



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ

27 грудня 2018 р.

Київ

№ 792-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 26.12.2018 № 500-01/710505-п та повідомлення про нову державну допомогу, надісланого листом Управління транспорту комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради від 20.12.2018 № 2135/12.1 (вх. № 1069-ПДД від 22.12.2018), 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, Департамент моніторингу і контролю державної допомоги

ВСТАНОВИВ:

1. ВІДОМОСТІ ТА ІНФОРМАЦІЯ ВІД НАДАВАЧІВ ПІДТРИМКИ

1.1. Надавач підтримки

- (1) Управління транспорту комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради (46000, м. Тернопіль, вул. Коперніка, 1, ідентифікаційний код юридичної особи 34600072).

2.2. Отримувач підтримки

- (2) Комунальне підприємство «Тернопільелектротранс» (далі – КП «Тернопільелектротранс») (46000, м. Тернопіль, вул. Тролейбусна, 7, ідентифікаційний код юридичної особи 05447987).

2.3. Мета (ціль) підтримки

- (3) Метою (ціллю) підтримки є:
 - сприяння окремим видам господарської діяльності:

- створення належних умов для надання населенню доступних, якісних та безпечних послуг з перевезення тролейбусами та автобусами;
- забезпечення комфортних та безпечних умов пересування пасажирів, зокрема людей з особливими фізичними можливостями;
- підвищення рівня технічного оснащення комунального підприємства та ефективності його роботи;
- збільшення питомої ваги електротранспорту в міських пасажирських перевезеннях та його пріоритетний розвиток для зменшення рівня забруднення довкілля в місті Тернопіль.

2.4. Очікуваний результат

- (4) Оновлення тролейбусного парку.
- (5) Реконструкція тролейбусних ліній.
- (6) Будівництво нових тролейбусних ліній до мікрорайонів міста.
- (7) Придбання спеціальних аварійних машин для ремонту та обслуговування контактної мережі.
- (8) Капітальний ремонт рухомого складу.
- (9) Будівництво очисних споруд від миття тролейбусів із системою зворотного водопостачання, з метою дотримання санітарних норм.
- (10) Ремонт покрівлі на тягових підстанціях, збільшення потужності.
- (11) Модернізація систем диспетчеризації та телекерування тягових підстанцій, дообладнання (доукомплектація) системи сповіщення.

2.5. Підстава для надання підтримки

- (12) Закон України «Про міський електричний транспорт».
- (13) Закон України «Про автомобільний транспорт».
- (14) Рішення Тернопільської міської ради від 15.12.2017 № 7/21/40 «Програма розвитку пасажирського транспорту в м. Тернополі на 2018 – 2020 роки» (із змінами).

2.6. Форма підтримки

- (15) Компенсація збитків суб'єктам господарювання, а саме, компенсаційні виплати на пільговий проїзд електротранспортом та автомобільним транспортом окремим категоріям громадян.
- (16) Капітальні трансферти на оновлення тролейбусного парку, автопарку, реконструкцію тролейбусних ліній, будівництво нових тролейбусних ліній до мікрорайонів міста, придбання спеціальних аварійних машин для ремонту та обслуговування контактної мережі, капітальний ремонт рухомого складу, будівництво очисних споруд від миття тролейбусів із системою зворотного водопостачання, з метою дотримання санітарних норм, ремонт покрівлі на тягових підстанціях, збільшення потужності, капітальний ремонт причалів, капітальний ремонт днища теплоходу.
- (17) Поточні трансферти на погашення заборгованості по заробітній платі та податках, енергоносіях та заборгованості по матеріалах та запасних частинах.

2.7. Обсяг підтримки

- (18) Загальний обсяг підтримки – 166 548,1 тис. грн.

(19) В частині електротранспорту – 143 259,5 тис. грн.

З них:

компенсаційні виплати за пільговий проїзд електротранспортом окремих категорій громадян:

2018 рік: 23 488 тис. грн;

2019 рік: 31 850 тис. грн;

2020 рік: 31 850 тис. грн;

капітальні трансферти:

2018 рік: 6 998,6 тис. грн;

2019 рік: 2 500 тис. грн;

2020 рік: 30 549 тис. грн;

поточні трансферти:

2018 рік: 16 023,9 тис. грн;

2019 рік: 0 тис. грн;

2020 рік: 0 тис. грн.

(20) У частині автомобільного транспорту – 23 186,6 тис. грн.

З них:

компенсаційні виплати за пільговий проїзд автомобільним транспортом окремих категорій громадян:

2018 рік: 314 тис. грн;

2019 рік: 436,8 тис. грн;

2020 рік: 436,8 тис. грн;

капітальні трансферти:

2018 рік: 5 699 тис. грн;

2019 рік: 16 300 тис. грн;

2020 рік: 0 тис. грн.

(21) У частині водного транспорту – 102 тис. грн.

З них:

капітальні трансферти:

2018 рік: 0 тис. грн;

2019 рік: 102 тис. грн;

2020 рік: 0 тис. грн.

2.8. Тривалість підтримки

(22) з 01.01.2018 по 31.12.2020.

3. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

(23) 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.

- (24) 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

- (25) 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.
- (26) 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.
- (27) 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.
- (28) 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».
- (29) 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.
- (30) 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.
- (31) 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.
- (32) 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.
- (33) 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, замських 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.
- (34) 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 незабезпечених 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.

- (35) Відповідно до частини другої статті 29 Закону України «Про автомобільний транспорт» органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування зобов'язані надати перевізникам, які здійснюють пільгові перевезення пасажирів та перевезення пасажирів за регульованими тарифами, компенсацію відповідно до закону.
- (36) Враховуючи викладене, перевезення пасажирів громадським транспортом, а саме електротранспортом та автотранспортом, 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

- (37) 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).
- (38) 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.
- (39) 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.
- (40) Згідно з частиною першою статті 7 Закону України «Про автомобільний транспорт» забезпечення організації пасажирських перевезень на міських автобусних маршрутах загального користування покладається на виконавчий орган сільської, селищної, міської ради відповідного населеного пункту. Відповідно до вимог цього закону відносини між органами місцевого самоврядування та перевізниками мають договірний характер.
- (41) Згідно з частиною першою статті 10 Закону України «Про автомобільний транспорт» тарифна політика на автомобільному транспорті має задовольняти підприємницький інтерес, забезпечувати розвиток автомобільного транспорту, стимулювати впровадження новітніх технологій перевезень, застосування сучасних типів транспортних засобів, а також сприяти вирішенню таких завдань:

- збільшення можливостей суб'єктів господарювання щодо забезпечення потреб споживачів у послугах, залучення інвестицій у розвиток автомобільного транспорту та досягнення сталих економічних умов роботи;
 - стимулювання конкуренції та появи нових суб'єктів господарювання, які належать до автомобільного транспорту;
 - забезпечення балансу між платоспроможним попитом на послуги та обсягом витрат на їх надання;
 - забезпечення стабільності, прозорості та прогнозованості тарифів.
- (42) Відповідно до статті 11 Закону України «Про автомобільний транспорт» надання соціально значущих послуг автомобільного транспорту здійснюється відповідно до законодавства з питань поставки продукції для державних потреб. Соціально значущими послугами автомобільного транспорту є послуги з перевезення пасажирів автобусними маршрутами загального користування за визначеними уповноваженими органами тарифами та на пільгових умовах відповідно до законодавства.
- (43) Згідно зі статтею 15 Закону України «Про автомобільний транспорт» розвиток автомобільного транспорту забезпечується підтримкою органів державної влади шляхом створення умов для:
- надання соціально значущих послуг такого транспорту;
 - придбання транспортних засобів та засобів їх технічного обслуговування і ремонту;
 - стимулювання розвитку ринку відповідних послуг.
- (44) 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.
- (45) 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.
- (46) 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.
- (47) 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.

- (48) 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.
- (49) 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.
- (50) 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.
- (51) Тривалість дії договору не повинна перевищувати 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту залізничними рейсами.
- (52) 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, що впливають з певної географічної ситуації у найвіддаленіших регіонах, тривалість договору про надання транспортних послуг може бути збільшена максимум на 50 відсотків.
- (53) Відповідно до пункту 2 статті 5 Регламенту будь-який компетентний орган місцевого самоврядування, якщо це прямо не заборонено національним законодавством, може приймати рішення про самостійне надання послуг громадського пасажирського транспорту, а також може прямо укладати договори про надання громадських послуг із відокремленими підприємствами, щодо яких орган місцевого самоврядування здійснює такий же контроль, яким він володіє по відношенню до власних підрозділів. Якщо компетентний місцевий орган влади приймає відповідне рішення, у такому разі застосовується 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.
- (54) 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.
- (55) 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.
- (56) 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

- (57) 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.

- (58) Згідно зі Статутом КП «Тернопільелектротранс», затвердженим рішенням Тернопільської міської ради від 20.04.2018 № 7/24/15 (далі – Статут), підприємство створено з метою забезпечення здійснення пасажирського перевезення електричним, річковим та автомобільним транспортом населення на території міста Тернополя, Тернопільської області та України.
- (59) Відповідно до інформації, що міститься в Повідомленні, державна підтримка спрямовується на оновлення рухомого складу, ремонт матеріально-технічної бази, розвиток транспортної мережі та розвиток інфраструктури міського електротранспорту з метою забезпечення надання якісних та безпечних послуг із перевезення пасажирів міським громадським транспортом.
- (60) Отже, надання підтримки КП «Тернопільелектротранс» у вигляді капітальних трансфертів у частині електротранспорту на оновлення рухомого складу, ремонт матеріально-технічної бази, розвиток транспортної мережі та розвиток інфраструктури міського електротранспорту є компенсацією витрат, які пов'язані з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес.

4. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ ПОВІДОМЛЕННЯ

- (61) 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, в частині компенсації витрат.
- (62) На підставі наведеного та інформації, наданої у Повідомленні, підтримка надається КП «Тернопільелектротранс» за рахунок міського бюджету Тернопільської міської ради, тобто за рахунок місцевих ресурсів.
- (63) Статтею 43 Закону України «Про автомобільний транспорт» передбачено, що визначення автомобільного перевізника на автобусному маршруті загального користування здійснюється виключно на конкурсних засадах.
- (64) Відповідно до зазначеної в Повідомленні інформації, КП «Тернопільелектротранс» здійснює перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування виключно на конкурсних засадах, відповідно до рішення Виконавчого комітету Тернопільської міської ради про затвердження протоколу засідання конкурсного комітету від 11.05.2014 № 502, та призначення КП «Тернопільелектротранс» виконавцем пасажирських перевезень.
- (65) Зобов'язання КП «Тернопільелектротранс» з обслуговування населення чітко встановлені та визначені Законом України «Про міський електричний транспорт», Статутом та Договором про організацію надання транспортних послуг міським наземним електричним транспортом від 01.05.2018 № 25-Т/с. Зокрема, підприємство зобов'язане здійснювати перевезення пасажирів 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.

- (66) Відповідна правова база для обчислення компенсації витрат КП «Тернопільелектротранс», 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 із перевезенням пасажирів, втрати перевізника компенсуються уповноваженим органом, який затверджує тарифи, за рахунок коштів відповідних бюджетів.
- (67) Згідно з інформацією, що міститься в додаткових документах, наданих разом із Повідомленням, зокрема в Договорі про організацію надання транспортних послуг міським наземним електричним транспортом від 01.05.2018 № 25-Т/с, відшкодування перевізнику витрат доходів від безоплатного перевезення пільгових категорій пасажирів здійснюється виходячи з передбачених бюджетом субвенційних коштів, що відповідає змісту статті 4 Регламенту.
- (68) Відповідно до інформації, надісланої додатково до Повідомлення листом Управління транспорту, комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради від 21.12.2018 № 2136/12.1, наведені в документах розрахунки КП «Тернопільелектротранс» здійснювались на підставі фактичних витрат без урахування необхідності компенсувати витрати, які не належать до витрат міського електротранспорту та автотранспорту, зокрема витрати: із прогулянкових круїзів теплоходом, стоянки автотранспортних засобів, розміщення реклами, послуги їдальні, оренди.
Крім того, наведені витрати, які має компенсувати Тернопільська міська рада, були ретельно перевірені Управлінням транспорту комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради.
Зокрема, фахівці Управління транспорту комунікацій та зв'язку Тернопільської 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, у частині недопущення надмірної компенсації.
- (69) Договір про організацію надання транспортних послуг міським наземним електричним транспортом укладається на один рік, що відповідає статті 4 Регламенту.
- (70) Згідно зі Статутом КП «Тернопільелектротранс», підприємство створено з метою забезпечення здійснення пасажирського перевезення електричним, річковим та автомобільним транспортом населення на території міста Тернополя, Тернопільської області та України.
- (71) Відповідно до Статуту майно КП «Тернопільелектротранс» відображається в балансі підприємства та перебуває на праві господарського відання, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.
- (72) КП «Тернопільелектротранс» 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.

- (73) За інформацією, отриманою від надавача, КП «Тернопільелектротранс» здійснює ведення окремих рахунків для обліку доходів і витрат щодо видів господарської діяльності.
- (74) Враховуючи вимогу частини четвертої статті 263 Угоди, а також пункт 1 додатка до Регламенту, Управління транспорту комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради повинно розробити Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до вимог додатка до Регламенту.
- (75) Відповідно до інформації, надісланої додатково до Повідомлення листом Управління транспорту комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради від 20.12.2018 № 2134/12.1, Управління транспорту комунікацій та зв'язку Тернопільської 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.
- (76) Підсумовуючи викладене, підтримка у формі компенсації збитків суб'єктам господарювання, а саме, компенсаційних виплат для пільгового проїзду електротранспортом та автомобільним транспортом окремим категоріям громадян; поточних трансфертів на погашення заборгованості по заробітній платі та податках, енергоносіях та заборгованості по матеріалах та запасних частинах і капітальних трансфертів у частині електротранспорту на оновлення рухомого складу, ремонт матеріально-технічної бази, розвиток транспортної мережі та розвиток інфраструктури міського електротранспорту, що виділяється КП «Тернопільелектротранс», належить до компенсації за надання громадських послуг електротранспорту та автотранспорту, 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».
- (77) Однак надання підтримки КП «Тернопільелектротранс» у формі капітальних трансфертів у частині автотранспорту на придбання б/к автобусів іноземного виробництва, евакуатора в сумі 21 999 тис. грн та в частині водного транспорту на капітальний ремонт днища теплоходу «Герой Танцоров», капітальний ремонт причалів на базі чалення «Галичина» та «Ресторан Хутір», будівництво підпірної стіни на базі чалення у сумі 102 тис. грн може містити ознаки державної допомоги.
- (78) На підставі наведеного, 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 КП «Тернопільелектротранс» автобусів; чи буде спотворювати конкуренцію державна допомога при проведенні ремонту теплоходу, причалів.
- (79) Отже, враховуючи наведене та беручи до уваги відсутність повної, всебічної та ґрунтовної інформації і документів, необхідних для розгляду **державної допомоги у формі капітальних трансфертів у частині автотранспорту та водного транспорту, є необхідність проведення 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 2016 року № 2-рп, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 04 квітня 2016 року за № 501/28631, на підставі інформації, наданої Управлінням транспорту комунікацій та зв'язку Тернопільської міської ради, Антимонопольний комітет України

ПОСТАНОВИВ:

Визнати, що підтримка у формі компенсації збитків суб'єктам господарювання, а саме, компенсаційних виплат для пільгового проїзду електротранспортом та автомобільним транспортом окремим категоріям громадян; поточних трансфертів на погашення заборгованості по заробітній платі та податках, енергоносіях та заборгованості по матеріалах та запасних частинах і капітальних трансфертів у частині електротранспорту на оновлення рухомого складу, ремонт матеріально-технічної бази, розвиток транспортної мережі та розвиток інфраструктури міського електротранспорту, що виділяються на підставі рішення Тернопільської міської ради від 15.12.2017 № 7/21/40 «Програма розвитку пасажирського транспорту в м. Тернополі на 2018 – 2020 роки» (із змінами) та Закону України «Про міський електричний транспорт» комунальному підприємству «Тернопільелектротранс» на період з 01.01.2018 по 31.12.2020 у сумі 144 447,1 тис. грн, **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.

Голова Комітету

Ю. ТЕРЕНТЬЄВ