



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ

27 грудня 2018 р.

Київ

№ 788-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 17.12.2018 № 500-01/7113-п та повідомлення про нову державну допомогу, надіслане листом Управління транспорту, транспортної інфраструктури та зв'язку Чернігівської міської ради від 20.12.2018 № 1-05/683 (вх. № 5-01/15540 від 21.12.2018), яке було подано на виконання пункту 2 розділу 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 № 501/2863,

1. ПОРЯДОК ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ПІДТРИМКУ

- (1) Листом від 20.12.2018 № 1-05/683 (вх. № 5-01/15540 від 21.12.2018) Управління транспорту, транспортної інфраструктури та зв'язку Чернігівської міської ради відповідно до статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було надіслано повідомлення про нову державну допомогу (далі – Повідомлення).

2. ВІДОМОСТІ ТА ІНФОРМАЦІЯ ВІД НАДАВАЧА ПІДТРИМКИ

2.1. Надавач підтримки

- (2) Управління транспорту, транспортної інфраструктури та зв'язку Чернігівської міської ради.

2.2. Отримувач підтримки

- (3) Комунальне підприємство «Чернігівське тролейбусне управління».

2.3. Мета (ціль) підтримки

- (4) Метою (ціллю) підтримки є: розв'язання проблеми зносу рухомого складу тролейбусів, задоволення потреб населення в перевезеннях, зокрема:
- оновлення електротранспорту;
 - забезпечення доступності транспортних послуг для всіх громадян, у тому числі для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення шляхом створення для них доступного середовища для вільного пересування;
 - поступове оновлення рухомого складу для пасажирських перевезень, заміна видів транспорту з вуглецевими викидами;
 - доступність транспортних послуг для усіх верств населення

2.4. Очікуваний результат

- (5) **У соціальній сфері:**
- розвиток екологічно чистого міського пасажирського електротранспорту;
 - підвищення якості надання послуг населенню при пасажирських перевезеннях електротранспортом;
 - забезпечення комфортних та безпечних умов пересування пасажирів, зокрема людей з особливими потребами;
 - збільшення протяжності мережі тролейбусних маршрутів і відповідно підвищення доступності електротранспорту для громадян.

В економічній сфері:

- зниження рівня збитковості міського електротранспорту – введення в експлуатацію нового рухомого складу забезпечує зменшення витрат на ремонт та обслуговування, енергозберігаючі системи в новому транспорті дозволить економити до 20 % електроенергії;
- збільшення обсягу пасажирських перевезень до 20 % за рахунок створення нових та наповнення діючих тролейбусних маршрутів, а також придбання нових тролейбусів та електробусів.

У технологічній сфері:

- оновлення парку електротранспорту сучасним рухомих складом;
- поліпшення показників надійності та енергоефективності елементів енергогосподарства шляхом здійснення модернізації тягових підстанцій, реконструкції контактної мережі та реконструкції кабельної мережі 10кВ протяжністю;
- продовження строку експлуатації тролейбусів шляхом проведення капітального ремонту;
- поліпшення показників надійності роботи вузлів та агрегатів рухомого складу;
- впровадження передових технологій діагностики, технічного обслуговування та ремонту рухомого складу міського електротранспорту за допомогою нового спецавтотранспорту.

2.5. Форма підтримки

- (6) Поточні трансферти підприємствам.
- (7) Капітальні трансферти підприємствам.

2.6. Обсяг підтримки

Загальний обсяг підтримки: 149 294,00 тис. грн.

Модернізація інфраструктури	0,0	17436,0	17096,0	11106,0	11106,0	56744,0
Технічне оснащення	0,0	1900,0	3300,0	2000,0	0,0	7200,0
Відновлення споруд	0,0	2430,0	0,0	0,0	0,0	2430,0
Усього поточні трансферти на розвиток маршрутної мережі електротранспорту	0,0	300,0	300,0	0,0	0,0	600,0

- (15) Державна допомога в рамках Програми розвитку електричного транспорту м. Чернігова на 2018-2022 роки дозволить зберегти екологічний та енергоефективний вид транспорту та значно покращити якість пасажирських перевезень в місті Чернігові, підвищити основні техніко-економічні показники роботи комунального підприємства «Чернігівське тролейбусне управління» Чернігівської міської ради.

4. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

- (16) Закон України «Про міський електричний транспорт».
- (17) 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.
- (18) 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.

4.1. ПОСЛУГИ, ЩО СТАНОВЛЯТЬ ЗАГАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ ІНТЕРЕС

- (19) 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.
- (20) 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.
- (21) 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, зокрема відповідну судову практику Суду Європейського Союзу, а

також відповідне вторинне законодавство, рамкові положення, керівні принципи та інші чинні адміністративні акти Європейського Союзу.

- (22) 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».
- (23) Згідно зі статтею 263 (4) Угоди Сторони протягом п'яти років з дати набрання чинності Угодою мають забезпечити, щоб фінансова та організаційна структура будь-якого підприємства, яке користується спеціальним чи виключним правом, наданим Україною або державою-членом Європейського Союзу, або є вповноваженим на надання послуг, що мають загальний економічний інтерес, і яке отримує компенсацію за надання публічних послуг в будь-якій формі щодо такої послуги, була коректно відображена в окремих бухгалтерських рахунках таким чином, щоб чітко відстежувалось таке:
- витрати та доходи, пов'язані з усіма товарами або послугами, щодо яких підприємству надано спеціальне або виключне право, або усіма послугами, які мають загальний економічний інтерес та які підприємство вповноважене надавати, і, з іншого боку, витрати та доходи, пов'язані з кожним іншим окремим товаром або послугою, щодо яких підприємство здійснює діяльність;
 - повна інформація щодо методів, відповідно до яких витрати та доходи призначаються або розподіляються за різними видами діяльності. Ці методи мають базуватися на принципах бухгалтерського обліку - обумовленості, об'єктивності, прозорості та послідовності відповідно до міжнародно визнаних методологій бухгалтерського обліку, зокрема калькуляції витрат за видом діяльності, та мають базуватися на даних аудиту.
- (24) 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.
- (25) 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.
- (26) 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.
- (27) Додатково, відповідно до рішення Європейського суду від 24.07.2003 № 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, понесених суб'єктом господарювання при наданні послуг загального економічного інтересу;
- суб'єкт господарювання, який надає ці послуги, повинен бути обраний шляхом проведення процедури публічних закупівель. Якщо 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.

4.2. 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 метрополітен, 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 закупує ці активи самостійно, які є значними щодо загальних активів, необхідних для

здійснення виключно послуг пасажирського транспорту, що підпадають під дію договору. Якщо це обґрунтовано витратами, що впливають з певної географічної ситуації у найвіддаленіших регіонах, тривалість договору про надання транспортних послуг може бути збільшена максимум на 50 відсотків.

- (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 в 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.

5. ПОТОЧНІ ТА КАПІТАЛЬНІ ТРАНСФЕРТИ

- (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 комунального підприємства «Чернігівське тролейбусне управління», затвердженим рішенням Чернігівської міської ради від 01.02.2018 № 63 (далі – Статут), до напряму діяльності підприємства віднесено, зокрема, регулярну діяльність електротранспорту, технічне обслуговування та ремонт, електромонтажні роботи.
- (47) Відповідно до проекту програми розвитку та забезпечення діяльності комунального підприємства «Чернігівське тролейбусне управління» на 2018 – 2022 роки державна підтримка спрямовується на оновлення та капітальний ремонт електротранспорту, контактних мереж, тягових підстанцій, з метою забезпечення надання якісних та безпечних послуг із перевезення пасажирів міським електричним транспортом.
- (48) Відповідно Фінансової угоди між Україною та Європейським інвестиційним банком FI № 85.103 Serapis № 2015-0503, ратифікованої Верховною Радою України Законом України № 2009-VIII від 12.04.2017 під час придбання низькопідлогових енергоефективних тролейбусів за кошти Європейського інвестиційного банку органами місцевого самоврядування компенсується сплата податку на додану вартість.
- (49) Отже, надання підтримки комунальному підприємству «Чернігівське тролейбусне управління» у вигляді поповнення поточних та капітальних трансфертів, на оновлення матеріально-технічної бази, збереження і розвиток інфраструктури, та на сплату податку на додану вартість в рамках міжнародної фінансової угоди з Європейським інвестиційним банком є компенсація витрат на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес.

6. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ ПОВІДОМЛЕННЯ

- (50) 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.
- (51) На підставі вищенаведеного та інформації, наданої у Повідомленні, підтримка надається комунальному підприємству «Чернігівське тролейбусне управління» за рахунок міського бюджету Чернігівської міської ради, тобто за рахунок місцевих ресурсів.
- (52) Зобов'язання комунального підприємства «Чернігівське тролейбусне управління» з обслуговування населення чітко встановлені та визначені Законом України «Про міський електричний транспорт», Статутом та Договором про організацію надання транспортних послуг з перевезення міським електричним транспортом від 29.12.2017 № 80/17. Зокрема,

підприємство зобов'язане здійснювати перевезення пасажирів електротранспортом 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.

- (53) Відповідна правова база для обчислення компенсації витрат комунального підприємства «Чернігівське тролейбусне управління», 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.
- (54) Згідно з інформацією, що міститься в додаткових документах, наданих разом із Повідомленням, зокрема в Договорі про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом від 29.12.2017 № 80/17, 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.
- (55) Відповідно до інформації, наведеної в документах, розрахунки комунального підприємства «Чернігівське тролейбусне управління» здійснювались на підставі фактичних витрат без урахування необхідності компенсувати витрати, які не належать до операційної діяльності підприємства, зокрема витрати, які полягають у наданні послуг з реклами, медичного та технічного огляду, оренди транспортних засобів та інших послуг за окремими договорами. Крім того, наведені витрати, які має компенсувати Чернігівська міська рада, були ретельно перевірені Управлінням транспорту, транспортної інфраструктури та зв'язку Чернігівської міської ради відповідно до чинного законодавства, чим встановлена їх обґрунтованість.
- (56) Договір про організацію надання транспортних послуг з перевезення міським електричним транспортом укладається на один рік, що відповідає статті 4 Регламенту, навіть з урахуванням того, що закупівля тролейбусів здійснюється за бюджетні кошти.
- (56) Відповідно до Статуту комунального підприємства «Чернігівське тролейбусне управління» суб'єкт господарювання засновано Чернігівською міською радою з метою задоволення потреб населення міста в пасажирських перевезеннях.
- (57) Відповідно до Статуту майно комунального підприємства «Чернігівське тролейбусне управління» перебуває в комунальній власності територіальної громади міста Чернігова і закріплюється за ним на праві господарського відання, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.
- (59) Комунальне підприємство «Чернігівське тролейбусне управління» не бере участі в інших тендерах на надання послуг з перевезення пасажирів, що проводяться за межами території компетентного місцевого органу влади, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.
- (60) Враховуючи вимогу частини четвертої статті 263 Угоди, а також пункт 1 додатка до Регламенту, Управління транспорту, транспортної інфраструктури та зв'язку Чернігівської

міської ради повинно розробити Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до вимог додатка до Регламенту.

(61) Підсумовуючи викладене:

- фінансова підтримка на забезпечення основної діяльності комунального підприємства «Чернігівське тролейбусне управління» у формі капітальних трансфертів на розвиток міського електротранспорту, фінансування витрат на придбання рухомого складу, обслуговуючого автотранспорту, модернізацію інфраструктури міського електротранспорту), капітальний ремонт тролейбусів, виробничих приміщень та поточні трансферти на розвиток маршрутної мережі електротранспорту: фінансування проектно-кошторисних робіт для внесення змін у контактну мережу тролейбусних ліній (загальний фонд, що виділяються на підставі рішення Чернігівської міської ради від № 33/VII-3 від 21.08.2018 «Про Програму розвитку електричного транспорту м. Чернігова на 2018-2022 роки», 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.

Враховуючи викладене, керуючись статтями 7 і 16 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 8 і 10 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та пунктом 14 розділу IV Порядку подання та оформлення повідомлень про нову державну допомогу та про внесення змін до умов чинної державної допомоги, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 04 березня 2017 року № 2-рп, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 04 квітня 2016 року за № 501/28631, на підставі інформації, наданої Управлінням транспорту, транспортної інфраструктури та зв'язку Чернігівської міської ради, Антимонопольний комітет України

ПОСТАНОВИВ:

Визнати, що фінансова підтримка на забезпечення основної діяльності комунального підприємства «Чернігівське тролейбусне управління» у формі капітальних трансфертів на розвиток міського електротранспорту та поточних трансфертів на розвиток маршрутної мережі електротранспорту, на період з 01.12.2018 по 31.12.2022 у сумі 149 294,00 тис. гривень, що виділяється на підставі рішення Чернігівської міської ради № 33/VII-3 від 21.08.2018 «Про Програму розвитку електричного транспорту м. Чернігова на 2018-2022 роки», **не є державною допомогою відповідно до пункту 2 частини другої статті 3 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».**

Голова Комітету

Ю. ТЕРЕНТЬЄВ