



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ

18 квітня 2019 р.

Київ

№ 242-р

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

Антимонопольний комітет України (далі – Комітет), розглянувши подання Департаменту моніторингу і контролю державної допомоги від 15.04.2019 № 500-01/1726-п та повідомлення про нову державну допомогу, надіслане листом Управління транспорту і зв'язку Житомирської міської ради № 82123 від 23.01.2019 (вх. № 46-ПДД від 25.01.2019), та додаткову інформацію, що надійшла на Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 18282 (вх. № 111-ПДД від 27.02.2019), 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, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 04.04.2016 за № 501/28631 (із змінами, внесеними розпорядженням Антимонопольного комітету України від 13.09.2018 № 18-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 27.11.2018 за № 1337/32789),

ВСТАНОВИВ:

1. ПОРЯДОК ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ПІДТРИМКУ

- (1) Листом № 82123 від 23.01.2019 (вх. № 46-ПДД від 25.01.2019) Управлінням транспорту і зв'язку Житомирської міської ради відповідно до статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про нову державну допомогу (далі – Повідомлення).
- (2) Антимонопольним комітетом України листом від 05.02.2019 № 500-29/05-1545 Повідомлення залишено без руху та запитано додаткову інформацію. Управлінням транспорту і зв'язку Житомирської міської ради на Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 18282 (вх. № 111-ПДД від 27.02.2019) було направлено додаткову інформацію до Повідомлення.

2. ВІДОМОСТІ ТА ІНФОРМАЦІЯ ВІД НАДАВАЧА ПІДТРИМКИ

2.1. Надавач підтримки

- (3) Управління транспорту і зв'язку Житомирської міської ради (10014, м. Житомир, майдан ім. С.П. Корольова, 4/2, ідентифікаційний код юридичної особи 04053625).

2.2. Отримувач підтримки

- (4) Комунальне підприємство «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» Житомирської міської ради (далі – КП «ЖТТУ») (10024, м. Житомир, вул. Вітрука, 11, ідентифікаційний код юридичної особи 03328310).

2.3. Мета (ціль) підтримки

- (5) Забезпечення сталого функціонування та розвитку міського громадського транспорту, створення належних умов для надання населенню якісних, безпечних послуг із перевезення громадським транспортом.

2.4. Очікуваний результат

- (6) Забезпечення надання якісних послуг із перевезення пасажирів громадським транспортом загального користування, у тому числі пільгових категорій громадян, яким державою надано право на безкоштовний проїзд.

2.5. Підстава для надання підтримки

- (7) Закон України «Про міський електричний транспорт».
- (8) Програма розвитку міського громадського транспорту міста Житомира на 2016-2019 роки (зі змінами, згідно з рішенням Житомирської міської ради від 18.12.2018 № 1275).

2.6. Форма підтримки

- (9) Поповнення статутного капіталу.
(10) Поточні трансферти.

2.7. Обсяг підтримки

- (11) Загальний обсяг підтримки – 429 587,8 тис. грн.

З них:

2016 рік: 60 318,8 тис. грн:

у частині електротранспорту:

поповнення статутного капіталу – 60 318,8 тис. грн.

2017 рік: 76 368,5 тис. грн:

у частині електротранспорту:

поповнення статутного капіталу – 76 368,5 тис. грн.

2018 рік: 144 030,1 тис. грн:

у частині електротранспорту:

поповнення статутного капіталу – 21 512,5 тис. грн;

поточні трансферти – 91 343,3 тис. грн;

у частині автотранспорту:

поповнення статутного капіталу – 31 174,3 тис. грн.

2019 рік: 148 870,4 тис. грн:
у частині електротранспорту:
 поповнення статутного капіталу – 33 996,4 тис. грн;
 поточні трансферти – 86 000 тис. грн;
у частині автотранспорту:
 поповнення статутного капіталу – 28 874 тис. грн.

2.8. Тривалість підтримки

(12) з 01.01.2016 по 31.12.2019.

3. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

(13) 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.

(14) 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

(15) 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.

(16) 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.

(17) 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.

(18) 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».

- (19) 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.
- (20) 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.
- (21) 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.
- (22) 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.
- (23) 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.

(24) Згідно з частиною другою статті 14 Закону України «Про міський електричний транспорт» установа 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.

(25) 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.

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

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

(27) 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 метрополітемом, швидкісним трамваем – за лініями відповідно до затверджених в установленому порядку транспортних схем міст (регіонів).

(28) 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;
- беззбиткової роботи перевізників.

(29) Згідно з частиною другою статті 14 Закону України «Про міський електричний транспорт» установа 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.

- (30) 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.
- (31) 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.
- (32) 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.
- (33) 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.
- (34) 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.
- (35) 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.
- (36) 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.
- (37) 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.
- (38) 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.
- (39) 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.
- (40) 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.
- (41) Тривалість дії договору не повинна перевищувати 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту залізничними рейсами.

- (42) У разі потреби, з урахуванням умов зносу активів, тривалість договору про надання транспортних послуг може бути збільшена максимум на 50 відсотків, якщо підприємство закуповує 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.
- (43) 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 у тендерних процедурах, предметом яких є надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади.
- (44) 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.
- (45) 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.
- (46) 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

- (47) 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.
- (48) Згідно зі Статутом КП «ЖТТУ», затвердженим рішенням Житомирської міської ради від 18.12.2017 № 860 (далі – Статут), метою діяльності підприємства є, зокрема, здійснення перевезень пасажирів міським електротранспортом, автобусами та електробусами.
- (49) Відповідно до Статуту основними напрямками діяльності КП «ЖТТУ» є, зокрема, проведення обслуговування і ремонтів рухомого складу, у тому числі капітального та модернізації, контактної мережі, трамвайної колії, тягових підстанцій, автотранспортної техніки, машин та механізмів.
- (50) Відповідно до інформації, що міститься в Повідомленні, державна підтримка спрямовується, зокрема, 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.
- (51) Отже, надання підтримки КП «ЖТТУ» 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

- (52) 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.
- (53) На підставі наведеного та інформації, наданої у Повідомленні, підтримка надається КП «ЖТТУ» за рахунок коштів Житомирської міської ради, тобто за рахунок місцевих ресурсів.
- (54) Зобов'язання КП «ЖТТУ» з обслуговування населення чітко встановлені та визначені Законом України «Про міський електричний транспорт», Статутом та Договором про організацію здійснення перевезень пасажирів міським електричним транспортом

шляхом надання трансфертів перевізнику, що є додатком до рішення Виконавчого комітету Житомирської міської ради від 16.01.2019 № 29 «Про погодження укладання договору».

- (55) Відповідна правова база для обчислення компенсації витрат КП «ЖТТУ», 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.
- (56) Згідно з інформацією, що міститься в Договорі про організацію здійснення перевезень пасажирів міським електричним транспортом шляхом надання трансфертів перевізнику, компенсація за транспортні послуги вирахована як різниця між вартістю здійснених за звітний період перевезень та обсягом власних доходів перевізника, що відповідає змісту статті 4 Регламенту.
- (57) Відповідно до інформації, що міститься в Повідомленні, наведені в документах розрахунки КП «ЖТТУ» розраховувались на підставі фактичних витрат без урахування необхідності компенсувати витрати, які не належать до витрат електротранспорту, зокрема витрати на: здійснення перевезень громадян міста автобусним транспортом, організації громадського харчування, розміщення реклами та надання послуг з використання опор контактної мережі.
Крім того, наведені витрати, які має компенсувати Житомирська міська рада, були ретельно перевірені Управлінням транспорту і зв'язку Житомирської міської ради.
Зокрема, фахівці Управління транспорту і зв'язку Житомирської 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.
- (58) Договір про організацію здійснення перевезень пасажирів міським електричним транспортом шляхом надання трансфертів перевізнику укладається на один рік, що відповідає статті 4 Регламенту.
- (59) Згідно зі Статутом КП «ЖТТУ», метою діяльності підприємства є, зокрема, здійснення перевезень пасажирів міським електротранспортом, автобусами та електробусами.
- (60) Відповідно до Статуту майно КП «ЖТТУ» є власністю територіальної громади міста Житомира і закріплюється за ним на праві господарського відання, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.
- (61) КП «ЖТТУ» 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.
- (62) За інформацією, отриманою від надавача, КП «ЖТТУ» здійснює ведення окремих рахунків для обліку доходів і витрат щодо видів господарської діяльності.

- (63) Враховуючи вимогу частини четвертої статті 263 Угоди, а також пункт 1 додатка до Регламенту, Управління транспорту і зв'язку Житомирської міської ради повинно розробити Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до вимог додатка до Регламенту.
- (64) Відповідно до інформації, що міститься в Повідомленні, Управління транспорту і зв'язку Житомирської 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.
- (65) Підсумовуючи викладене, підтримка у формі поточних трансфертів, а саме, фінансування за надання транспортних послуг з перевезення пасажирів міським електричним транспортом, що здійснюється на підставі оформлених в установленому порядку актів (звітів) виконаних робіт і поповнення статутного капіталу у частині електротранспорту на оновлення рухомого складу, ремонт матеріально-технічної бази, розвиток транспортної мережі та розвиток інфраструктури міського електротранспорту, що виділяється КП «ЖТТУ», 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».
- (66) Однак надання підтримки КП «ЖТТУ» у формі поповнення статутного капіталу у частині автотранспорту на придбання автобусів (економічного стандарту євро-5) у сумі 60 048,3 тис. грн може містити ознаки державної допомоги.
- (67) 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 під час закупівлі КП «ЖТТУ» автобусів.
- (68) Отже, враховуючи наведене та беручи до уваги відсутність повної, всебічної та ґрунтовної інформації і документів, необхідних для розгляду **державної допомоги у формі поповнення статутного капіталу у частині автотранспорту, 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 (із змінами, внесеними розпорядженням Антимонопольного комітету України від 13 вересня 2018 року № 18-рп, зареєстрованим у

Міністерстві юстиції України 27 листопада 2018 року за № 1337/32789), на підставі інформації, наданої Управлінням транспорту і зв'язку Житомирської міської ради, Антимонопольний комітет України

ПОСТАНОВИВ:

Визнати, що підтримка у формі поточних трансфертів, а саме, фінансування за надання транспортних послуг із перевезення пасажирів міським електричним транспортом, що здійснюється на підставі оформлених в установленому порядку актів (звітів) виконаних робіт і поповнення статутного капіталу в частині електротранспорту на оновлення рухомого складу, ремонт матеріально-технічної бази, розвиток транспортної мережі та розвиток інфраструктури міського електротранспорту, що виділяються на підставі Програми розвитку міського громадського транспорту міста Житомира на 2016-2019 роки (зі змінами, згідно з рішенням Житомирської міської ради від 18.12.2018 № 1275) та Закону України «Про міський електричний транспорт» комунальному підприємству «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» Житомирської міської ради на період з 01.01.2016 по 31.12.2019 у сумі 369 539,5 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.

Голова Комітету

Ю. ТЕРЕНТЬЄВ