, відшкодування та підтримки проекту між Маріупольською міською радою та Європейським банком реконструкції та розвитку (операційний номер 49557), а також Кредитного договору між КП «МТТУ» та Європейським банком реконструкції та розвитку від 06.07.2018 (операційний номер 49557), на період з 06.07.2018 по 16.10.2031, та

капітальних трансфертів комунальному підприємству «Маріупольське трамвайно-тролейбусне управління» **не є державною допомогою відповідно до 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 Комітету

Ю. ТЕРЕНТЬЄВ