



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ

24 вересня 2020 р.

Київ

№ 607-р

Про результати розгляду
справи про державну допомогу

За результатами розгляду повідомлення про нову державну допомогу Управління транспорту та зв'язку Житомирської міської ради, яке надійшло на Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 27219 (вх. № 103-ПДД/1 від 11.02.2020), розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 13.04.2020 № 06/112-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/40-20-ДД про державну допомогу для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції (далі – Справа).

Антимонопольний комітет України, розглянувши матеріали справи № 500-26.15/40-20-ДД про державну допомогу та подання з попередніми висновками від 17.07.2020 № 500-26.15/40-20-ДД/327-спр,

ВСТАНОВИВ:

1. ПОРЯДОК ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ПІДТРИМКУ

- (1) На Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 27219 (вх. № 103-ПДД/1 від 11.02.2020) Управлінням транспорту та зв'язку Житомирської міської ради відповідно до пункту 2 розділу 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про нову державну допомогу (далі – Повідомлення).
- (2) За результатами розгляду повідомлення про державну допомогу розпорядженням державного уповноваженого Комітету від 13.04.2020 № 06/112-р розпочато розгляд справи про державну допомогу № 500-26.15/40-20-ДД для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції. Листом Комітету від 13.04.2020 № 500-29/06-5447 направлено копію розпорядження на адресу Управління транспорту та зв'язку Житомирської міської ради. На офіційному вебпорталі Комітету опубліковано інформацію про початок розгляду справи про державну допомогу із зверненням до всіх заінтересованих осіб щодо подання ними протягом 30 календарних днів вмотивованих заперечень та зауважень щодо надання державної допомоги та іншої інформації у зв'язку з розглядом справи про державну допомогу.
- (3) Комітет листом від 24.04.2020 № 500-29/06-6035 направив вимогу до Управління транспорту та зв'язку Житомирської міської ради про отримання додаткової інформації.

- (4) Відповідь на вимогу Комітету від 24.04.2020 № 500-29/06-6035 надійшла від Управління транспорту та зв'язку Житомирської міської ради листом від 5-06/6212 від 18.05.2020.
- (5) Листом від 15.06.2020 № 5-06/7585 від Управління транспорту та зв'язку Житомирської міської ради надійшла додаткова інформація в рамках розгляду Справи.

2. ВІДОМОСТІ ТА ІНФОРМАЦІЯ ВІД НАДАВАЧА ПІДТРИМКИ

2.1. Надавач підтримки

- (6) Управління транспорту та зв'язку Житомирської міської ради (10014, м. Житомир, майдан ім. С. П. Корольова, 4/2, ідентифікаційний код юридичної особи 37107794).

2.2. Отримувач підтримки

- (7) Комунальне підприємство «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» Житомирської міської ради (далі – КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління») (10002, м. Житомир, вул. Вітрука, 11, Житомирська обл., ідентифікаційний код юридичної особи 03328310).

2.3. Мета (ціль) підтримки

- (8) Метою (ціллю) підтримки є:
- сприяння окремим видам господарської діяльності;
 - забезпечення сталого функціонування міського громадського електротранспорту;
 - створення належних умов для надання якісних, безпечних послуг пасажирів громадським електротранспортом;
 - забезпечення розвитку екологічно чистого міського пасажирського електротранспорту;
 - підвищення якості надання послуг населенню пасажирським електротранспортом;
 - значне скорочення часу на поїздку;
 - збільшення протяжності мережі трамвайних і тролейбусних маршрутів;
 - забезпечення зниження рівня збитковості міського електротранспорту, введення в експлуатацію нового рухомого складу, що в результаті зменшить витрати на ремонт та обслуговування.

2.4. Очікуваний результат

- (9) Очікуваним результатом є:
- виплата заробітної плати, сплата податків і зборів на заробітну плату, оплата електроенергії;
 - ремонт рухомого складу;
 - будівництво тролейбусних ліній;
 - технічне утримання контактної мережі та трамвайних ліній;
 - утримання та обслуговування майна, яке знаходиться на балансі підприємства;
 - придбання рухомого складу та обладнання для здійснення ремонтних робіт.

2.5. Підстава для надання підтримки

- (10) Закон України «Про міський електричний транспорт».

- (11) Рішення Житомирської міської ради від 18.12.2019 № 1709 «Про затвердження Програми розвитку громадського транспорту Житомирської об'єднаної територіальної громади на 2020 – 2022 роки» (далі – Програма).

2.6. Форма підтримки

- (12) Поповнення статутного капіталу підприємства.

2.7. Обсяг підтримки

- (13) Загальний обсяг підтримки – 618 786 000 грн.
З них:

2020 рік: 193 612 900 грн;

2021 рік: 191 026 300 грн;

2022 рік: 234 146 800 грн.

2.8. Тривалість підтримки

- (14) з 01.01.2020 по 31.12.2022.

3. ПОЄДНАННЯ ФОРМ ДЕРЖАВНОЇ ДОПОМОГИ

- (15) Рішенням Комітету від 17.01.2019 № 23-р визнано, що надання Житомирською міською радою місцевої гарантії для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим комунальним підприємством «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» Житомирської міської ради, для реалізації інвестиційного проекту «Проект модернізації громадського тролейбусного транспорту м. Житомир», що передбачена проектом договору гарантії, відшкодування та підтримки проекту між Житомирською міською радою та Європейським банком реконструкції та розвитку, а також Кредитним договором між комунальним підприємством «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» Житомирської міської ради та Європейським банком реконструкції та розвитку від 29.11.2018, на період з II кварталу 2019 по I квартал 2032 року не є державною допомогою відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».
- (16) Рішенням Комітету від 18.04.2019 № 242-р визнано, 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. грн, не є державною допомогою відповідно до пункту 2 частини другої статті 3 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

4. ІНФОРМАЦІЯ ЩОДО ПІДТРИМКИ

- (17) Відповідно до інформації, отриманої в рамках розгляду Справи, метою Програми є забезпечення сталого функціонування та розвитку пасажирського транспорту Житомирської міської об'єднаної територіальної громади, створення належних умов для надання населенню якісних, безпечних послуг з перевезення пасажирів громадським транспортом з урахуванням потреб різних вікових, маломобільних категорій та осіб з інвалідністю.
- (18) Кошти державної допомоги будуть спрямовані на:

2020 рік – 193 612 900 грн:

- оплата надання транспортних послуг з перевезення пасажирів міським електричним транспортом – 138 607 100 грн;
- придбання рейок і комплектувальних для трамвайної колії – 1 405 000 грн;
- придбання контактного проводу, спецчастин, матеріалів та ізоляторів для контактної мережі – 1 924 500 грн;
- придбання кабелю для проведення капітального ремонту кабельної мережі – 292 000 грн;
- утримання об'єктів інфраструктури (стенди, електронні табло, графіки тощо) – 353 700 грн;
- придбання матеріалів для обслуговування та ремонту зупинок громадського транспорту – 200 000 грн;
- поточний ремонт дорожнього покриття трамвайних колій – 1 000 000 грн;
- придбання вузлів, агрегатів, матеріалів, запасних частин для проведення капітальних ремонтів електротранспорту – 12 000 000 грн;
- придбання комплектів системи відеоспостереження в рухомому складі електротранспорту – 240 000 грн;
- придбання форми для водіїв громадського транспорту – 300 000 грн;
- придбання матеріалів для капітального ремонту виробничих приміщень – 550 000 грн;
- виготовлення проектно-кошторисної документації для реконструкції системи опалення в адміністративному корпусі – 60 000 грн;
- придбання тепловентиляторів для облаштування системи опалення у виробничих приміщеннях – 300 000 грн;
- придбання автомобіля для аварійної бригади з ремонту рухомого складу на лінії – 300 000 грн;
- придбання автопідйомника – 1 900 000 грн;
- придбання бантажів для ремонту трамваїв – 250 000 грн;
- виготовлення проектно-кошторисної документації для встановлення мийного комплексу – 200 000 грн;
- створення служби контролю у громадському транспорті – 138 000 грн;
- будівництво тролейбусної лінії по вул. Героїв Пожежних у м. Житомирі (район Мальованки) – 20 000 000 грн;
- виготовлення проектно-кошторисної документації для будівництва тролейбусної лінії до індустріального парку (смт Глибочиця) – 750 000 грн;
- придбання матеріалів, спецчастин контактної і кабельної мережі для реконструкції тролейбусної лінії (розворотного кільця) по вул. Покровській, вул. Львівській, вул. Небесної сотні, вул. Київській – 2 440 000 грн;
- придбання та встановлення нових зупинок громадського транспорту – 600 000 грн;

- забезпечення реалізації Проекту модернізації громадського тролейбусного транспорту м. Житомир за фінансування ЄБРР (виконання умов кредитного договору) – 9 802 600 грн.

2021 рік – 191 026 300 грн:

- оплата надання транспортних послуг з перевезення пасажирів міським електричним транспортом – 146 000 000 грн;
- придбання рейок і комплектувальних для трамвайної колії – 1 491 500 грн;
- придбання контактного проводу, спецчастин, матеріалів та ізоляторів для контактної мережі – 2 010 500 грн;
- придбання кабелю для проведення капітального ремонту кабельної мережі – 280 400 грн;
- утримання об'єктів інфраструктури (стендів, електронних табло, графіків тощо) – 380 000 грн;
- придбання матеріалів для обслуговування та ремонту зупинок громадського транспорту – 250 000 грн;
- придбання вузлів, агрегатів, матеріалів, запасних частин для проведення капітальних ремонтів електротранспорту – 15 000 000 грн;
- придбання комплектів системи відеоспостереження в рухомому складі електротранспорту – 256 000 грн;
- придбання матеріалів для капітального ремонту виробничих приміщень – 550 000 грн;
- придбання автомобіля для аварійної бригади з ремонту рухомого складу на лінії – 350 000 грн;
- придбання відбродплити для ущільнення асфальту – 90 000 грн;
- придбання бантажів для ремонту трамваїв – 264 000 грн;
- придбання гідромолота на міні-екскаватор – 115 000 грн;
- придбання пересувної високовольтної електротехнічної лабораторії – 2 900 000 грн;
- придбання автоматичного вимикача для тягових підстанцій – 460 000 грн;
- придбання та встановлення нових зупинок громадського транспорту – 1 200 000 грн;
- забезпечення реалізації Проекту модернізації громадського тролейбусного транспорту м. Житомир за фінансування ЄБРР (виконання умов кредитного договору) – 19 428 900 грн.

2022 рік – 191 026 300 грн:

- оплата надання транспортних послуг з перевезення пасажирів міським електричним транспортом – 155 000 000 грн;
- придбання рейок і комплектувальних для трамвайної колії – 1 024 000 грн;
- придбання контактного проводу, спецчастин, матеріалів та ізоляторів для контактної мережі – 2 162 000 грн;
- придбання кабелю для проведення капітального ремонту кабельної мережі – 337 000 грн;
- утримання об'єктів інфраструктури (стендів, електронних табло, графіків тощо) – 400 000 грн;
- придбання матеріалів для обслуговування та ремонту зупинок громадського транспорту – 300 000 грн;
- придбання вузлів, агрегатів, матеріалів, запасних частин для проведення капітальних ремонтів електротранспорту – 18 000 000 грн;
- придбання комплектів системи відеоспостереження в рухомому складі електротранспорту – 272 000 грн;
- придбання матеріалів для капітального ремонту виробничих приміщень – 550 000 грн;

- придбання бантажів для ремонту трамваїв – 280 000 грн;
- придбання високовольтного випробувального приладу для випробування кабелів – 80 000 грн;
- придбання та встановлення нових зупинок громадського транспорту – 1 800 000 грн;
- забезпечення реалізації Проекту модернізації громадського тролейбусного транспорту м. Житомир за фінансування ЄБРР (виконання умов кредитного договору) – 53 941 800 грн.

- (19) Придбання товарів, робіт та послуг за рахунок державної підтримки здійснюється на підставі проведених конкурсних торгів через систему «ProZorro».
- (20) КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» здійснює перевезення пасажирів виключно міським громадським транспортом (тролейбусами, трамваями, автобусами).
- (21) Разом із тим надавач повідомив, що КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» у своїй діяльності керується наказом від 15.01.2020 № 15 «Про облікову політику підприємства» та здійснює облік доходів та надходжень, витрат і видатків окремо в розрізі синтетичних та аналітичних рахунків за видами діяльності та за джерелами фінансування.

5. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

- (22) 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.
- (23) 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.
- (24) Статтею 6 Закону передбачено, що державна допомога може бути визнана допустимою, якщо надається для таких цілей, зокрема, як сприяння окремим видам господарської діяльності та виконання загальнодержавних програм розвитку або розв'язання соціальних та економічних проблем загальнонаціонального характеру.

5.1. 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) Згідно зі статтею 106 (2) Договору ЄС, підприємства, яким доручено надавати ПЗЕІ, є підприємствами, на які покладаються «особливі завдання». Загалом покладання «конкретного завдання щодо надання публічних послуг» на підприємство означає пропозицію послуг, які, якщо розглядати їх з урахуванням власних комерційних інтересів, підприємство не надаватиме взагалі або не надаватиме в тому ж обсязі або за тих самих умов, застосовуючи критерій загального інтересу, держави-члени можуть покладати особливі зобов'язання на підприємства щодо надання таких послуг. Отже, Комісія вважає, що не буде доцільним застосування визначення як ПЗЕІ до послуги, яка вже надана або може бути надана на задовільному рівні щодо таких умов, як ціна, об'єктивні характеристики якості, безперервність та доступ до послуги, підприємствами, які працюють за звичайних ринкових умов.
- (34) Комісія також вважає, що послуги, які визначаються як ПЗЕІ, повинні бути адресовані громадянам або бути в інтересах суспільства в цілому.
- (35) Додатково, відповідно до рішення Європейського суду від 24.07.2003 № C-280/00 Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (далі – Рішення у справі Altmark), 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.
- (36) Відповідно до пункту 3 Повідомлення Комісії ЄС щодо застосування правил державної допомоги Європейського Союзу до компенсації, наданої на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес 2012/C 8/02 (далі – Повідомлення Комісії), метою цього Повідомлення є роз'яснення ключових концепцій, що лежать в основі застосування правил державної допомоги до компенсації за послуги, що становлять загальний економічний інтерес.

- (37) Відповідно до пункту 43 Повідомлення Комісії, на думку Суду, коли державний захід підтримки розглядається як компенсація за надання послуг, що надаються підприємствами-одержувачами на виконання зобов'язань із надання громадських послуг, ці підприємства не користуються реальною економічною перевагою, отже, цей захід не впливає на конкурентну позицію порівняно з конкуруючими суб'єктами, на такий захід не поширюється дія статті 107 (1) Договору. Однак для того, щоб така компенсація не була визнана державною допомогою, необхідно виконати ряд умов.
- (38) Відповідно до пунктів 45 - 46 Повідомлення Комісії поняття ПЗЕІ постійно розвивається і залежить, зокрема, від потреб громадян, технологічних та ринкових змін, соціальних та політичних переваг. За відсутності спеціальних правил Європейського Союзу щодо визначення послуги як ПЗЕІ держави-члени мають широкі дискреційні можливості у визначенні кожної конкретної послуги як ПЗЕІ та надання компенсації постачальнику такої послуги.
- (39) Повідомленням Комісії також встановлено детальні правила, якими буде задовольнятися кожен із критеріїв, передбачений Рішенням у справі Altmark.
- (40) Так, відповідно до першого критерію Рішення у справі Altmark передбачено покладання на суб'єкта господарювання зобов'язань із надання ПЗЕІ, які мають бути чітко визначені.
- Пунктом 52 Повідомлення Комісії передбачено, що покладання зобов'язання з надання ПЗЕІ повинно бути встановлено актом, який залежно від особливостей законодавства держави-члена може мати законодавчий або регуляторний характер, або оформлено договором. Грунтуючись на підході Комісії, у такому акті повинно, як мінімум, бути визначено:
- зміст і тривалість зобов'язань із надання ПЗЕІ;
 - назву суб'єкта господарювання і, де це необхідно, територію, на яку поширюються його послуги;
 - характер будь-яких виключних або спеціальних прав, які було надано державним органом влади суб'єкту господарювання щодо ПЗЕІ;
 - методику розрахунку компенсації, контролю та перегляду компенсації;
 - механізм для уникнення й повернення надмірної компенсації.
- (41) Зміст другого критерію Рішення у справі Altmark розкрито в розділі 3.4 Повідомлення Комісії.
- (42) Відповідно до пунктів 54 - 55 Повідомлення методика, за якою розраховується розмір компенсації, повинна бути визначена заздалегідь об'єктивним та прозорим способом з метою уникнення надання суб'єкту господарювання економічних переваг порівняно з конкуруючими суб'єктами та необхідність попереднього встановлення цієї методики не означає, що компенсація повинна вираховуватись відповідно до певної формули, важливим є виключно те, щоб із самого початку було очевидно, яким способом компенсація буде розраховуватись.
- (43) У пункті 57 Повідомлення Комісії встановлено, що у випадку якщо обґрунтований прибуток є частиною компенсації, методика розрахунку такого прибутку повинна бути визначена актом, який передбачає покладення зобов'язань із надання ПЗЕІ.
- (44) Стосовно третього критерію Рішення у справі Altmark, згідно з яким компенсація не повинна бути надмірною з урахуванням відповідного доходу та обґрунтованого прибутку за виконання ПЗЕІ, Повідомленням передбачено, що обґрунтований прибуток

визначається як норма рентабельності постійного капіталу протягом усього періоду дії договору про надання ПЗЕІ, яку запросив би типовий суб'єкт господарювання з метою прийняття рішення щодо надання ПЗЕІ, протягом визначеного періоду з урахуванням рівня ризику, що визначається залежно від сфери надання таких послуг.

- (45) Згідно з четвертим критерієм, передбаченим Рішенням у справі Altmark, компенсація, що надається, повинна бути або результатом процедури публічних закупівель, яка б дозволила обрати пропозицію з найнижчою ціною за надання таких послуг, або за результатами аналізу витрат, яких зазнав би типовий суб'єкт господарювання під час надання таких послуг.
- (46) Пунктом 75 Повідомлення передбачено, що якщо держава-член може показати, що структура витрат підприємства, на яке покладено зобов'язання з надання ПЗЕІ, відповідає структурі середніх витрат подібних (типових) підприємств у відповідному секторі, сума компенсації, яка дозволить підприємству покрити свої витрати, включаючи розумний прибуток, відповідає четвертому критерію Рішення у справі Altmark.

5.2. Вимоги (критерії допустимості) компенсації витрат, пов'язаних із послугами громадського транспорту

- (47) Якщо критеріїв у справі Altmark не дотримано, з урахуванням положень 264 та 267 Угоди, для проведення відповідної оцінки допустимості державної допомоги під час надання послуг громадського транспорту для оцінки використовується Регламент (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про послуги громадського транспорту з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами (з урахуванням змін, внесених Регламентом (ЄС) № 2016/2338) (далі – Регламент).
- (48) 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.
- (49) Статтею 1 Регламенту встановлено, що компетентні органи держав-членів покладають зобов'язання або укладають договори про надання публічних послуг, відшкодовують операторам публічних послуг понесені витрати та/або надають ексклюзивні права у відповідь на виконання зобов'язань із надання публічної послуги.
- (50) Відповідно до статті 2 Регламенту:
договір на державну послугу означає один або більше юридично обов'язкових актів, що підтверджують угоду між компетентним органом та оператором громадських послуг щодо доручення цьому оператору публічних послуг управління та експлуатації послуг громадського пасажирського транспорту, що підпадають під зобов'язання з надання публічних послуг; залежно від законодавства держави-члена, договір може також складатися з рішення, прийнятого компетентним органом у формі індивідуального законодавчого чи регуляторного акта, або містити умови, за яких компетентний орган сам надає послуги або доручає надання таких послуг внутрішньому оператору;
загальне правило означає захід, який застосовується без дискримінації до всіх послуг громадського пасажирського транспорту одного типу в певній географічній області, за яку відповідає компетентний орган.

- (51) Статтею 3 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. Контракт про надання громадських послуг та загальні правила повинні визначити чіткі правила для того, щоб розмір компенсації був адекватним з огляду на забезпечення бажаного рівня ефективності та якості послуг.
- (52) Пунктом 2 додатка до Регламенту передбачено, що компенсація не може перевищувати суму, що відповідає чистому фінансовому ефекту, еквівалентному загальному впливу, позитивному чи негативному, дотримання зобов'язання щодо надання послуг загального економічного інтересу на витрати та дохід оператора, який надає такі послуги.
- (53) 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.
- (54) Згідно зі статтею 2 Регламенту компенсація за надання громадських послуг означає будь-яку вигоду, у 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, у якому ці послуги надавалися.
- (55) Відповідно до статті 4 Регламенту договір про надання громадських послуг та загальні правила повинні 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;
 - характер та ступінь наданих виключних прав у спосіб, що запобігає надмірній компенсації, 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;
 - 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.
- (56) Тривалість дії договору не повинна перевищувати 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту залізничним чи іншим рейковим транспортом.
- (57) 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.

- (58) Пунктом 2 статті 5 Регламенту визначено, зокрема, що будь-який компетентний орган місцевої влади, що забезпечує надання громадських послуг, якщо це прямо не заборонено національним законодавством, може приймати рішення про самостійне надання послуг громадського пасажирського транспорту чи доручати надання громадських послуг відокремленим підприємствам, щодо яких орган місцевої влади 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 органу влади в керівних або наглядових органах, права власності, вплив та контроль над стратегічними рішеннями чи індивідуальними управлінськими рішеннями;
 - 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.
- (59) 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.
- (60) 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.
- (61) 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 є сумісною із наданням послуг загального економічного інтересу, 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.

6. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ СПРАВИ

6.1. Віднесення послуг громадського транспорту до ПЗЕІ

- (62) Відповідно до визначення ПЗЕІ, наведеного в Законі, до ПЗЕІ можуть бути віднесені послуги, які відповідають таким умовам:
- пов'язані із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян;
 - не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки.
- (63) Роз'яснення термінів, що використовуються в частині другій глави 10 Угоди про асоціацію, наведено в додатку XXIII до глави 10 Угоди про асоціацію. Пунктом «с» додатка XXIII визначено, що термін «послуги, що становлять загальний економічний інтерес» визначає економічну діяльність, яку органи державної влади визначають як таку, що має особливу важливість для громадян і яка не могла б здійснюватися (або здійснювалася б за інших умов) у разі відсутності державного втручання. Ця діяльність має особливі характеристики порівняно із загальним економічним інтересом інших видів економічної діяльності.
- (64) Відповідно до статті 1 Закону України «Про транспорт» розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється відповідно до державних цільових програм з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою.
- (65) Відповідно до статті 1 Закону України «Про міський електричний транспорт»:
- міський електротранспорт – складова частина єдиної транспортної системи, призначена для перевезення громадян трамваями, тролейбусами, поїздами метрополітену на маршрутах (лініях) відповідно до вимог життєзабезпечення населених пунктів;
 - замовники транспортних послуг (замовники) – місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування та/або уповноважені ними юридичні особи, які замовляють транспортні послуги;
 - перевізник – юридична особа, яка в установленому порядку надає транспортні послуги, здійснюючи експлуатацію та утримання об'єктів міського електричного транспорту;
 - об'єкти міського електричного транспорту – рухомий склад, контактні мережі, тягові підстанції, колії трамвайні та метрополітену, а також споруди, призначені для надання транспортних послуг;
 - рухомий склад – трамвайні вагони, тролейбуси, вагони метрополітену;
 - транспортні послуги – перевезення пасажирів та їх багажу міським електричним транспортом, а також надання інших послуг, пов'язаних з таким перевезенням.
- (66) 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 метрополітену, швидкісним трамваем – за лініями відповідно до затверджених в установленому порядку транспортних схем міст (регіонів).
- (67) 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.
- (68) Відповідно до частини третьої статті 8 Закону України «Про міський електричний транспорт» органи місцевого самоврядування, зокрема, забезпечують реалізацію державної політики у сфері міського електричного транспорту, розробляють регіональні та місцеві програми його розвитку і забезпечують їх виконання, 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.
- (69) Згідно із статтею 11 Закону України «Про міський електричний транспорт» відносини замовників з перевізниками регулюються згідно із законодавством, а також договором про організацію надання транспортних послуг. У договорі про організацію транспортних послуг визначаються обсяги і якість транспортних послуг за маршрутами (лініями) згідно з розкладом руху, вартість перевезення пасажирів, обов'язки та права сторін, порядок та строки проведення розрахунків, інші умови надання транспортних послуг.
- (70) Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р, передбачено впровадження економічних та інших заходів стимулювання використання в містах екологічно більш чистих видів транспорту, зокрема електромобілів, міського електричного транспорту – метрополітенів, трамваїв, тролейбусів, електробусів, а також велосипедного (систем громадського прокату велосипедів) транспорту.
- (71) Згідно зі Статутом КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління», затвердженим рішенням Житомирської міської ради від 18.12.2017 № 860 (далі – Статут), метою діяльності підприємства є, зокрема, здійснення перевезень пасажирів міським електротранспортом.
- (72) Відповідно до Статуту основними напрямками діяльності КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» є, зокрема, проведення обслуговування і ремонтів рухомого складу, у тому числі капітального та модернізації, контактної мережі, трамвайної колії, тягових підстанцій.
- (73) 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.
- (74) Відповідно до статті 17 Закону України «Про міський електричний транспорт» оновлення рухомого складу, а також інших об'єктів міського електричного транспорту проводиться за рахунок коштів державного і місцевих бюджетів та інших джерел.
- (75) Враховуючи викладене та з урахуванням визначення в пункті 14 частини першої статті 1 Закону та відповідного тлумачення в актах законодавства ЄС поняття ПЗЕІ, здійсненого відповідно до статті 264 Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, перевезення пасажирів громадським транспортом, а саме електротранспортом, пов'язане із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, що не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки та є послугами загального економічного інтересу.

- (76) Отже, надання підтримки КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» у вигляді поповнення статутного капіталу підприємства на оновлення рухомого складу та обладнання для здійснення ремонтних робіт, виплату заробітної плати та сплату податків і зборів на заробітну плату, будівництво та утримання інфраструктури електротранспорту, є компенсацією витрат, які пов'язані з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес.

6.2. Оцінка заходу державної підтримки на відповідність критеріям у справі Altmark

- (77) Відповідно до статті 3 Закону дія цього Закону не поширюється на будь-яку підтримку господарської діяльності, пов'язаної, зокрема, з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес, у частині компенсації обґрунтованих витрат на надання таких послуг.

- (78) Компенсація витрат суб'єкта господарювання, пов'язаних із наданням послуг, що становлять ПЗЕІ, не є державною допомогою у значенні статті 107 Договору, за умови, що задовольняються чотири сукупних критерії Altmark:

- *суб'єкт господарювання повинен виконувати зобов'язання з обслуговування населення, і ці зобов'язання чітко встановлені та визначені.*

Зобов'язання КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» 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, затвердженим рішенням виконавчого комітету Житомирської міської ради від 15.01.2020 № 25 (далі – Договір). Договір містить чіткий перелік маршрутів, на яких КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» здійснює перевезення пасажирів електричним транспортом (трамваями та тролейбусами), та термін дії договору.

Отже, вимогу критерію дотримано:

- *параметри, на підставі яких розраховується компенсація, визначені заздалегідь об'єктивним і прозорим способом.*

Управління транспорту та зв'язку Житомирської міської ради не надало інформації та підтвердних документів щодо параметрів, на підставі яких обчислюється компенсація. Також відсутня інформація щодо об'єктивності та прозорості обчислення відповідної компенсації.

Отже, вимогу критерію не дотримано:

- *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.*

Управління транспорту та зв'язку Житомирської міської ради повідомило, що планує розробку Методики розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до Регламенту, проте не надало підтвердних документів, що компенсація не є надмірною, тобто не перевищує суми, необхідної для покриття чистої фінансової різниці між понесеними при наданні ПЗЕІ витратами та доходами суб'єкта господарювання від надання ПЗЕІ, з урахуванням розумного рівня прибутку.

Отже, вимогу критерію не дотримано:

- 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.

Управління транспорту та зв'язку Житомирської міської ради не надало інформації щодо 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.

Тобто, вимогу критерію не дотримано.

- (79) Отже, Управління транспорту та зв'язку Житомирської міської ради не надало достатніх обґрунтувань того, що розмір компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, було визначено заздалегідь об'єктивним і прозорим способом, що вона є обґрунтованою, тобто не перевищує суми, необхідної для покриття чистої фінансової різниці між понесеними при наданні ПЗЕІ витратами та доходами суб'єкта господарювання від надання ПЗЕІ, з урахуванням розумного рівня прибутку. Так, відсутній опис механізму визначення компенсації та параметрів для розрахунку, опис заходів щодо уникнення та повернення будь-якої надмірної компенсації.
- (80) Враховуючи викладене, чотирьох сукупних критеріїв Altmark кумулятивно не дотримано.
- (81) Отже, державна підтримка для здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині придбання рухомого складу та обладнання для здійснення ремонтних робіт, виплату заробітної плати та сплату податків і зборів на заробітну плату, будівництва та утримання інфраструктури електротранспорту **не може вважатися** компенсацією обґрунтованих витрат на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини другої статті 3 Закону, що не є державною допомогою.
- (82) Разом із тим, якщо критеріїв у справі Altmark не дотримано, з урахуванням положень 264 та 267 Угоди, для проведення відповідної оцінки допустимості державної допомоги під час надання послуг громадського транспорту для оцінки використовується Регламент.

6.3. Визнання належності заходу підтримки до державної допомоги

6.3.1. Надання підтримки суб'єкту господарювання

- (83) Статтею 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції» передбачено, що суб'єкт господарювання – юридична особа незалежно від організаційно-правової форми та форми власності чи фізична особа, що здійснює діяльність з виробництва, реалізації, придбання товарів, іншу господарську діяльність, у тому числі яка здійснює контроль над іншою юридичною чи фізичною особою; група суб'єктів господарювання, якщо один або декілька з них здійснюють контроль над іншими.
- (84) КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління», якому надається державна підтримка у формі поповнення статутного капіталу підприємства на придбання рухомого складу та обладнання для здійснення ремонтних робіт, виплату заробітної

плати та сплату податків і зборів на заробітну плату, будівництва та утримання інфраструктури електротранспорту, є суб'єктом господарювання у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

6.3.2. Надання підтримки за рахунок ресурсів держави

- (85) Пунктом 16 частини першої статті 1 Закону встановлено, що ресурси держави – рухоме і нерухоме майно, кошти державного бюджету, інші кошти, що є об'єктом права державної власності, земля та інші природні ресурси, що є об'єктами права власності Українського народу, бюджету фондів загальнообов'язкового державного соціального страхування, щодо яких здійснюється державний нагляд або якими управляють чи розпоряджаються органи влади.
- (86) Отже, надання підтримки КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» для здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині придбання рухомого складу та обладнання для здійснення ремонтних робіт, виплату заробітної плати та сплату податків і зборів на заробітну плату, будівництва та утримання інфраструктури електротранспорту здійснюється за рахунок ресурсів міста Житомира, тобто за рахунок ресурсів держави в розумінні Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

6.3.3. Створення переваг для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності

- (87) Повідомлена підтримка спрямована КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині придбання рухомого складу та обладнання для здійснення ремонтних робіт, виплату заробітної плати та сплату податків і зборів на заробітну плату, будівництва та утримання інфраструктури електротранспорту, яке здійснює перевезення пасажирів електричним транспортом у місті Житомирі.
- (88) Надання державної підтримки саме для КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» встановлює для нього перевагу серед інших суб'єктів господарювання, що працюють або могли працювати на ринку надання послуг із перевезень пасажирів у місті Житомирі.
- (89) Отже, у результаті отримання повідомленої фінансової підтримки КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» набуває перевагу, що недоступні іншим суб'єктам господарювання за звичайних ринкових умов.

6.3.4. Спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції

- (90) Підтримка надається КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління», тобто одному суб'єкту господарювання, який здійснює діяльність на ринку надання послуг із перевезень пасажирів у місті Житомирі.
- (91) Державна підтримка КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині придбання рухомого складу та обладнання для здійснення ремонтних робіт, виплату заробітної плати та сплату податків і зборів на заробітну плату, будівництва та утримання інфраструктури електротранспорту надає КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» переваги, які покращують конкурентну позицію цього суб'єкта господарювання

порівняно з іншими суб'єктами господарювання, що здійснюють або могли б здійснювати аналогічну господарську діяльність і які не отримують такої фінансової підтримки.

- (92) Отже, державна підтримка КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині придбання рухомого складу та обладнання для здійснення ремонтних робіт, виплату заробітної плати та сплату податків і зборів на заробітну плату, будівництва та утримання інфраструктури електротранспорту спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції.

6.3.5. Віднесення повідомленої державної підтримки до державної допомоги

- (93) Повідомлена державна підтримка, яка надається КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління», за рахунок місцевих ресурсів, на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині придбання рухомого складу та обладнання для здійснення ремонтних робіт, виплату заробітної плати та сплату податків і зборів на заробітну плату, будівництва та утримання інфраструктури електротранспорту є **державною допомогою у розумінні Закону**.

6.4. Оцінка допустимості державної допомоги

- (94) Відповідно до частини першої статті 6 Закону державна допомога може бути визнана допустимою, якщо вона надається для цілей, зокрема, виконання загальнодержавних програм розвитку або розв'язання соціальних та економічних проблем загальнонаціонального характеру.
- (95) З урахуванням визначення в пункті 14 частини першої статті 1 Закону та відповідного тлумачення в актах законодавства ЄС поняття ПЗЕІ, здійсненого відповідно до статті 264 Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, перевезення пасажирів громадським транспортом, а саме електротранспортом, пов'язане із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, що не можуть надаватися на комерційній основі без державної допомоги та є послугами загального економічного інтересу, і така державна допомога може бути визнана допустимою відповідно до частини першої статті 6 Закону.
- (96) Водночас, якщо критеріїв у справі Altmark не дотримано, для проведення відповідної оцінки допустимості державної допомоги під час надання послуг громадського транспорту для оцінки використовується Регламент.
- (97) *Компетентні органи держав-членів покладають зобов'язання або укладають договори про надання публічних послуг, відшкодовують операторам публічних послуг понесені витрати та/або надають ексклюзивні права у відповідь на виконання зобов'язань з надання публічної послуги.*
- (98) Відповідно до частини третьої статті 8 Закону України «Про міський електричний транспорт» органи місцевого самоврядування, зокрема, забезпечують реалізацію державної політики у сфері міського електричного транспорту, розробляють регіональні та місцеві програми його розвитку і забезпечують їх виконання, 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.

- (99) Згідно зі статтею 11 Закону України «Про міський електричний транспорт»:
- відносини замовників з перевізниками регулюються згідно із законодавством, а також договором про організацію надання транспортних послуг;
 - у договорі про організацію транспортних послуг визначаються обсяги і якість транспортних послуг за маршрутами (лініями) згідно з розкладом руху, вартість перевезення пасажирів, обов'язки та права сторін, порядок та строки проведення розрахунків, інші умови надання транспортних послуг;
 - типовий договір про організацію надання транспортних послуг затверджується Кабінетом Міністрів України;
 - підставою для укладення договору про організацію надання транспортних послуг є замовлення на пасажирські перевезення міським електричним транспортом, у якому повинні враховуватись державні соціальні нормативи на транспортні послуги, а також спроможність перевізника забезпечити їх необхідний обсяг;
 - договір про організацію транспортних послуг укладається на основі типового договору не пізніше ніж за квартал до початку його дії на строк не менше року.
- (100) Згідно з частиною другою статті 14 Закону України «Про міський електричний транспорт» установа 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.
- (101) На підставі наведеного та інформації, наданої в рамках розгляду Справи, державна допомога надається КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» за рахунок бюджету міста Житомира, тобто за рахунок місцевих ресурсів.
- (102) Договір містить чіткий перелік маршрутів, на яких КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» здійснює перевезення пасажирів електричним транспортом (трамваями та троллейбусами), та термін дії договору.
- (103) Зобов'язання КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» з обслуговування населення чітко встановлені та визначені Законом України «Про електричний транспорт», Статутом та Договорами.
Отже, вимогу Регламенту дотримано.
- (104) **Відповідно до статті 4 Регламенту договір про надання громадських послуг та загальні правила повинні 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;**
 - **характер та ступінь наданих виключних прав у спосіб, що запобігає надмірній компенсації, 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;**
 - **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.

- (105) Договір укладений строком на один рік, містить чіткий перелік маршрутів, на яких КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» здійснює перевезення пасажирів електричним транспортом (трамваями та тролейбусами), проте Договір не містить параметрів, на підставі яких розраховується компенсація та наявність будь-яких ексклюзивних прав; механізму визначення розподілу витрат, пов'язаних із наданням послуг.

Отже, вимогу Регламенту дотримано частково.

- (106) *Компетентний орган місцевого самоврядування, якщо це прямо не заборонено національним законодавством, може приймати рішення про самотійне надання послуг громадського пасажирського транспорту. При вирішенні, чи здійснює компетентний орган контроль над підприємством, беруться до уваги: ступінь представництва органу влади в керівних або наглядових органах, право власності, вплив та контроль над стратегічними рішеннями чи індивідуальними управлінськими рішеннями, відповідно до пункту 2 статті 5 Регламенту.*

- (107) Відповідно до Статуту КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» суб'єкт господарювання заснований Житомирською міською радою, предметом діяльності підприємства є здійснення перевезень пасажирів міським електротранспортом.

- (108) Відповідно до Статуту майно КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» перебуває в комунальній власності територіальної громади міста Житомира й закріплюється за ним на праві господарського відання, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.

Отже, вимогу Регламенту дотримано.

- (109) *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, відповідно до пункту 2 статті 5 Регламенту.*

- (110) КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» 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.

Отже, вимогу Регламенту дотримано.

- (111) *Відповідно до вимог пункту 5 додатка до Регламенту для підвищення прозорості та уникнення перехресного субсидювання, коли суб'єкт господарювання не тільки здійснює перевезення пасажирів громадським транспортом, але й займається іншими видами діяльності, рахунки щодо надання послуг з перевезення пасажирів повинні бути відокремлені.*

- (112) Відповідно до інформації, отриманої під час розгляду Справи, КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» здійснює ведення окремого бухгалтерського обліку за кожним видом діяльності і забезпечує належний розподіл доходів і витрат на

надання послуг, на які спрямовується державна допомога та на надання інших послуг, всі первинні документи оформлюються окремо.

- (113) Закупівлю товарів, робіт та послуг КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» здійснює через систему «ProZorro» відповідно до Закону України «Про публічні закупівлі».

Отже, вимогу Регламенту дотримано.

- (114) ***Враховуючи вимогу частини четвертої статті 263 Угоди, а також пункт 1 додатка до Регламенту, розрахунок компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, повинен розраховуватись відповідно до Методики згідно з вимогами додатка до Регламенту.***

- (115) Відповідно до інформації, отриманої в рамках розгляду Справи, Управління транспорту та зв'язку Житомирської міської ради розробляє Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес.

- (116) Оскільки відсутній механізм розрахунку компенсації та параметри для визначення компенсації, уникнення й відшкодування будь-якої можливої надмірної компенсації у відповідному нормативно-правовому та/або розпорядчому акті, така компенсація не може бути належним чином розрахована й перевірена.

Отже, вимогу Регламенту не дотримано.

- (117) ***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.***

Отже, вимог та норм Регламенту дотримано не в повному обсязі.

- (118) Враховуючи викладене, державна допомога у формі поповнення статутного капіталу підприємства на компенсацію витрат за ПЗЕІ в частині придбання рухомого складу та обладнання для здійснення ремонтних робіт, виплату заробітної плати та сплату податків і зборів на заробітну плату, будівництва та утримання інфраструктури електротранспорту, що виділяється на підставі рішення Житомирської міської від 18.12.2019 № 1709 «Про затвердження Програми розвитку громадського транспорту Житомирської об'єднаної територіальної громади на 2020 – 2022 роки», КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» на період з 01.01.2020 по 31.12.2022 у сумі 618 786 000 грн, є допустимою для конкуренції відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» за умови виконання Управлінням транспорту та зв'язку Житомирської міської ради таких зобов'язань:

1) розробити та затвердити нормативно-правовий або розпорядчий акт, в якому повинні бути чітко визначені:

- опис механізму компенсації та параметрів для розрахунку й перегляду компенсації за надання послуг із перевезення пасажирів електричним транспортом, враховуючи, що сума компенсації не повинна перевищувати суми, необхідної для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними витратами та отриманими доходами суб'єкта господарювання при наданні вказаних послуг, з урахуванням розумного рівня прибутку; крім того, необхідно врахувати структуру та розмір тарифів, установлених відповідно до законодавства;

- опис заходів щодо уникнення та повернення компенсації у випадку надання надмірної компенсації;

2) розробити та затвердити Методику 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;

3) забезпечити невключення амортизаційних нарахувань за придбання рухомого складу та обладнання для здійснення ремонтних робіт під час розрахунку в майбутньому вартості нового тарифу на перевезення пасажирів електричним транспортом у місті Житомирі для КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління», або коригування наявного тарифу, у зв'язку з тим, що придбаний рухомий склад та обладнання будуть передані КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» на безкоштовній основі та в разі включення амортизаційних нарахувань у вартість перевезення пасажирів електричним транспортом, на транспортні засоби та техніку, які придбано (або оновлено) за кошти державної допомоги, забезпечити повернення КП «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» таких амортизаційних нарахувань.

(119) Наведені в цьому рішенні обґрунтування та висновки застосовуються виключно для цілей застосування положень Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та не охоплюють правовідносин, що регулюються Законом України «Про захист економічної конкуренції».

(120) На подання з попередніми висновками від 17.07.2020 № 500-26.15/40-20-ДД/327-спр Управління транспорту та зв'язку Житомирської міської ради листом від 11.08.2020 № 461\23 (вх. № 5-01/10691 від 18.08.2020) повідомило про відсутність зауважень та заперечень.

Враховуючи викладене, керуючись статтею 7 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 8 і 11 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», пунктом 8 розділу VI Порядку розгляду справ про державну допомогу суб'єктам господарювання, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 12 квітня 2016 року № 8-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 06 травня 2016 року за № 686/28816, за результатами опрацювання всіх обставин справи Антимонопольний комітет України

ПОСТАНОВИВ:

1. Визнати, що підтримка у формі поповнення статутного капіталу на придбання рухомого складу та обладнання для здійснення ремонтних робіт, виплату заробітної плати та сплату податків і зборів на заробітну плату, будівництва та утримання інфраструктури електротранспорту, що виділяється на підставі рішення Житомирської міської ради від 18.12.2019 № 1709 «Про затвердження Програми розвитку громадського транспорту Житомирської об'єднаної територіальної громади на 2020 – 2022 роки» комунальному підприємству «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» на період з 01.01.2020 по 31.12.2022 у сумі 618 786 000 (шістсот вісімнадцять мільйонів сімсот вісімдесят шість тисяч) гривень, є **державною допомогою** відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

2. Визнати, що державна допомога у формі поповнення статутного капіталу на придбання рухомого складу та обладнання для здійснення ремонтних робіт, виплату заробітної плати та сплату податків і зборів на заробітну плату, будівництва та утримання

інфраструктури електротранспорту, що виділяється на підставі рішення Житомирської міської ради від 18.12.2019 № 1709 «Про затвердження Програми розвитку громадського транспорту Житомирської об'єднаної територіальної громади на 2020 – 2022 роки» комунальному підприємству «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» на період з 01.01.2020 по 31.12.2022 у сумі 618 786 000 (шістсот вісімнадцять мільйонів сімсот вісімдесят шість тисяч) гривень, є **допустимою** для конкуренції, відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», **за умови виконання** Управлінням транспорту та зв'язку Житомирської міської ради таких **зобов'язань**:

1) розробити та затвердити нормативно-правовий або розпорядчий акт, в якому повинні бути чітко визначені:

- опис механізму компенсації та параметрів для розрахунку й перегляду компенсації за надання послуг із перевезення пасажирів електричним транспортом, враховуючи, що сума компенсації не повинна перевищувати суми, необхідної для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними витратами та отриманими доходами суб'єкта господарювання при наданні вказаних послуг, з урахуванням розумного рівня прибутку; крім того, необхідно врахувати структуру та розмір тарифів, установлених відповідно до законодавства;

- опис заходів щодо уникнення та повернення компенсації у випадку надання надмірної компенсації;

2) розробити та затвердити Методику 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;

3) забезпечити невключення амортизаційних нарахувань за придбання рухомого складу та обладнання для здійснення ремонтних робіт під час розрахунку в майбутньому вартості нового тарифу на перевезення пасажирів електричним транспортом у місті Житомирі для комунального підприємства «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління», або коригування наявного тарифу, у зв'язку з тим, що придбаний рухомий склад та обладнання будуть передані комунальному підприємству «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» на безкоштовній основі та в разі включення амортизаційних нарахувань у вартість перевезення пасажирів електричним транспортом, на транспортні засоби та техніку, які придбано (або оновлено) за кошти державної допомоги, забезпечити повернення комунальним підприємством «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» таких амортизаційних нарахувань.

3. Надавач державної допомоги зобов'язаний проінформувати Антимонопольний комітет України про виконання зобов'язань, викладених у пункті 2 резолютивної частини цього рішення, протягом року з дня прийняття рішення.

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.