



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РОЗ'ЯСНЕННЯ З ПИТАНЬ ЗАСТОСУВАННЯ ЗАКОНОДАВСТВА У СФЕРІ ДЕРЖАВНОЇ ДОПОМОГИ

09 грудня 2021 р.

Київ

№ 3-pp/дд

Антимонopolний комітет України, розглянувши подання Департаменту моніторингу і контролю державної допомоги від 01.12.2021 № 500-01/8454-п та відповідні матеріали,

ВСТАНОВИВ:

У зв'язку з актуальністю питання стимулювання використання в містах екологічно чистих видів транспорту, до Антимонопольного комітету України (далі – Комітет) надходять звернення центральних та місцевих органів державної влади, а також органів місцевого самоврядування щодо надання роз'яснень із питань застосування законодавства у сфері державної допомоги стосовно перевезень пасажирів міським електричним транспортом.

Враховуючи викладене, Комітет надає роз'яснення стосовно застосування законодавства у сфері державної допомоги під час розгляду повідомлень про нову державну допомогу щодо надання підтримки суб'єктам господарювання, які надають послуги пасажирських перевезень міським електричним транспортом, з урахуванням норм національного законодавства, а також практики Європейського Союзу.

1. Визначення поняття міського електричного транспорту

Відповідно до статті 1 Закону України «Про міський електричний транспорт» міський електричний транспорт – складова частина єдиної транспортної системи, призначена для перевезення громадян трамваями, тролейбусами, поїздами метрополітену на маршрутах (лініях) відповідно до вимог життєзабезпечення населених пунктів.

Згідно із 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;
- безбиткової роботи перевізників.

Відповідно до частини третьої статті 8 Закону України «Про міський електричний транспорт» органи місцевого самоврядування, зокрема, забезпечують реалізацію державної політики у сфері міського електричного транспорту, розробляють регіональні та місцеві програми його розвитку і забезпечують їх виконання, створюють належні дорожні умови для здійснення перевезень, реалізують заходи з розвитку, вдосконалення та облаштування маршрутної мережі, виконують інші функції щодо створення безпечних умов діяльності у сфері міського електричного транспорту згідно із законодавством.

Відповідно до частини другої 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 із перевезенням пасажирів, втрати перевізника компенсуються уповноваженим органом, яким затверджуються тарифи, за рахунок коштів відповідних бюджетів.

2. Послуги, що становлять загальний економічний інтерес

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

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.

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 застосуватимуть 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».

Отже, враховуючи норми пункту 14 частини першої статті 1 Закону та відповідне тлумачення в актах законодавства ЄС поняття ПЗЕІ, послуги перевезення пасажирів громадським транспортом, а саме електротранспортом (поїздами метрополітену, тролейбусами, трамваями тощо), 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.

Державна підтримка, призначена для надання міських, заміських чи регіональних транспортних послуг, не підпадає під дію правил державної допомоги, якщо таке фінансування розглядається як компенсація за послуги, що надаються суб'єктами – одержувачами для здійснення публічних обов'язків. Для застосування цього правила мають бути виконані умови, викладені в рішенні Європейського суду від 24.07.2003 № 280/00 Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (далі – критерії Altmark, Рішення у справі Altmark):

- 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;
- якщо суб'єкт господарювання, який надає послуги, обирається не шляхом проведення конкурентної процедури публічних закупівель, яка б дозволила обрати пропозицію з

найнижчою ціною за надання таких послуг, тоді рівень компенсації визначається, ґрунтуючись на аналізі витрат, які є типовими для суб'єкта господарювання, який зміг би надавати такі послуги, з урахуванням відповідного доходу та обґрунтованого прибутку.

Відповідно до пункту 43 Повідомлення Комісії, на думку Суду Європейського Союзу, якщо державний захід підтримки розглядається як компенсація за надання послуг, що надаються суб'єктам господарювання, які виконують зобов'язання з надання громадських послуг, ці суб'єкти господарювання не користуються реальною економічною перевагою. Тому такий захід державної підтримки не впливає на конкурентну позицію порівняно з конкуруючими суб'єктами.

Отже, компенсація витрат суб'єкта господарювання, яка пов'язана з наданням послуг, що становлять ПЗЕІ, є обґрунтованою та не є державною допомогою у значенні статті 107 Договору виключно якщо задовольняються чотири сукупних критерії Altmark.

Проте правозастосовна практика свідчить, що в більшості випадків, які розглядав Комітет, чотири критерії Altmark не задовольнялись.

Насамперед, тому що договори про організацію з надання послуг на перевезення пасажирів міським електричним транспортом не були укладені між перевізниками й органами місцевої або державної влади, або у випадку укладення таких договорів термін їх дії не охоплював період надання державної підтримки.

По-друге, тому що надавачі державної допомоги не надавали достатніх обґрунтувань того, що компенсацію на надання послуг, які становлять загальний економічний інтерес, було визначено заздалегідь об'єктивним і прозорим способом, що вона є обґрунтованою, тобто не перевищує суми, необхідної для покриття чистої фінансової різниці між понесеними при наданні ПЗЕІ витратами та доходами суб'єкта господарювання від надання ПЗЕІ, з урахуванням розумного рівня прибутку. Так, зокрема, відсутній опис механізму визначення компенсації та параметрів для розрахунку, опис заходів щодо уникнення та повернення будь-якої надмірної компенсації.

За таких обставин компенсацію не можна вважати обґрунтованою і, відповідно, державна підтримка не може вважатися такою, що не є державною допомогою.

Враховуючи викладене, з метою оцінки заходу державної підтримки на відповідність критеріям Altmark надавачі державної допомоги мають звертатися до Комітету з повідомленням про державну допомогу відповідно до статті 9 Закону.

3. Визнання належності заходу підтримки до державної допомоги

У процесі розгляду повідомлення / справи та з урахуванням вторинного законодавства Європейського Союзу щодо надання підтримки суб'єктам господарювання міського електричного транспорту Комітет здійснює оцінку таким чином.

Якщо критеріїв у справі Altmark не дотримано, державна підтримка не може вважатися компенсацією обґрунтованих витрат на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес. У такому разі здійснюється оцінка для визнання належності заходу підтримки до державної допомоги.

Відповідно до пункту 1 частини першої статті 1 Закону 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.

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.

Відсутність хоча б одного із зазначених вище елементів виключає наявність державної допомоги у визначенні статті 1 Закону.

Як свідчить правозастосовна практика Комітету, зазвичай у всіх випадках виконуються усі чотири умови державної допомоги:

- підтримка надається суб'єкту господарювання (суб'єкт господарювання, який надає послуги з перевезення пасажирів електричним транспортом, є юридичною особою чи фізичною особою, що здійснює господарську діяльність);

- державна підтримка здійснюється за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів (компенсація витрат суб'єкту господарювання полягає у переданні ресурсів держави чи місцевих ресурсів окремим суб'єктам господарювання, а також у втратах доходів відповідних бюджетів);

- підтримка створює переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності (надання компенсації лише одному суб'єкту господарювання є вибірковою та встановлює для нього перевагу серед інших суб'єктів господарювання, що діють на ринку надання послуг із перевезень пасажирів. За рахунок державної підтримки суб'єкт господарювання набуває переваг, що недоступні іншим суб'єктам господарювання у звичайних ринкових умовах);

- підтримка спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції (ринок перевезення пасажирів є конкурентним; враховуючи, що на ринку надання послуг із перевезень пасажирів здійснюють свою господарську діяльність й інші суб'єкти господарювання, державна підтримка одному суб'єкту господарювання створює переваги, які покращують його конкурентну позицію порівняно з іншими суб'єктами господарювання, що здійснюють або могли б здійснювати аналогічну господарську діяльність і які не отримують такої фінансової підтримки).

Отже, державна підтримка суб'єкту господарювання, який надає послуги з перевезення пасажирів міським електричним транспортом за рахунок держави чи місцевих ресурсів, надає такому суб'єкту переваги для провадження окремих видів господарської діяльності та спотворює або загрожує спотворенню економічної конкуренції, є державною допомогою.

4. Вимоги (критерії допустимості) компенсації витрат, пов'язаних із послугами перевезення пасажирів міським електричним транспортом

Перевезення пасажирів міським електричним 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.

Для проведення відповідної оцінки допустимості державної допомоги під час надання послуг перевезення пасажирів міським електричним транспортом для оцінки береться до уваги Регламент (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги пасажирських перевезень залізничним і дорожнім транспортом (далі – Регламент).

Беручи до уваги норми, що передбачені статтею 264 Угоди, положення Регламенту та Рішення у справі Altmark, компенсація витрат суб'єкта господарювання є сумісною із наданням послуг загального економічного інтересу, якщо:

- суб'єкт господарювання має чітко визначені зобов'язання надавати громадські послуги (обслуговувати населення);

- параметри, на підставі яких обчислюється компенсація, є визначеними 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 у зв'язку з наданням послуг загального

економічного інтересу. Зокрема, компенсація не може перевищувати суму, необхідну для покриття чистої фінансової різниці між понесеними витратами та отриманими доходами суб'єкта господарювання при виконанні зобов'язання надавати відповідні громадські послуги загального інтересу, з урахуванням доходу, який залишається у суб'єкта господарювання, та розумного рівня прибутку. До витрат можуть бути віднесені, зокрема, фонд заробітної плати, вартість утримання та користування інфраструктурою, ремонт та обслуговування рухомого складу й обладнання, необхідного для функціонування інфраструктури послуг громадського транспорту, постійні витрати та вартість капіталу;

- тривалість дії договору не перевищує 15 років – для послуг пасажирського транспорту;

- у разі укладення прямого договору між підконтрольним суб'єктом господарювання і органом місцевого самоврядування, суб'єкт господарювання не бере участі в конкурентних процедурах для укладення договорів на надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади;

- для підвищення прозорості та уникнення перехресного субсидювання, коли суб'єкт господарювання не тільки здійснює перевезення пасажирів громадським транспортом, але й займається іншими видами діяльності, рахунки щодо надання послуг з перевезення пасажирів повинні бути відокремлені.

Як свідчить правозастосовна практика Комітету, у більшості випадків вимоги Регламенту задовольняються лише частково.

Зазвичай надавачі державної допомоги не надають інформації та підтвердних документів щодо параметрів, на підставі яких обчислюється компенсація. Також відсутня інформація щодо об'єктивності та прозорості обчислення відповідної компенсації, у надавача немає механізму компенсації та параметрів для визначення компенсації, уникнення й відшкодування будь-якої можливої надмірної компенсації, така компенсація не може бути належним чином розрахована й перевірена.

У таких випадках Комітет приймає рішення про допустимість державної допомоги для конкуренції за умови виконання надавачем державної допомоги зобов'язань: розробити та затвердити нормативно-правовий або розпорядчий акт (Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини четвертої статті 263 Угоди, а також вимог, що містяться в додатку до Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23.10.2007 про громадські послуги пасажирських перевезень залізничним і дорожнім транспортом), в якому повинні бути чітко визначені:

- 1) параметри, на підставі яких розраховується та переглядається компенсація за надання послуг із перевезення пасажирів міським електричним транспортом, враховуючи, що сума компенсації не повинна перевищувати суму, необхідну для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними витратами та отриманими доходами суб'єкта господарювання при наданні вказаних послуг, з урахуванням розумного рівня прибутку; крім того, необхідно врахувати структуру та розмір тарифів, установлених відповідно до законодавства;

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

Рішенням Комітету надається строк, протягом якого надавач державної допомоги зобов'язаний проінформувати Комітет про виконання зазначених зобов'язань.

Після того, як у передбачений Комітетом термін, надавач державної допомоги надає Комітету всі документи, які підтверджують виконання зобов'язань, Комітет приймає рішення про виконання таких зобов'язань.

5. Приклади застосування законодавства у сфері державної допомоги стосовно електротранспорту

5.1. Визнання державної підтримки не державною допомогою

За результатом розгляду повідомлення про нову державну допомогу Управління транспорту та телекомунікацій виконкому Криворізької міської ради (вх. № 1233 – ПДД/1 від 20.04.2021) Тимчасова адміністративна колегія Антимонопольного комітету України прийняла рішення від 24.06.2021 № 72-р/тк.

Під час розгляду Повідомлення встановлено, що підтримка Управлінням транспорту та телекомунікацій виконкому Криворізької міської ради (далі – Надавач) комунальним підприємствам «Швидкісний трамвай» та «Міський тролейбус» (в частині перевезень пасажирів електротранспортом) (далі – Отримувачі), спрямована на забезпечення стабільного функціонування та подальшого розвитку інфраструктури міського комунального електричного транспорту, є компенсацією витрат, які пов'язані з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес.

Надавач надав Комітету:

- копії договорів про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом, якими чітко встановлені та визначені зобов'язання Отримувачів з обслуговування населення;
- копію Методики розрахунку компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів міським пасажирським транспортом загального користування, затвердженої наказом Управління транспорту та телекомунікацій виконавчого комітету Криворізької міської ради від 14.12.2020 № 20, та копію розрахунків сум компенсації, які не перевищують суми, необхідної для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними при наданні ПЗЕІ витратами та доходами суб'єктів господарювання від надання ПЗЕІ;
- копію розрахунків, здійснених відповідно до вищезазначеної методики, які підтверджують, що максимальний розмір підтримки не перевищує чистої фінансової різниці на роки, на які надається державна підтримка, а отже, що компенсація не є надмірною;
- інформацію про аналіз витрат, які є типовими для Отримувачів, а саме: витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, матеріальні затрати, амортизацію, інші операційні витрати та капітальні видатки.

Враховуючи викладене, чотирьох сукупних критеріїв Altmark кумулятивно дотримано.

Отже, зазначена державна підтримка є компенсацією обґрунтованих витрат на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини другої статті 3 Закону, і не є державною допомогою.

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

За результатами розгляду справи № 500-26.15/45-20-ДД про державну допомогу (далі – Справа) Комітет прийняв рішення від 01.10.2020 № 617-р.

Під час розгляду Справи встановлено надання Військово-цивільною адміністрацією міста Лисичанськ Луганської області підтримки у формі поточних та капітальних трансфертів Лисичанської міської ради комунальному підприємству Лисичанської міської ради «Електроавтотранс» (далі – КП «Електроавтотранс») на придбання тролейбусів, запасних частин для капітального ремонту тролейбусів, запасних частин для ремонту контактної мережі та капітального ремонту ТП № 1, ТП № 2 і на оплату праці працівників та спожитої електроенергії.

При здійсненні оцінки заходу державної підтримки на відповідність критеріям у справі Altmark Комітетом встановлено, що не всі із чотирьох критеріїв дотримані:

1) зобов'язання КП «Електроавтотранс» з надання послуг перевезення пасажирів міським електричним транспортом встановлені та визначені, зокрема, Договором про організацію надання транспортних послуг міським комунальним транспортом Лисичанської міської ради «Електроавтотранс» – вимогу критерію дотримано;

2) Управління з виконання політики Лисичанської міської ради не надало інформації та підтвердних документів щодо параметрів, на підставі яких обчислюється компенсація. Також відсутня інформація щодо об'єктивності та прозорості обчислення відповідної компенсації – вимогу критерію не дотримано;

3) Управління з виконання політики Лисичанської міської ради не надало підтвердних документів, що компенсація не є надмірною, тобто не перевищує суми, необхідної для покриття чистої фінансової різниці між понесеними при наданні ПЗЕІ витратами та доходами суб'єкта господарювання від надання ПЗЕІ, з урахуванням розумного рівня прибутку – вимогу критерію не дотримано;

4) Закон України «Про міський електричний транспорт» не передбачає проведення конкурсу з перевезення пасажирів електричним транспортом на маршрутах загального користування. Проте Управління з виконання політики Лисичанської міської ради не надало інформації щодо аналізу витрат, які є типовими для такого суб'єкта господарювання (отримувача), – вимогу критерію не дотримано.

Отже, така державна підтримка не може вважатися компенсацією обґрунтованих витрат на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини другої статті 3 Закону.

Зазначену державну підтримку було визнано державною допомогою, оскільки наявні всі чотири умови державної допомоги:

1) КП «Електроавтотранс» надає послуги з перевезення пасажирів електричним транспортом, є юридичною особою, що здійснює господарську діяльність, а отже, є суб'єктом господарювання;

2) підтримка КП «Електроавтотранс» здійснюється за рахунок коштів місцевого бюджету міста Лисичанськ, тобто за рахунок місцевих ресурсів;

3) КП «Електроавтотранс» за отримання державної підтримки у формі поточних та капітальних трансфертів набуває переваг, що недоступні іншим суб'єктам господарювання у звичайних ринкових умовах;

4) ринок перевезення пасажирів є конкурентним. Згідно з інформацією, що міститься у відкритих джерелах, КП «Електроавтотранс» не є єдиним суб'єктом господарювання, який здійснює діяльність на ринку з перевезень пасажирів. Враховуючи, що на ринку перевезення пасажирів, крім КП «Електроавтотранс», здійснюють свою господарську діяльність й інші суб'єкти господарювання, повідомлена державна підтримка надає КП «Електроавтотранс» переваги, які покращують конкурентну позицію цього суб'єкта господарювання порівняно з іншими суб'єктами господарювання, що здійснюють або могли б здійснювати аналогічну господарську діяльність і які не отримують такої фінансової підтримки. Отже, така підтримка спотворює економічну конкуренцію.

Під час здійснення оцінки допустимості державної допомоги відповідно до вимог Регламенту встановлено, що:

- зобов'язання КП «Електроавтотранс» з надання послуг перевезення пасажирів міським електричним транспортом встановлені та визначені, зокрема, Договором про організацію надання транспортних послуг міським комунальним транспортом Лисичанської міської ради «Електроавтотранс» (далі – Договір), що відповідає нормам статті 1 Регламенту;

- Військово-цивільна адміністрація міста Лисичанськ Луганської області не надала інформації та підтвердних документів щодо параметрів, на підставі яких обчислюється компенсація, водночас відсутня інформація щодо об'єктивності та прозорості обчислення відповідної компенсації, що не відповідає нормам статей 2 і 3 Регламенту;

- Договір не містить параметрів, на підставі яких розраховується компенсація механізму для уникнення й повернення надмірної компенсації, що не відповідає нормам статті 4 Регламенту;

- КП «Електроавтотранс» не бере участі в конкурсах на надання послуг із перевезення пасажирів громадським транспортом за межами компетентного органу влади, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту;

- Військово-цивільна адміністрація міста Лисичанськ Луганської області не надала обґрунтування, що КП «Електроавтотранс» здійснює ведення окремих рахунків та належний розподіл доходів і витрат, які надходять з бюджету та від комерційної діяльності, що відповідає нормам пункту 5 додатка до Регламенту.

Отже, вимог Регламенту дотримано не в повному обсязі.

Враховуючи викладене, державну допомогу КП «Електроавтотранс» було визнано допустимою для конкуренції відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» за умови виконання Військово-цивільною адміністрацією міста Лисичанськ Луганської області таких зобов'язань:

1) розробити та затвердити нормативно-правовий або розпорядчий акт (Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини четвертої статті 263 Угоди, а також вимог, що містяться в додатку до Регламенту, в якому повинні бути чітко визначені:

- параметри, на підставі яких розраховується та переглядається компенсація за надання послуг із перевезення пасажирів міським електричним транспортом (тролейбусами), враховуючи, що сума компенсації не повинна перевищувати суми, необхідної для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними витратами та отриманими доходами суб'єкта господарювання при наданні вказаних послуг, з урахуванням розумного рівня прибутку; крім того, необхідно врахувати структуру та розмір тарифів, установлених відповідно до законодавства;

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

2) з метою уникнення отримання комунальним підприємством Лисичанської міської ради «Електроавтотранс» надмірної (подвійної) компенсації, забезпечити невключення амортизаційних нарахувань за придбані (оновлені) троллейбуси та оновлене обладнання під час розрахунку в майбутньому вартості нового тарифу на перевезення пасажирів електричним транспортом у місті Лисичанськ для підприємства або коригування наявного тарифу, у зв'язку з тим, що придбані троллейбуси будуть передані комунальному підприємству Лисичанської міської ради «Електроавтотранс» на безкоштовній основі;

3) у разі включення амортизаційних нарахувань у вартість перевезення пасажирів електричним транспортом, який придбано (або оновлено) за кошти державної допомоги, забезпечити повернення комунальним підприємством Лисичанської міської ради «Електроавтотранс» таких амортизаційних нарахувань.

Військово-цивільну адміністрацію міста Лисичанськ Луганської області було зобов'язано проінформувати Комітет про виконання зобов'язань, викладених у рішенні, протягом шести місяців із дня його прийняття, тобто до 01.04.2021.

Протягом зазначених шести місяців надавач державної допомоги погодив з Комітетом та затвердив Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів міським пасажирським транспортом загального користування у місті Лисичанськ (далі – Методика), якою, зокрема, визначені параметри, на підставі яких розраховується та переглядається компенсація за надання послуг із перевезення пасажирів та заходи щодо уникнення та повернення компенсації у випадку надання надмірної компенсації.

Методика містить у тому числі параметри, на підставі яких розраховується та переглядається компенсація за надання послуг із перевезення пасажирів, враховуючи, що сума компенсації не повинна перевищувати суми, необхідної для покриття чистих витрат (чистої

фінансової різниці) між понесеними витратами та отриманими доходами суб'єкта господарювання при наданні вказаних послуг, з урахуванням розумного рівня прибутку, та заходи щодо уникнення та повернення компенсації у випадку надання надмірної компенсації.

Разом із цим, надавач державної допомоги повідомив, що бюджетні кошти для придбання рухомого складу (тролейбусів) не виділялися, тому включення амортизаційних нарахувань до тарифу на перевезення придбаними за рахунок державної допомоги троллейбусами є неможливим.

Відповідно до пункту 14 протоколу засідання Антимонопольного комітету України № 42 від 29.07.2021 Комітетом було прийнято рішення визнати зобов'язання, встановлені в пункті 2 резолютивної частини рішення Антимонопольного комітету України від 01.10.2020 № 617-р, виконаними.

Враховуючи викладене, керуючись статтею 7 Закону України «Про Антимонопольний комітет України» та пунктом 4 частини другої статті 8 Закону, Антимонопольний комітет України надає такі

РОЗ'ЯСНЕННЯ:

1. Перевезення пасажирів міським електричним транспортом – це послуги з перевезення пасажирів, які мають бути доступними для всіх верств населення та не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки.

Отже, послуга з перевезення пасажирів міським електричним транспортом підпадає під визначення послуг загального економічного інтересу.

2. 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.

Для того, щоб компенсація витрат суб'єкта господарювання, пов'язаних із наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес, була обґрунтованою і не вважалася державною допомогою, повинні задовольнятися чотири сукупних критерії, викладені в рішенні Європейського суду від 24.07.2003 № 280/00 Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH.

Отже надавачу державної допомоги необхідно забезпечити контроль за тим, щоб:

1) суб'єкт господарювання здійснював свою діяльність згідно з укладеним договором або іншим документом, предметом якого є перевезення пасажирів міським електричним транспортом, який чітко встановлює та визначає зобов'язання суб'єкта господарювання з обслуговування населення;

2) з метою уникнення надмірної компенсації її обчислення здійснювалося відповідно до Методики розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, затвердженої з урахуванням частини четвертої статті 263 Угоди, а також додатка до Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23.10.2007 про громадські послуги пасажирських перевезень залізничним і дорожнім транспортом, в якій чітко визначені:

- параметри, на підставі яких розраховується та переглядається компенсація за надання послуг із перевезення пасажирів міським електричним транспортом, враховуючи, що сума компенсації не повинна перевищувати суми, необхідної для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними витратами та отриманими доходами суб'єкта господарювання при наданні вказаних послуг, з урахуванням розумного рівня прибутку; крім того, необхідно врахувати структуру та розмір тарифів, установлених відповідно до законодавства;

- заходи щодо уникнення надмірної компенсації та її повернення у випадку надання;

3) обчислення рівня необхідної компенсації здійснювалося на основі аналізу витрат, які є типовими для суб'єкта господарювання, який зміг би надавати такі послуги, з урахуванням відповідного доходу та обґрунтованого прибутку.

3. У разі коли критеріїв Altmark не дотримано, для проведення оцінки допустимості державної допомоги під час надання послуг перевезення пасажирів міським електричним транспортом використовується Регламент (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги пасажирських перевезень залізничним і дорожнім транспортом, відповідно до якого компенсація витрат суб'єкта господарювання є сумісною з наданням послуг загального економічного інтересу, якщо дотримано таких вимог Регламенту:

- суб'єкт господарювання має чітко визначені зобов'язання надавати громадські послуги (обслуговувати населення);

- параметри, на підставі яких обчислюється компенсація, є визначеними 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 у зв'язку з наданням послуг загального економічного інтересу. Зокрема, компенсація не може перевищувати суму, необхідну для покриття чистої фінансової різниці між понесеними витратами та отриманими доходами суб'єкта господарювання при виконанні зобов'язання надавати відповідні громадські послуги загального інтересу, з урахуванням доходу, який залишається у суб'єкта господарювання, та розумного рівня прибутку. До витрат можуть бути віднесені, зокрема, фонд заробітної плати, вартість утримання та користування інфраструктурою, ремонт та обслуговування рухомого складу й обладнання, необхідного для функціонування інфраструктури послуг громадського транспорту, постійні витрати та вартість капіталу;

- тривалість дії договору не перевищує 15 років – для послуг пасажирського транспорту;

- у разі укладення прямого договору між підконтрольним суб'єктом господарювання й органом місцевого самоврядування, суб'єкт господарювання не бере участі в конкурентних процедурах для укладення договорів на надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади;

- для підвищення прозорості та уникнення перехресного субсидювання, коли суб'єкт господарювання не тільки здійснює перевезення пасажирів громадським транспортом, але й займається іншими видами діяльності, рахунки щодо надання послуг із перевезення пасажирів повинні бути відокремлені.

4. Якщо вимог Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги пасажирських перевезень залізничним і дорожнім транспортом повністю не дотримано, Антимонопольний комітет України надає надавачу державної допомоги зобов'язання, які він має виконати в передбачений Антимонопольним комітетом України термін.

Голова Комітету

Ольга ПІЩАНСЬКА