



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РОЗ'ЯСНЕННЯ З ПИТАНЬ ЗАСТОСУВАННЯ ЗАКОНОДАВСТВА У СФЕРІ ДЕРЖАВНОЇ ДОПОМОГИ

14 липня 2022 р.

Київ

№ 3-pp/дд

Про застосування законодавства
у сфері державної допомоги

Антимонопольний комітет України, розглянувши подання Департаменту моніторингу і контролю державної допомоги від 11 липня 2022 року № 500-01/91,

ВСТАНОВИВ:

Антимонопольним комітетом України (далі – Комітет) прийнято низку рішень щодо державної допомоги у сфері водного та морського транспорту. Враховуючи зазначене, існує потреба в наданні роз'яснень щодо оцінки такої державної допомоги. Крім того, у зв'язку з набуттям чинності 01.01.2022 Законом України «Про внутрішній водний транспорт», актуальним стає питання підтримки функціонування та розвитку водного та морського транспорту. Отже, Департаментом моніторингу і контролю державної допомоги підготовлено роз'яснення стосовно застосування законодавства у сфері державної допомоги під час розгляду повідомлень про нову державну допомогу щодо надання підтримки суб'єктам господарювання у сфері водного та морського транспорту з урахуванням норм національного законодавства, а також практики Європейського Союзу.

1. Визначення поняття водного транспорту та портової інфраструктури

Відповідно до пункту 13 частини першої статті 1 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» внутрішній водний транспорт – вид транспорту, до якого належать судна, суб'єкти господарювання, що здійснюють та забезпечують перевезення переважно внутрішніми водними шляхами вантажів, пасажирів, багажу і пошти, використовуються для рибогосподарської діяльності, надають інші послуги з використанням суден внутрішнього плавання, забезпечують судноплавство на внутрішніх водних шляхах, утримують об'єкти інфраструктури внутрішніх водних шляхів, здійснюють навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства.

Згідно зі статтею 24 Закону України «Про транспорт» до складу морського транспорту входять підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної

культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту.

Згідно з пунктом 8 частини першої статті 1 Закону України «Про морські порти» об'єкти портової інфраструктури – рухомі та нерухомі об'єкти, що забезпечують функціонування морського порту, у тому числі акваторія, гідротехнічні споруди, доки, буксири, криголами та інші судна портового флоту, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден, інформаційні системи, перевантажувальне обладнання, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи, лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інші засоби, обладнання, інженерні комунікації, розташовані в межах території та акваторії морського порту і призначені для забезпечення безпеки мореплавства, надання послуг, забезпечення державного нагляду (контролю) в морському порту.

2. Визнання належності заходу державної підтримки у сфері водного та морського транспорту до державної допомоги

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.

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 критеріїв виключає наявність державної допомоги у значенні статті 1 Закону.

Тобто, характеризуючи державну підтримку у сфері водного та морського транспорту, можна зазначити, що:

- підприємства, які здійснюють свою діяльність у сфері водного та морського транспорту, є суб'єктами господарювання, оскільки здійснюють діяльність із виробництва, реалізації, придбання товарів;
- якщо надається державна підтримка, задіяні зазвичай державні чи місцеві ресурси;
- така підтримка створює переваги для суб'єкта господарювання на ринку пасажирських перевезень, оскільки звільняє від витрат, яких в іншому випадку йому довелося б зазнати під час поточної господарської діяльності;
- послуги водного та морського транспорту є конкурентними на ринку пасажирських перевезень, тому така підтримка загрожує спотворенням економічної конкуренції.

Отже, надання державної підтримки суб'єктам господарювання у сфері водного та морського транспорту відповідає усім ознакам державної допомоги. Однак залежно від цілі допомоги та особливостей спрямування підтримки її оцінка може відбуватися різними шляхами, про що детальніше буде висвітлено нижче.

2.1. Сфера фінансування в портову інфраструктуру

Відповідно до пункту 29 частини першої статті 1 Закону України «Про внутрішній водний транспорт», інфраструктура внутрішнього водного транспорту – сукупність об'єктів, що забезпечують судноплавство внутрішніми водними шляхами, яка включає гідротехнічні споруди внутрішніх водних шляхів, рейди, затони, місця стоянки суден, засоби навігаційного обладнання та гідрографічного забезпечення судноплавства, об'єкти річкової інформаційної служби, мережі та споруди зв'язку, сигналізації, інформування та управління рухом суден, а також судна і плавуче обладнання, призначені для виконання шляхових робіт, та інші об'єкти, що забезпечують судноплавство внутрішніми водними шляхами.

Згідно зі статтею 1 Закону України «Про морські порти»:

██████████ – державне підприємство, утворене відповідно до законодавства, що забезпечує функціонування морських портів, утримання та використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання інших покладених на нього завдань безпосередньо і через свої філії, що утворюються в кожному морському порту ██████████;

об'єкти портової інфраструктури загального користування – акваторія, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи (до першого розгалуження за межами території порту), лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерні комунікації, інші об'єкти, що забезпечують діяльність двох і більше суб'єктів господарювання у морському порту;

стратегічні об'єкти портової інфраструктури – об'єкти права державної власності - гідротехнічні споруди, об'єкти портової інфраструктури загального користування, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден.

Згідно з пунктом 29 частини першої статті 1 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту – судноплавні канали внутрішніх водних шляхів (крім підхідних каналів до причальних споруд та судноплавних каналів внутрішніх морських вод), судноплавні гідротехнічні споруди, засоби навігаційного обладнання та навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, об'єкти річкової інформаційної служби державної форми власності.

Відповідно до частин третьої та четвертої статті 10 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» компенсація інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту державної власності, здійснюється на підставі відповідних договорів, що укладаються в порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України.

Джерелами компенсації інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту можуть бути кошти державного бюджету, орендної плати, інші джерела, не заборонені законодавством.

Відповідно до статті 27 Закону України «Про морські порти» компенсація інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, здійснюється на підставі відповідних договорів, що укладаються ██████████ та інвесторами в порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України.

Інвестування у стратегічні об'єкти портової інфраструктури може передбачати ремонт, модернізацію, реконструкцію або будівництво таких об'єктів.

Джерелами компенсації інвестицій у стратегічні об'єкти портової інфраструктури можуть бути портові збори, що справляються ██████████, та інші джерела, не заборонені законодавством.

Отже, державна підтримка, пов'язана з інвестуванням в інфраструктуру порту, містить ознаки державної допомоги та потребує подання повідомлення відповідно до Порядку подання та оформлення повідомлень про нову державну допомогу та про внесення змін до умов чинної державної допомоги, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 04.03.2016 № 2-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 04.04.2016 за № 501/28631 (зі змінами).

Проте, у зв'язку з військовою агресією російської федерації проти України, Указом Президента України від 24.02.2022 № 64/2022 «Про введення воєнного стану в Україні», затвердженим Законом України «Про затвердження Указу Президента України «Про введення воєнного стану в Україні» від 24.02.2022 № 2102-IX, в Україні введено воєнний стан із 05 години 30 хвилин 24 лютого 2022 року.

Відповідно до абзацу першого пункту 5² «Прикінцевих та перехідних положень» Закону (у редакції згідно із Законом України «Про внесення зміни до пункту 5² розділу 9 «Прикінцеві та перехідні положення» Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» щодо застосування його положень в період дії воєнного стану» від 01.04.2022 № 2175-IX) під час дії воєнного стану норми статей 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 цього Закону та інші норми законодавства, що впливають із зазначених статей цього Закону, не застосовуються.

Враховуючи, що під час дії воєнного стану норми статті 9 Закону не застосовуються, надавачі державної допомоги не подають повідомлення про нову державну допомогу з пропозиціями щодо підготовки проектів законів, інших нормативно-правових та розпорядчих актів, спрямованих на підтримку суб'єктів господарювання за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів, внесення змін до умов чинної державної допомоги та у разі внесення до чинних програм державної допомоги змін, що передбачають збільшення фінансування більш як на 20 відсотків бюджету відповідної програми.

Після припинення або скасування воєнного стану, у разі надходження повідомлення про державну допомогу щодо фінансування портової інфраструктури, Комітет буде оцінювати таку державну допомогу відповідно до акта вторинного законодавства ЄС – Регламенту Комісії (ЄС) № 2017/1084 від 14 червня 2017 року про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 651/2014 щодо допомоги на інфраструктуру портів та аеропортів, порогових значень для повідомлення про допомогу на культуру та збереження культурної спадщини, на допомогу для спорту та багатофункціональної рекреаційної інфраструктури, а також щодо регіональних схем операційної допомоги для найвіддаленіших регіонів та внесення змін до Регламенту (ЄС) № 702/2014 щодо розрахунку прийнятних витрат (Commission Regulation (EU) No 2017/1084 of 14 June 2017 amending Regulation (EU) No 651/2014 as regards aid for port and airport infrastructure, notification thresholds for aid for culture and heritage conservation and for aid for sport and multifunctional recreational infrastructures, and regional operating aid schemes for outermost regions and amending Regulation (EU) No 702/2014 as regards the calculation of eligible costs) (далі – Регламент).

Згідно зі статтею 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 положення 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 Союзу.

Отже, відповідно до статті 56b Регламенту допустимою державною допомогою визнаються:

- 1) інвестиції на будівництво, заміну або модернізацію портової інфраструктури;

- 2) інвестиції на будівництво, заміну або модернізацію доступу до інфраструктури;
- 3) інвестиції, пов'язані з днопоглибленням.

Слід зазначити, що витрати, не пов'язані безпосередньо з наданням спеціалізованих портових послуг, зокрема фінансування промислових виробничих об'єктів, що працюють у порту, офісів чи магазинів, а також портових надбудов, не можуть компенсуватися за рахунок державної допомоги.

Для визначення обсягу допустимої державної допомоги розраховується розрив фінансування, а саме, державна допомога не повинна перевищувати значення різниці між дозволеними витратами та операційним прибутком від інвестицій або днопоглиблювальних робіт. При цьому операційний прибуток вираховується із суми дозволених витрат *ex ante*, на підставі обґрунтованих прогнозних показників, або за допомогою механізму повернення.

Відповідно до пункту 5 статті 56b Регламенту для інвестицій на будівництво, заміну або модернізацію портової інфраструктури інтенсивність державної допомоги не повинна перевищувати:

- «1) 100 % дозволених витрат, якщо загальні прийнятні витрати на проект становлять до 20 мільйонів євро;
- 2) 80 % дозволених витрат, якщо загальні прийнятні витрати на проект перевищують 20 мільйонів євро і до 50 мільйонів євро;
- 3) 60 % дозволених витрат, якщо загальні прийнятні витрати на проект перевищують 50 мільйонів євро і до суми, встановленої в пункті (ee) статті 4(1) Регламенту».

Для інвестицій на будівництво, заміну або модернізацію доступу до інфраструктури, а також пов'язаних із днопоглибленням інтенсивність допомоги не повинна перевищувати 100 % дозволених витрат до суми, встановленої в пункті (ee) статті 4(1) Регламенту.

Інтенсивність допомоги, зазначена вище в пунктах 2, 3 статті 56b Регламенту, може бути збільшена на 10 % для інвестицій, розташованих у районах, що відповідають умовам пункту (a) статті 107(3) Договору про функціонування Європейського Союзу (далі – ДФЕС), та на 5 % для інвестицій, розташованих у районах, що відповідають умовам пункту (c) статті 107(3) ДФЕС.

Для допомоги, яка не перевищує 5 мільйонів євро, максимальна сума допомоги може бути встановлена на рівні 80 % дозволених витрат як альтернатива застосуванню методу, зазначеного в пунктах 1 – 3 статті 56b Регламенту.

При цьому максимальний розмір державної допомоги для портів обмежується сумою 150 млн євро.

Під час надання державної допомоги портам обов'язково має бути враховано, що:

- будь-яка концесія або інше доручення третій стороні на будівництво, модернізацію, експлуатацію або оренду портової інфраструктури повинно визначатися на конкурентній, прозорій, недискримінаційній та безумовній основі;
- інфраструктура порту має бути доступною для всіх зацікавлених користувачів на рівних та недискримінаційних засадах на ринкових умовах.

2.2. Компенсація за суспільно важливі перевезення пасажирів на судах

Відповідно до частини другої статті 8 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» тарифи на суспільно важливі регулярні перевезення пасажирів на судах встановлюють місцеві державні адміністрації. Перевізникам, що здійснюють такі перевезення, місцеві державні адміністрації, які встановили державні регульовані тарифи на такі перевезення у розмірі, нижчому за економічно обґрунтований розмір, зобов'язані відшкодувати різницю між такими розмірами за рахунок коштів відповідних місцевих бюджетів.

Відповідно до пункту 14 частини першої статті 1 Закону послуги, що становлять загальний економічний інтерес (далі – ПЗЕІ), - послуги, пов’язані із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, що не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки.

Враховуючи викладене визначення, до ПЗЕІ можуть бути віднесені послуги, які відповідають таким умовам:

- пов’язані із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян;
- не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки.

Отже, така програма державної підтримки у вигляді відшкодування різниці між розмірами тарифів на суспільно важливі регулярні перевезення пасажирів на суднах містить ознаки державної допомоги, тому потребує подання повідомлення до Комітету відповідно до Порядку.

Однак разом із тим така підтримка може вважатися компенсацією за 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, враховуючи норми пункту 14 частини першої статті 1 Закону та відповідне тлумачення в актах законодавства ЄС поняття ПЗЕІ, послуги суспільно важливих перевезень пасажирів на суднах 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, замських 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.

Якщо критеріїв, установлених Рішенням у справі Altmark, не дотримано, для оцінки державної допомоги під час надання послуг суспільно важливих перевезень пасажирів на судах застосовуються: рішення Комісії ЄС про застосування частини другої статті 106 ДФЄС до державної допомоги у вигляді компенсації за обслуговування населення, що надається певним суб'єктам господарювання, які несуть відповідальність за надання послуг загального економічного значення (2012/21/ЄС) (далі – Рішення Комісії 2012/21/ЄС), та Рамкове повідомлення Комісії ЄС щодо державної допомоги у формі компенсації за надання публічних послуг (2011) 2012/C 8/03 (далі – Рамкове повідомлення щодо ПЗЕІ).

Беручи до уваги норми, передбачені статтею 264 Угоди, положення Рішення Комісії 2012/21/ЄС, Рамкового повідомлення щодо ПЗЕІ та Рішення у справі Altmark, компенсація витрат суб'єкта господарювання є сумісною із наданням послуг загального економічного інтересу, якщо відповідним актом надавача державної допомоги встановлено:

- зміст та тривалість зобов'язань щодо надання ПЗЕІ (тривалість визначається виходячи з об'єктивних критеріїв, зокрема періоду амортизації основних засобів, необхідних для надання ПЗЕІ);
- суб'єкт(и) господарювання та, де це можливо, відповідна територія;
- характер будь-яких спеціальних чи ексклюзивних прав, що надаються суб'єкту(ам) господарювання;
- опис механізму компенсації та параметрів для розрахунку, контролю та перегляду компенсації (сума компенсації не повинна перевищувати суму, необхідну для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними при наданні ПЗЕІ витратами та доходами суб'єкта господарювання від надання ПЗЕІ, з урахуванням розумного рівня прибутку. Чисту вартість можна розрахувати як різницю між витратами на надання ПЗЕІ та доходами від їх надання. До витрат, які необхідно враховувати, належать усі витрати, необхідні для надання ПЗЕІ; якщо діяльність суб'єкта господарювання обмежується наданням ПЗЕІ, усі його витрати можуть бути враховані; якщо суб'єкт господарювання також надає інші послуги, необхідно враховувати тільки ті витрати, які пов'язані з наданням ПЗЕІ (у такому випадку необхідне використання параметрів для розподілу витрат і доходів); витрати, пов'язані з інвестиціями, можуть бути взяті до уваги, якщо це необхідно для функціонування послуги загального економічного інтересу);
- опис заходів щодо уникнення та повернення будь-якої надмірної компенсації (відповідний орган повинен забезпечувати, щоб компенсація за надання ПЗЕІ відповідала встановленим вище умовам; у разі отримання надмірної компенсації, така компенсація повинна бути повернена, а параметри для розрахунку компенсації повинні бути оновлені на майбутнє. Для контролю за надмірною компенсацією повинні проводитися регулярні перевірки, принаймні кожні три роки протягом виконання зобов'язань).

2.3. Спеціалізовані послуги, які надають суб'єкти природних монополій

Відповідно до частини першої статті 8 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» тарифи на спеціалізовані послуги, що надаються на внутрішніх водних шляхах

суб'єктами природних монополій, підлягають регулюванню національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту.

Відповідно до частини першої статті 21 Закону України «Про морські порти» тарифи на спеціалізовані послуги, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, та послуги, які оплачуються у складі портових зборів, підлягають державному регулюванню національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту.

Перелік спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 3 червня 2013 р. № 405. До таких послуг належать:

- забезпечення лоцманського проведення;
- регулювання руху суден;
- забезпечення проведення криголамних робіт;
- забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні [REDACTED], крім причалу, що використовується портовим оператором на підставі договору оренди, концесії, спільної діяльності, укладеного відповідно до законодавства.

Отже, надання державної підтримки для таких послуг не буде вважатися державною допомогою тільки в разі дотримання декількох умов, перелічених нижче.

Відповідно до пункту 187 Повідомлення Європейської комісії щодо поняття державної допомоги згідно, зі статтею 107 (1) Договору про функціонування Європейського Союзу (2016/C 262/01) (далі – Повідомлення), заходи з підтримки, яка надається державою, вважаються такими, що спотворюють конкуренцію або загрожують спотворенням конкуренції, коли вони покращують конкурентну позицію їх отримувача порівняно з іншими суб'єктами господарювання, які є його конкурентами. На практиці вважається, що спотворення конкуренції у значенні, передбаченому статтею 107(1) Договору про функціонування Європейського Союзу, існує тоді, коли держава надає фінансові переваги суб'єкту господарювання в лібералізованому секторі, де існує або може існувати конкуренція.

За загальним правилом, надання послуг суб'єктами природних монополій виключає будь-яке спотворення конкуренції, однак є умови, що мають бути кумулятивно виконані. Ці умови встановлені пунктом 188 Повідомлення, а саме:

- послуга має бути предметом монополії;
- монополія не лише виключає можливість конкуренції на ринку, а й передбачає наявність ексклюзивного надавача відповідної послуги на такому ринку;
- відповідна послуга не конкурує з іншими послугами;
- якщо надавач відповідної послуги здійснює діяльність на іншому ринку (за географічним розташуванням чи продукцією), відкритому для конкуренції, можливість здійснення перехресного субсидіювання має бути виключена. Для цього необхідно вести окремі розрахунки, належним чином розподіляти доходи й витрати та запобігати використанню державного фінансування некомерційної діяльності для перехресного субсидіювання комерційної діяльності.

Обов'язок запобігання фінансуванню комерційної діяльності унаслідок перехресного субсидіювання регламентовано міжнародними зобов'язаннями, що виникли. Так, відповідно до статті 263 (4) Угоди, Сторони протягом п'яти років із дати набуття чинності Угодою мають забезпечити, щоб фінансова та організаційна структура будь-якого підприємства, яке користується спеціальним чи виключним правом, наданим Україною або державою-членом Європейського Союзу, або є вповноваженим на надання ПЗЕІ, і яке отримує компенсацію за надання публічних послуг у будь-якій формі щодо такої послуги, була коректно відображена в окремих бухгалтерських рахунках таким чином, щоб чітко відстежувалося таке:

- витрати та доходи, пов'язані з усіма товарами або послугами, щодо яких підприємству надано спеціальне або виключне право, або усіма послугами, які мають загальний економічний інтерес та які підприємство вповноважене надавати, і, з 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.

Отже, враховуючи те, що суб'єкт природної монополії може здійснювати й іншу комерційну діяльність, не пов'язану з виконанням функції публічних послуг, мають бути окремі бухгалтерські рахунки для запобігання перехресному субсидіюванню.

Приклад застосування законодавства у сфері державної допомоги стосовно послуг, які здійснюються суб'єктами природних монополій у сфері водного та морського транспорту

Комітет приймав рішення [REDACTED] про визнання підтримки у формі державної гарантії на кредит для [REDACTED] для реконструкції гідротехнічних споруд причалів недержавною допомогою.

Комітетом встановлено, що:

- підтримка виключала створення переваг, оскільки здійснення робіт із реконструкції гідротехнічних споруд причалів відбувалося власними силами та іншими суб'єктами господарювання, які були визначені відповідно до вимог Закону України «Про публічні закупівлі»;

- підтримка не спотворювала та не загрожувала спотворенням економічної конкуренції, оскільки тільки [REDACTED] може надавати послуги з реконструкції гідротехнічних споруд для забезпечення безпеки мореплавства. Будь-який інший суб'єкт господарювання не може надавати зазначену послугу, тому вона не конкурує з іншими послугами.

Втім Комітет зазначив, що кредитні кошти, які покриваються державною гарантією, повинні спрямовуватися виключно на здійснення заходів із реконструкції гідротехнічних споруд причалів та не можуть бути використані для здійснення іншої комерційної діяльності [REDACTED].

Враховуючи викладене, керуючись пунктом 4 частини другої статті 8 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», Антимонопольний комітет України надає такі

РОЗ'ЯСНЕННЯ:

1. Державна підтримка для інвестування в портову інфраструктуру містить ознаки державної допомоги та потребує подання повідомлення відповідно до Порядку подання та оформлення повідомлень про нову державну допомогу та про внесення змін до умов чинної державної допомоги, затвердженим розпорядженням Антимонопольного комітету України від 04.03.2016 № 2-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 04.04.2016 за № 501/28631 (зі змінами)¹. Оцінка такої державної допомоги здійснюється відповідно до

¹ У зв'язку з введенням воєнного стану, відповідно до абзацу першого пункту 5² «Прикінцевих та перехідних положень» Закону (у редакції згідно із Законом України «Про внесення зміни до пункту 5² розділу 9 «Прикінцеві та перехідні положення» Закону України «Про

Регламенту Комісії (ЄС) № 2017/1084 від 14 червня 2017 року про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 651/2014 щодо допомоги на інфраструктуру портів та аеропортів, порогових значень для повідомлення про допомогу на культуру та збереження культурної спадщини, на допомогу для спорту та багатофункціональної рекреаційної інфраструктури, а також щодо регіональних схем операційної допомоги для найвіддаленіших регіонів та внесення змін до Регламенту (ЄС) № 702/2014 щодо розрахунку прийнятних витрат (Commission Regulation (EU) No 2017/1084 of 14 June 2017 amending Regulation (EU) No 651/2014 as regards aid for port and airport infrastructure, notification thresholds for aid for culture and heritage conservation and for aid for sport and multifunctional recreational infrastructures, and regional operating aid schemes for outermost regions and amending Regulation (EU) No 702/2014 as regards the calculation of eligible costs).

2. Компенсація за суспільно важливі перевезення на суднах може вважатися компенсацією за послуги, які становлять загальний економічний інтерес, у разі встановлення економічно необґрунтованого тарифу, за умови, що ці послуги мають бути доступними для всіх верств населення. Оцінка такої компенсації здійснюється відповідно до Рішення Європейського суду від 24.07.2003 № 280/00 *Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, рішення Комісії ЄС про застосування частини другої статті 106 ДФЄС до державної допомоги у вигляді компенсації за обслуговування населення, що надається певним суб'єктам господарювання, які несуть відповідальність за надання послуг загального економічного значення (2012/21/ЄС), та Рамкового повідомлення Комісії ЄС щодо державної допомоги у формі компенсації за надання публічних послуг (2011) 2012/C 8/03.

3. Державна підтримка для спеціалізованих послуг, що надаються на внутрішніх водних шляхах, а також у морському порту суб'єктами природних монополій, не є державною допомогою, якщо:

- послуга є предметом природної монополії;
- природна монополія не лише виключає можливість конкуренції на ринку, а й передбачає наявність ексклюзивного надавача відповідної послуги на такому ринку;
- відповідна послуга не конкурує з іншими послугами;
- якщо надавач відповідної послуги здійснює діяльність на іншому ринку (за географічним розташуванням чи продукцією), відкритому для конкуренції, можливість здійснення перехресного субсидіювання має бути виключена.

Голова Комітету

Ольга ПІЩАНСЬКА

державну допомогу суб'єктам господарювання» щодо застосування його положень в період дії воєнного стану» від 01.04.2022 № 2175-IX) під час дії воєнного стану, а саме з 25.02.2022, норми статей 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 цього Закону та інші норми законодавства, що впливають із зазначених статей цього Закону, не застосовуються.

Під час дії воєнного стану, а саме з 25.02.2022, надавачі державної допомоги не подають повідомлення про нову державну допомогу з пропозиціями щодо підготовки проектів законів, інших нормативно-правових та розпорядчих актів, спрямованих на підтримку суб'єктів господарювання за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів, внесення змін до умов чинної державної допомоги та в разі внесення до чинних програм державної допомоги змін, що передбачають збільшення фінансування більш як на 20 відсотків бюджету відповідної програми.