



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ

13 лютого 2019 р.

Київ

№ 93-р

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

Антимонопольний комітет України (далі – Комітет), розглянувши подання Департаменту моніторингу і контролю державної допомоги від 11.02.2019 № 5-01/705-п про розгляд повідомлення про державну допомогу, надісланого листом Управління з питань транспортного забезпечення та зв'язку Запорізької міської ради від 29.11.2018 № 11-01/663 (вх. № 1006-ПДД від 03.12.2018), та додаткову інформацію, надіслану листами від 20.12.2018 № 11-01/698 (вх. № 5-01/15648 від 26.12.2018) та від 03.01.2019 № 11-01/2 (вх. № 5-01/168 від 04.01.2019), 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, зі змінами, затвердженими розпорядженням Антимонопольного комітету України від 13.09.2018 № 18-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України від 27.11.2018 № 1337/32789,

ВСТАНОВИВ:

1. ПОРЯДОК ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ПІДТРИМКУ

- (1) Листами від 29.11.2018 № 11-01/663 (вх. № 1006-ПДД від 03.12.2018), від 20.12.2018 № 11-01/698 (вх. № 5-01/15648 від 26.12.2018) та від 03.01.2019 № 11-01/2 (вх. № 5-01/168 від 04.01.2019) Управління з питань транспортного забезпечення та зв'язку Запорізької міської ради відповідно до статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про нову державну допомогу (далі – Повідомлення).

2. ВІДОМОСТІ ТА ІНФОРМАЦІЯ ВІД НАДАВАЧІВ ПІДТРИМКИ

2.1. Надавач підтримки

- (2) Управління з питань транспортного забезпечення та зв'язку Запорізької міської ради (61095, м. Запоріжжя, вул. Шкільна, 2, ідентифікаційний код юридичної особи 37573576).

2.2. Отримувач підтримки

- (3) Запорізьке комунальне підприємство міського електротранспорту «Запоріжелектротранс» (69095, м. Запоріжжя, вул. Шкільна, 2, ідентифікаційний код юридичної особи 03328379).

2.3. Мета (ціль) підтримки

- (4) Метою (ціллю) підтримки є:
- сприяння окремим видам господарської діяльності;
 - виконання загальних державних програм розвитку;
 - створення належних умов для надання населенню доступних, якісних та безпечних послуг з перевезення тролейбусами, трамваями та автобусами;
 - розвиток електротранспорту і автобусів з урахуванням потреб осіб з особливими потребами;
 - забезпечення комфортних та безпечних умов пересування пасажирів, зокрема людей з особливими фізичними можливостями;
 - підвищення рівня технічного оснащення інфраструктури комунального підприємства на базі нових технологій та ефективності його роботи;
 - оновлення парку Запорізького комунального підприємства міського електротранспорту «Запоріжелектротранс» сучасним рухомим складом;
 - поліпшення технічного стану наявного парку трамвайних вагонів шляхом модернізації та технічного переоснащення;
 - покращення екології міста та позитивного впливу на довкілля за рахунок використання електротранспорту та автобусів, оснащених екологічними двигунами Євро 5-69 при одночасному зменшенні кількості одиниць автотранспорту малої місткості;
 - зменшення навантаження на пропускну спроможність вулиць, поліпшення безпеки стану організації вуличного руху в місті за рахунок високої провізної спроможності придбаного рухомого складу;
 - капітальний ремонт пасажирських понтон-причалів.

2.4. Очікуваний результат

- (5) Здійснення заходів щодо підвищення ефективності та надійного функціонування електротранспорту та автотранспорту, підвищення основних техніко-економічних показників роботи підприємства, задоволення потреб мешканців міста в якісних послугах із перевезення усіх верств населення, поліпшення екологічного стану міста за рахунок оновлення рухомого складу підприємства, підвищення рівня технічного оснащення інфраструктури підприємства.

2.5. Підстава для надання підтримки

- (6) Закон України «Про міський електричний транспорт».
- (7) Закон України «Про автомобільний транспорт».
- (8) Закон України «Про фінансовий лізинг».
- (9) Проект рішення Запорізької міської ради «Про затвердження міської цільової програми «Забезпечення належної та безперебійної роботи Запорізького комунального підприємства міського електротранспорту «Запоріжелектротранс» на 2019 – 2021 роки» (далі – Проект рішення).

2.6. Форма підтримки

- (10) Субсидія та капітальні трансфери на виплату заробітної плати, сплату податків і зборів на заробітну плату та оплату спожитої електроенергії, на оновлення рухомого складу, ремонт матеріально-технічної бази, розвиток транспортної мережі та розвиток інфраструктури міського електротранспорту в частині електротранспорту.
- (11) Субсидія та капітальні трансфери на часткову оплату палива для перевезення пасажирів автобусами підприємства, запровадження системи моніторингу та диспетчеризації (GPS) на автотранспортних засобах із впровадженням програмного забезпечення та встановлення інтерактивних екранів на зупинках міського електротранспорту в частині автотранспорту та на капітальний ремонт пасажирських понтон-причалів.
- (12) Фінансове забезпечення погашення частини вартості предмета фінансового лізингу та погашення відсотків фінансового лізингу за договорами 2017 та 2018 років.

2.7. Обсяг підтримки

- (13) Загальний обсяг підтримки – 1 159 908,913 тис. грн.

З них:

у частині електротранспорту – 866 204,761 тис. грн.

2019 рік: 166 837,323 тис. грн;

2020 рік: 307 121,916 тис. грн;

2021 рік: 235 929,522 тис. грн;

у частині автотранспорту – 292 426,21 тис. грн.

2019 рік: 124 939,461 тис. грн;

2020 рік: 114 501,077 тис. грн;

2021 рік: 52 985,672 тис. грн;

у частині експлуатації та утримання пасажирських понтон-причалів – 1 277,942 тис. грн;

2019 рік: 736,566 тис. грн;

2020 рік: 0 тис. грн;

2021 рік: 541,376 тис. грн.

2.8. Тривалість підтримки

- (14) З 01.01.2019 по 31.12.2021.

3. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

- (15) 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.

(16) 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.

3.1. Послуги, що становлять загальний економічний інтерес

- (17) 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.
- (18) 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.
- (19) 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.
- (20) 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».
- (21) 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 у будь-якій формі щодо такої послуги, була коректно відображена в окремих бухгалтерських рахунках таким чином, щоб чітко відстежувалось таке:
- витрати та доходи, пов'язані з усіма товарами або послугами, щодо яких підприємству надано спеціальне або виключне право, або 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.

- (22) 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.
- (23) 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.
- (24) 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.
- (25) Додатково, відповідно до рішення Європейського суду від 24.07.2003 № C-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.
- 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, яких зазнає суб'єкт господарювання під час надання послуг загального економічного інтересу;
 - суб'єкт господарювання, який надає ці послуги, повинен бути обраний шляхом проведення процедури публічних закупівель. Якщо така процедура не була дотримана, 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.
- (26) Згідно з частиною другою статті 14 Закону України «Про міський електричний транспорт» установлення тарифів на проїзд у транспорті здійснюється з урахуванням необхідності забезпечення беззбиткової 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.

- (27) Враховуючи викладене, перевезення пасажирів громадським транспортом, а саме електротранспортом, пов'язане із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, що не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки та є послугами загального економічного інтересу.

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

- (28) Відповідно до частини першої статті 5 Закону України «Про міський електричний транспорт» основною формою транспортного обслуговування населення є перевезення трамваями і тролейбусами за маршрутами, а метрополітеном, швидкісним трамваем – за лініями відповідно до затверджених в установленому порядку транспортних схем міст (регіонів).
- (29) 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;
 - безбиткової роботи перевізників.
- (30) 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.
- (31) 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.
- (32) Пунктом 5 преамбули Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року 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.
- (33) 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.

- (34) 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.
- (35) 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.
- (36) 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.
- (37) 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.
- (38) Тривалість дії договору не повинна перевищувати 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту залізничними рейсами.
- (39) У разі потреби, 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, які впливають з певної географічної ситуації у найвіддаленіших регіонах, тривалість договору про надання транспортних послуг може бути збільшена максимум на 50 відсотків.
- (40) 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 укласти 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 наступне:

- 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 у тендерних процедурах, предметом яких є надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади.
- (41) Згідно зі статтею 9 Регламенту компенсація за послуги громадського пасажирського транспорту або виплата за дотримання тарифних зобов'язань, сплачених відповідно до норм Регламенту, є сумісною із спільним ринком. Така компенсація звільняється від обов'язку повідомлення про державну допомогу, передбаченого статтею 108 (3) Договору про заснування Європейського Співтовариства.
- (42) Відповідно до Регламенту компенсація витрат підприємства, пов'язана з виконанням договору про надання послуг громадського транспорту, повинна розраховуватися відповідно до норм, встановлених у додатку до Регламенту.
- (43) Отже, беручи до уваги зобов'язання України, передбачені статтею 264 Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС, положення Регламенту та додатково – рішення Європейського Суду від 24.07.2003 № 280/00 у справі Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, компенсація витрат суб'єкта господарювання, пов'язаних із наданням послуг загального економічного інтересу, є сумісною, 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 підприємства при виконанні зобов'язання надавати відповідні громадські послуги загального інтересу, з урахуванням доходу, який залишається у підприємства, 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 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту;
 - у разі укладення прямого договору між підконтрольним підприємством і органом місцевого самоврядування, підприємство не бере участі в конкурентних процедурах для укладення договорів на надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади.

3.3. Капітальні трансферти в частині електротранспорту на оновлення рухомого складу, ремонт матеріально-технічної бази, розвиток транспортної мережі та розвиток інфраструктури міського електротранспорту

- (44) 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.
- (45) Згідно зі Статутом Запорізького комунального підприємства міського електротранспорту «Запоріжелектротранс», затвердженим розпорядженням Запорізької міської ради від 17.07.2017 № 245 р (далі – Статут), метою діяльності підприємства є задоволення потреб населення в пасажироперевезеннях з високою культурою обслуговування.
- (46) Відповідно до Проекту рішення державна підтримка спрямовується на:
- капітальний ремонт 12 трамваїв Т-3 із заміною кузова на новий з низьким рівнем підлоги та заміною контакторно-реостатної системи управління на транзисторно-імпульсну енергозощадливу систему управління проведення капітального ремонту трамваїв із заміною кузова, що включає оплату за нові кузови, придбання комплектувальних для ремонту трамваїв і трамвайних візків у їх складі;
 - капітальний ремонт 12 трамваїв Т-3М - проведення капітального ремонту трамваїв Т-3М, придбання комплектувальних для ремонту трамваїв;
 - капітальний ремонт 24 трамвайних візків для трамваїв Т-3 - проведення капітального ремонту трамвайних візків, придбання комплектувальних для ремонту трамвайних візків;
 - облаштування тягових перетворювальних підстанцій міського електротранспорту 17 системами моніторингу та захисту тягової мережі - оплата придбання обладнання та робіт з облаштування тягових перетворювальних підстанцій системами моніторингу та захисту тягової мережі;
 - придбання для Запорізького комунального підприємства міського електротранспорту «Запоріжелектротранс» 20 нових тролейбусів;
 - придбання матеріалів та техніки для ремонту контактної мережі з метою забезпечення надання якісних та безпечних послуг з перевезення пасажирів міським громадським транспортом.
- (47) Отже, надання підтримки Запорізькому комунальному підприємству міського електротранспорту «Запоріжелектротранс» у вигляді капітальних трансфертів у частині електротранспорту на оновлення рухомого складу, ремонт матеріально-технічної бази, розвиток транспортної мережі та розвиток інфраструктури міського електротранспорту є витратами, які пов'язані з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес.

4. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ ПОВІДОМЛЕННЯ

- (48) 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.
- (49) На підставі наведеного та інформації, наданої у Повідомленні, підтримка надається Запорізькому комунальному підприємству міського електротранспорту

«Запоріжелектротранс» за рахунок міського бюджету міста Запоріжжя, тобто за рахунок місцевих ресурсів.

- (50) Зобов'язання Запорізького комунального підприємства міського електротранспорту «Запоріжелектротранс» з обслуговування населення чітко встановлені та визначені Законом України «Про міський електричний транспорт», Статутом та Договором про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом від 22.01.2014, зі змінами від 07.06.2018 № 1. Зокрема, підприємство зобов'язане здійснювати перевезення пасажирів трамваями та тролейбусами 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 наданням послуг громадського пасажирського транспорту.
- (51) Відповідна правова база для обчислення компенсації витрат Запорізького комунального підприємства міського електротранспорту «Запоріжелектротранс», 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.
- (52) Згідно з інформацією, що міститься в додаткових документах, наданих разом із Повідомленням, зокрема в Договорі про організацію надання транспортних послуг міським електричним транспортом від 22.01.2014, зі змінами від 07.06.2018 № 1, компенсація за транспортні послуги вирахована як різниця між вартістю наданих за звітний період транспортних послуг та обсягом власних доходів перевізника, що відповідає змісту статті 4 Регламенту.
- (53) Відповідно до інформації, надісланої додатково до Повідомлення листом Управління з питань транспортного забезпечення та зв'язку Запорізької міської ради від 06.02.2019 № 11-01/58, наведені в документах розрахунки Запорізького комунального підприємства міського електротранспорту «Запоріжелектротранс» розраховувались на підставі фактичних витрат без урахування необхідності компенсувати витрати, які не належать до витрат міського електротранспорту, зокрема витрати: бази відпочинку «Південна» на надання послуг з оздоровлення та їдальні з послуг харчування тощо. Крім того, наведені витрати, які має компенсувати Запорізька міська рада, були ретельно перевірені Управлінням з питань транспортного забезпечення та зв'язку Запорізької міської ради. Зокрема, фахівці Управління з питань транспортного забезпечення та зв'язку Запорізької міської ради детально перевіряли витрати, що будуть компенсуватися за рахунок міського бюджету, з урахуванням умов дотримання критеріїв, установлених у рішенні Європейського суду від 24.07.2003 № C-280/00 Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, а саме в частині недопущення надмірної компенсації.
- (54) Договір про організацію надання транспортних послуг міським електричним транспортом укладається на один рік, що відповідає статті 4 Регламенту.
- (55) Відповідно до Статуту Запорізького комунального підприємства міського електротранспорту «Запоріжелектротранс», суб'єкт господарювання засновано Запорізькою міською радою, предметом діяльності якого є пасажирський наземний транспорт міського та приміського сполучення, інший пасажирський наземний транспорт.

- (56) Відповідно до Статуту майно Запорізького комунального підприємства міського електротранспорту «Запоріжелектротранс» перебуває в комунальній власності територіальної громади міста Запоріжжя й підпорядковане Запорізькій міській раді, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.
- (57) Запорізьке комунальне підприємство міського електротранспорту «Запоріжелектротранс» не бере участі в інших тендерах на надання послуг із перевезення пасажирів, які проводяться за межами території компетентного місцевого органу влади, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.
- (58) За інформацією, наданою Управлінням з питань транспортного забезпечення та зв'язку Запорізької міської ради, Запорізьке комунальне підприємство міського електротранспорту «Запоріжелектротранс» здійснює ведення окремих рахунків для обліку доходів і витрат щодо видів господарської діяльності.
- (59) Враховуючи вимогу частини четвертої статті 263 Угоди, а також пункт 1 додатка до Регламенту, Управління з питань транспортного забезпечення та зв'язку Запорізької міської ради повинно розробити Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до вимог додатка до Регламенту.
- (60) Відповідно до інформації, надісланої додатково до Повідомлення листом Управління з питань транспортного забезпечення та зв'язку Запорізької міської ради від 06.02.2019 № 11-01/58, Управління з питань транспортного забезпечення та зв'язку Запорізької міської ради планує розробку 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.
- (61) Підсумовуючи викладене, підтримка у формі субсидії та капітальних трансфертів на виплату заробітної плати, сплату податків і зборів на заробітну плату та оплату спожитої електроенергії, на оновлення рухомого складу, ремонт матеріально-технічної бази, розвиток транспортної мережі та розвиток інфраструктури міського електротранспорту, що виділяється Запорізькому комунальному підприємству міського електротранспорту «Запоріжелектротранс», належить до компенсації за надання громадських послуг електротранспорту, які є послугами загального економічного інтересу, а тому **не є державною допомогою** відповідно до пункту 2 частини другої статті 3 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».
- (62) Однак надання підтримки Запорізькому комунальному підприємству міського електротранспорту «Запоріжелектротранс» на підставі проекту рішення Запорізької міської ради «Про затвердження міської цільової програми «Забезпечення належної та безперебійної роботи Запорізького комунального підприємства міського електротранспорту «Запоріжелектротранс» на 2019 – 2021 роки» у частині автотранспорту та в частині експлуатації та утримання пасажирських понтон-причалів у формі субсидії та капітальних трансфертів на часткову оплату палива для перевезення пасажирів автобусами підприємства; запровадження системи моніторингу та диспетчеризації (GPS) на автотранспортних засобах із впровадженням програмного забезпечення та встановлення інтерактивних екранів на зупинках міського електротранспорту в частині автотранспорту та на капітальний ремонт пасажирських понтон-причалів та у формі фінансового забезпечення погашення частини вартості предмета фінансового лізингу та погашення відсотків фінансового лізингу за договорами 2017 та 2018 років у сумі 293 704,152 тис. грн, може містити ознаки державної допомоги.

- (63) На підставі зазначеного, а також інформації та документів, наданих у Повідомленні, встановлено, що в Комітеті відсутня інформація, яка необхідна для всебічного та об'єктивного розгляду допустимості державної допомоги, зокрема: чи має така державна допомога вибіркового характеру; чи буде спотворювати конкуренцію державна допомога при закупівлі Запорізькому комунальному підприємству міського електротранспорту «Запоріжелектротранс» автобусів; чи буде Запорізьке комунальне підприємство міського електротранспорту «Запоріжелектротранс» здійснювати комерційну діяльність із використанням пасажирських понтон-причалів.
- (64) Отже, враховуючи наведене та відсутність повної, всебічної та ґрунтовної інформації та документів, необхідних для розгляду **державної допомоги в частині автотранспорту та в частині експлуатації та утримання пасажирських понтон-причалів у формі субсидії та капітальних трансфертів на часткову оплату палива для перевезення пасажирів автобусами підприємства; запровадження системи моніторингу та диспетчеризації (GPS) на автотранспортних засобах із впровадженням програмного забезпечення та встановлення інтерактивних екранів на зупинках міського електротранспорту в частині автотранспорту та на капітальний ремонт пасажирських понтон-причалів та у формі фінансового забезпечення погашення частини вартості предмета фінансового лізингу та погашення відсотків фінансового лізингу за договорами 2017 та 2018 років, є необхідність у проведенні поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції відповідно до Закону. Отже, зазначене питання буде виділено в окреме провадження.**

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, зі змінами, затвердженими розпорядженням Антимонопольного комітету України від 13.09.2018 № 18-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 27.11.2018 за № 1337/32789, на підставі інформації, наданої Управлінням з питань транспортного забезпечення та зв'язку Запорізької міської ради, Антимонопольний комітет України

ПОСТАНОВИВ:

Визнати, що підтримка у формі субсидії та капітальних трансфертів на виплату заробітної плати, сплату податків і зборів на заробітну плату та оплату спожитої електроенергії, на оновлення рухомого складу, ремонт матеріально-технічної бази, розвиток транспортної мережі та розвиток інфраструктури міського електротранспорту, що виділяється на підставі проекту рішення Запорізької міської ради «Про затвердження міської цільової програми «Забезпечення належної та безперебійної роботи Запорізького комунального підприємства міського електротранспорту «Запоріжелектротранс» на 2019 – 2021 роки» та Закону України «Про міський електричний транспорт» Запорізькому комунальному підприємству міського електротранспорту «Запоріжелектротранс» на період з 01.01.2019 по 31.12.2021 у сумі 866 204,761 тис. гривень, **не є державною допомогою** відповідно до пункту 2 частини другої статті 3 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.

В. о. Голови Комітету

М. НІЖНІК