



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ

13 серпня 2019 р.

Київ

№ 559-р

Про результати розгляду
справи про державну допомогу

За результатами розгляду повідомлення про нову державну допомогу, надісланого листом Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) від 14.11.2018 № 053-9944 (вх. № 946-ПДД від 15.11.2018) (далі – Повідомлення), розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 28.02.2019 № 01/66-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/18-19-ДД про державну допомогу для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції (далі – Справа).

Антимонопольний комітет України, розглянувши матеріали справи № 500-26.15/18-19-ДД про державну допомогу та подання з попередніми висновками від 12.07.2019 № 500-26.15/18-19-ДД/323-спр,

ВСТАНОВИВ:

1. ПОРЯДОК ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ПІДТРИМКУ

- (1) Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) листом № 053-9944 від 14.11.2018 (вх. № 946-ПДД від 15.11.2018) відповідно до статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про нову державну допомогу.
- (2) Антимонопольним комітетом України листом від 29.11.2018 № 500-29/05-16017 залишено Повідомлення без руху та запитано додаткову інформацію. Листом № 053-11534 від 29.12.2018 (вх. № 5-01/16 від 02.01.2019) Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) надано додаткову інформацію до Повідомлення.
- (3) Листом від 20.02.2019 № 053-1418 (вх. № 5-01/2509 від 27.02.2019) Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) надано додаткову інформацію.
- (4) За результатами розгляду повідомлення про державну допомогу розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 28.02.2019 № 01/66-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/18-19-ДД для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції. Листом Антимонопольного комітету України (далі – Комітет) від 01.03.2019 № 500-26.15/01-2817 направлено копію зазначеного розпорядження на адресу

Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація). 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.

2. ВІДОМОСТІ ТА ІНФОРМАЦІЯ ВІД НАДАВАЧА ПІДТРИМКИ

2.1. Надавач підтримки

- (5) Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) (01030 м. Київ, вул. Леонтовича, 6, ідентифікаційний код юридичної особи 37405284).

2.2. Отримувач підтримки

- (6) Комунальне підприємство «Київський метрополітен» (далі – КП «Київський метрополітен») (03056, м. Київ, просп. Перемоги, 35, ідентифікаційний код юридичної особи 03328913).

2.3. Мета (ціль) підтримки

- (7) Метою (ціллю) підтримки є виконання загальнодержавних програм розвитку.

2.4. Очікуваний результат

- (8) Оновлення рухомого складу.
Передбачає щорічне придбання по 5 нових вагонів метрополітену (1 состав поїзда).

2.5. Форма підтримки

- (9) Капітальні видатки.

2.6. Обсяг підтримки

- (10) Загальний обсяг підтримки – 973 708 100 грн.

- (11) З них:

2019 рік – 0 грн;
2020 рік – 195 000 000 грн;
2021 рік – 224 250 000 грн;
2022 рік – 257 887 500 грн;
2023 рік – 296 570 600 грн.

2.7. Підстава для надання підтримки

- (12) Закон України «Про місцеве самоврядування».

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

- (14) Проект рішення Київської міської ради «Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019 - 2023 роки» (далі – Програма).

2.8. Тривалість підтримки

- (15) з 01.01.2019 по 31.12.2023.

3. ПОЄДНАННЯ ФОРМ ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ

- (16) Відповідно до рішення від 04.03.2019 № 135-р, підтримка (фінансування) шляхом інвестування в об'єкти інфраструктури із застосуванням процедур закупівель за державні кошти, у формі капітальних видатків на будівництво нових та розвиток наявних ліній метрополітену, що виділяється комунальному підприємству «Київський метрополітен» на підставі проекту рішення Київської міської ради «Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019 - 2023 роки» з 01.01.2019 по 31.12.2023 у сумі 31 808 546,2 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 ПРОГРАМИ

- (17) Метрополітен – це складний комплекс надземних і підземних інженерно-технічних споруд, мереж і комунікацій, насичених енергетичними, механічними, інтелектуальними пристроями для руху поїздів, приведення в дію ескалаторів та цілої низки механізмів, що забезпечують життєдіяльність підземно-наземного міста.
- (18) Об'єкти метрополітену – споруди, пристрої та рухомий склад (станції, вестибюлі, тягові та знижувальні підстанції, контактна мережа 825 В, пристрої автоматики, телемеханіки для руху поїздів, пристрої зв'язку та інші, електрорухомий склад і рухомий склад господарського призначення).
- (19) Метро – екологічно чистий вид громадського транспорту столиці. На нього припадає близько 49 % загального обсягу міських пасажирських перевезень. Більш як півстоліття метро залишається єдиним транспортом, що може забезпечити безперебійне з'єднання віддалених частин міста з його центром, державними установами, підприємствами, вокзалам.
- (20) На цей час Київський метрополітен складається з трьох діючих ліній загальною довжиною майже 70 кілометрів та 52 діючих станцій, платформи яких розраховані на п'ятивагонні поїзди. У центрі міста лінії мають три пересадочних вузли.
- (21) Стан транспортної мережі в місті Києві не відповідає наявному пасажиропотоку, існує низька середня швидкість пересування громадського транспорту.
- (22) Метою оновлення рухомого складу, зокрема є: покращення безпеки, культури обслуговування та комфортності перевезень пасажирів, придбання сучасного рухомого складу з асинхронним тяговим приводом та зменшеним споживанням електричної енергії.
- (23) Станом на 31.12.2018 рівень зносу рухомого складу становив 67 %. Діяльність КП «Київський метрополітен» є збитковою, тариф на проїзд регульований та на сьогодні є нижче економічно обґрунтованого рівня, доходи від платних пасажирів витрачаються на підтримку основних фондів та забезпеченню безперебійної роботи метрополітену, тому фінансувати такий захід як придбання рухомого складу власними силами та без підтримки міста неможливо.

(24) Інвентарний парк вагонів КП «Київський метрополітен» – 821 вагон, із них вагони у яких спливає термін експлуатації (50 років) та які підлягають списанню:

- 13 вагонів у 2020 році;
- 24 вагони у 2021 році;
- 14 вагонів у 2022 році;
- 10 вагонів у 2023 році.

5. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

(25) 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.

(26) 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.

(27) 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

(28) 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.

(29) 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.

(30) 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.

- (31) 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».
- (32) 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.
- (33) 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.
- (34) 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.
- (35) 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.
- (36) 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 покласти 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.

(37) Комісія також вважає, що послуги, які визначаються як ПЗЕІ, повинні бути адресовані громадянам або бути в інтересах суспільства в цілому.

(38) Додатково, відповідно до рішення Європейського суду від 24.07.2003 № С-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, заміських чи регіональних транспортних послуг, не підпадає під дію цього положення, якщо таке фінансування розглядається як компенсація за послуги, що надаються суб'єктами-одержувачами для здійснення публічних обов'язків. Для застосування цього критерію мають бути виконані такі умови:

- суб'єкт господарювання повинен виконувати зобов'язання з обслуговування населення, і ці зобов'язання чітко встановлені та визначені;
- параметри, на підставі яких розраховується компенсація, визначені заздалегідь об'єктивним і прозорим способом;
- компенсація не є надмірною і не перевищує необхідної суми для покриття всіх або частини витрат, понесених суб'єктом господарювання при наданні послуг загального економічного інтересу;
- суб'єкт господарювання, який надає ці послуги, повинен бути обраний шляхом проведення процедури публічних закупівель. Якщо такої процедури не було дотримано, 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.

(39) 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/С 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.

(40) 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.

- (41) 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.
- (42) Повідомленням Комісії також встановлено детальні правила, якими буде задовольнятися кожен із критеріїв, передбачений Рішенням у справі Altmark.
- (43) 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 Повідомленням Комісії передбачено, що покладання зобов'язання з надання ПЗЕІ повинно бути встановлене актом, який залежно від особливостей законодавства держави-члена, може мати законодавчий або регуляторний характер, або оформлене договором. Ґрунтуючись на підході Комісії, у такому акті повинно, як мінімум, бути визначено:
- зміст і тривалість зобов'язань із надання ПЗЕІ;
 - назва суб'єкта господарювання і, де це необхідно, територія, 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.
- (44) Зміст другого критерію Рішення у справі Altmark розкрито в розділі 3.4 Повідомлення Комісії.
- (45) 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.
- (46) 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 покладання зобов'язань із надання ПЗЕІ.
- (47) 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.
- (48) 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 поніс би типовий суб'єкт господарювання під час надання таких послуг.

(49) 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

(50) 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 (далі – Регламент).

(51) 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.

(52) Пунктом 5 преамбули Регламенту 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.

(53) 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.

(54) 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.

- (55) 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.
- (56) 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.
- (57) 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.
- (58) Тривалість дії договору не повинна перевищувати 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту залізничними рейсами.
- (59) 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.
- (60) Відповідно до пункту 2 статті 5 Регламенту будь-який компетентний орган місцевого самоврядування, якщо це прямо не заборонено національним законодавством, може приймати рішення про самостійне надання послуг громадського пасажирського транспорту, а також може прямо укладати договори про надання громадських послуг із відокремленими підприємствами, щодо яких орган місцевого самоврядування здійснює такий же контроль, яким він володіє по відношенню до власних підрозділів. Якщо компетентний місцевий орган влади приймає відповідне рішення, у такому разі застосовується наступне:
- при вирішенні, чи здійснює компетентний орган контроль над підприємством, беруться до уваги: ступінь представництва органа влади в керівних або наглядових органах, права власності, вплив та контроль над стратегічними рішеннями підприємства;
 - підконтрольні органу влади підприємства, що надають послуги громадського пасажирського транспорту, не мають права брати участь в тендерних процедурах, предметом яких є надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади.

- (61) 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.
- (62) 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.
- (63) 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.

6. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ СПРАВИ

6.1. Віднесення послуг громадського транспорту до ПЗЕІ

- (64) 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.
- (65) 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.

(66) 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.

(67) 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.

(68) 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 трамваєм – за лініями відповідно до затверджених в установленому порядку транспортних схем міст (регіонів).

(69) 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.

(70) 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.

- (71) 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.
- (72) Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 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.
- (73) Відповідно до статті 3 Статуту КП «Київський метрополітен», затвердженого розпорядженням Київської міської державної адміністрації від 15.02.1999 № 204 (далі – Статут), основною метою діяльності КП «Київський метрополітен» є, зокрема, надання послуг з перевезення пасажирів метрополітеном.
- (74) 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.
- (75) Враховуючи викладене, та з урахуванням визначення в пункті 14 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 (поїздами метрополітену), 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 «Київський метрополітен» у вигляді капітальних видатків на оновлення рухомого складу (щорічне придбання по 5 нових вагонів метрополітену (1 состав поїзда)) є компенсацією витрат, які пов'язані з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес.
- (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 «Київський метрополітен» з обслуговування населення чітко встановлені та визначені Законом України «Про міський електричний транспорт», Статутом. Надавач надав проект Договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень метрополітеном, який містить чіткий перелік маршрутів, на яких КП «Київський метрополітен» здійснює перевезення пасажирів метрополітеном, та термін дії договору, проте проект договору не містить методики розрахунку компенсації, контролю й перегляду компенсації та механізму для уникнення й повернення надмірної компенсації.

Договір про організацію надання транспортних послуг з перевезень метрополітеном у місті Києві відсутній.

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

Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) не надав інформації та підтвердних документів щодо параметрів, на підставі яких обчислюється компенсація. Також відсутня інформація щодо об'єктивності та прозорості обчислення відповідної компенсації;

- *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.*

Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) повідомив, що 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, проте не надав 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;

- *суб'єкт господарювання, який надає ці послуги, повинен бути обраний шляхом проведення процедури публічних закупівель. Якщо такої процедури не було дотримано, 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.*

Надавач не надав інформації щодо аналізу витрат, які є типовими для цього суб'єкта господарювання (отримувача), і належним чином забезпечений транспортними засобами для здійснення цих послуг, враховуючи відповідний дохід підприємства та розумний прибуток.

- (79) Отже, Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) не надав достатніх обґрунтувань того, що компенсацію на надання послуг, які 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, чотири сукупних критерії Altmark кумулятивно не дотримано.

(81) Отже, державна підтримка для здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині капітальних видатків на оновлення рухомого складу (щорічне придбання по 5 нових вагонів метрополітену (1 состав поїзда)) **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.

6.2. Визнання належності заходу підтримки до державної допомоги

(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 «Київський метрополітен», якому надається державна підтримка у формі капітальних видатків для здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині оновлення рухомого складу (щорічне придбання по 5 нових вагонів метрополітену (1 состав поїзда)), є суб'єктом господарювання у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

6.2.1. 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, бюджетні фонди загальнообов'язкового державного соціального страхування, щодо яких здійснюється державний нагляд або якими управляють чи розпоряджаються органи влади.

(86) Надання підтримки КП «Київський метрополітен» для здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині оновлення рухомого складу (щорічне придбання по 5 нових вагонів метрополітену (1 состав поїзда)), здійснюється за рахунок коштів місцевого бюджету міста Києва, тобто за рахунок ресурсів держави в розумінні Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

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

(87) Повідомлена підтримка спрямована на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині оновлення рухомого складу (щорічне придбання по 5 нових вагонів

метрополітену (1 состав поїзда)) для КП «Київський метрополітен», яке здійснює перевезення пасажирів міським електричним транспортом (метрополітеном).

- (88) Оновлення рухомого складу одному суб'єкту господарювання є вибіркоким та встановлює для нього перевагу серед інших суб'єктів господарювання, що працюють на ринку надання послуг з перевезень пасажирів у місті Києві.

6.2.3. Спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції

- (89) Підтримка надається КП «Київський метрополітен», тобто одному суб'єкту господарювання, який здійснює діяльність на ринку надання послуг з перевезень пасажирів у місті Києві.

- (90) Однак державна підтримка КП «Київський метрополітен» надає йому 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.

6.2.4. Віднесення повідомленої державної підтримки до державної допомоги

- (91) Повідомлена державна підтримка, яка надається КП «Київський метрополітен» за рахунок місцевих ресурсів, на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині придбання вагонів метрополітену для перевезення пасажирів міським електричним транспортом (метрополітеном), є **державною допомогою у розумінні Закону**.

6.3. Оцінка допустимості державної допомоги

- (92) На підставі вищенаведеного та інформації, наданої у Повідомленні, державна допомога надається КП «Київський метрополітен» за рахунок бюджету міста Києва, тобто за рахунок місцевих ресурсів.

- (93) 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.

- (94) 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;
- 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.
- (95) Відповідно до наявної інформації, Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) здійснює роботу щодо підписання договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень пасажирів міським електричним транспортом. Проте станом на сьогодні вищезазначений договір не укладено.
- (96) Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) повідомив, що наведені в документах розрахунки КП «Київський метрополітен» розраховувались на підставі фактичних витрат без урахування необхідності компенсувати витрати, які не належать до витрат міського електричного транспорту (метрополітену), зокрема відповідно до Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (метрополітену), затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, та затвердженого фінансового плану, не враховувались такі витрати: з утримання об'єктів соціальної інфраструктури; суми, що відраховуються профспілковим організаціям для проведення культурно-масової та фізкультурної роботи; витрати, пов'язані з купівлею (продажем) іноземної валюти, та втрати від операційної курсової різниці; витрати на добровільне страхування майна та працівників; оплату консалтингових та аудиторських послуг; витрати, пов'язані з отриманням доходів від іншої операційної діяльності.
- (97) Наведені витрати були ретельно перевірені Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) відповідно до чинного законодавства, чим встановлено їх обґрунтованість.
- (98) Згідно із статтею 1 Статуту КП «Київський метрополітен» належить до комунальної власності територіальної громади міста Києва й підпорядковується Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).
- (99) Одним із обов'язків КП «Київський метрополітен», покладених згідно із статтею 6 Статуту є перевезення пасажирів.
- (100) КП «Київський метрополітен» очолює начальник, який призначається на посаду та звільняється з посади Київським міським головою за поданням директора Департаменту та погодженням із заступником голови Київської міської державної адміністрації, згідно з розподілом обов'язків на контрактній основі.
- (101) Відповідно до статті 3 Статуту КП «Київський метрополітен» основною метою діяльності КП «Київський метрополітен» є, зокрема, надання послуг з перевезення пасажирів метрополітеном.
- (102) Майно КП «Київський метрополітен» є комунальною власністю територіальної громади міста Києва й закріплено за ним на праві господарського відання, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.

- (103) Фінансування КП «Київський метрополітен» спрямовується виключно на придбання нових вагонів метрополітену. Закупівлі щодо придбання рухомого складу здійснюються відповідно до Закону України «Про публічні закупівлі».
- (104) КП «Київський метрополітен» не бере участі в інших тендерах на надання послуг із перевезення пасажирів за межами території компетентного місцевого органу, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.
- (105) Державна підтримка КП «Київський метрополітен» буде перераховуватись на рахунки, відкриті в органах Державної казначейської служби України. Для фінансування поточних видатків господарської діяльності КП «Київський метрополітен» використовує рахунки, відкриті в установах комерційних банків.
- (106) Враховуючи вимогу частини четвертої статті 263 Угоди, а також пункт 1 додатка до Регламенту, Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) повинен розробити Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до вимог додатка до Регламенту.
- (107) Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) повідомив, що 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.
- (108) Оскільки відсутній механізм 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.
- (109) Разом із цим Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) повідомив, що тариф на проїзд у Київському метрополітені формується на підставі Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (метрополітену), затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, та планування витрат для включення їх до повної собівартості послуг перевезення пасажирів здійснюється з урахуванням амортизації основних засобів (у тому числі вагонів метрополітену).
- (110) Отже, до тарифу на проїзд у Київському метрополітені включено амортизацію основних засобів, а саме вагони метрополітену.
- (111) Вагони метрополітену, що будуть придбані за рахунок державної допомоги (за кошти платників податків) КП «Київський метрополітен» отримає безкоштовно.
- (112) Отже, надання державної допомоги в частині оновлення рухомого складу (щорічне придбання по 5 нових вагонів метрополітену (1 состав поїзда)) та включення до тарифу на проїзд у Київському метрополітені амортизації основних засобів, а саме вагонів метрополітену, що придбаватимуться за рахунок ресурсів держави, може призводити до подвійного фінансування КП «Київський метрополітен», тобто до надання надмірної компенсації за надання послуг ПЗЕІ.
- (113) Враховуючи викладене, державна допомога у формі капітальних видатків у частині оновлення рухомого складу (щорічне придбання по 5 нових вагонів метрополітену (1 состав поїзда)), що виділяється на підставі проєкту рішення Київської міської ради «Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019 - 2023 роки» комунальному підприємству «Київський метрополітен» на період з 01.01.2019 по 31.12.2023 у сумі

973 708 100 грн, є допустимою для конкуренції відповідно до статті 6 Закону, за умови внесення Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) змін до умов її надання та виконання таких зобов'язань:

- 1) укладення договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень метрополітемом на підставі частини другої статті 4 Закону України «Про міський електричний транспорт», Статуту комунального підприємства «Київський метрополітен» та статті 4 Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року, якою передбачено, що тривалість дії договору не повинна перевищувати 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту залізничними рейсами;
 - 2) розробити та затвердити нормативно-правовий або розпорядчий акт, в якому повинні бути чітко визначені:
 - параметри, на підставі яких розраховується та переглядається компенсація за надання послуг із перевезення пасажирів міським електричним транспортом (метрополітемом), 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;
 - заходи щодо уникнення та повернення компенсації у випадку надання надмірної компенсації;
 - 3) забезпечити невключення амортизаційних нарахувань за придбані вагони метрополітену під час розрахунку в майбутньому вартості нового тарифу на перевезення пасажирів метрополітемом або коригування наявного тарифу, у зв'язку з тим, що вагони метрополітену для міських перевезень пасажирів придбані за рахунок державних коштів, з метою уникнення надання надмірної компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес;
 - 4) 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.
- (114) 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».
- (115) На подання з попередніми висновками від 12.07.2019 № 500-26.15/18-19-ДД/323-спр (далі – Подання) Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) листом від 05.08.2019 № 053-7411 повідомив про відсутність зауважень та заперечень до Подання.

Враховуючи викладене, керуючись статтею 7 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 8 і 11 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та 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, Антимонопольний комітет України

ПОСТАНОВИВ:

1. Визнати, що підтримка у формі капітальних видатків у частині оновлення рухомого складу (щорічне придбання по 5 нових вагонів метрополітену (1 состав поїзда)) для перевезення пасажирів міським електричним транспортом (метрополітеном), що виділяється на підставі проєкту рішення Київської міської ради «Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019 - 2023 роки» комунальному підприємству «Київський метрополітен» на період з 01.01.2019 по 31.12.2023 у сумі 973 708,1 тис. гривень, є **державною допомогою** відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

2. Визнати, що державна допомога у формі капітальних видатків у частині оновлення рухомого складу (щорічне придбання по 5 нових вагонів метрополітену (1 состав поїзда)) для перевезення пасажирів міським електричним транспортом (метрополітеном), що виділяється на підставі проєкту рішення Київської міської ради «Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019 - 2023 роки» комунальному підприємству «Київський метрополітен» на період з 01.01.2019 по 31.12.2023 у сумі 973 708,1 тис. гривень, є **допустимою** відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», **за умови внесення Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) змін до умов її надання та виконання таких зобов'язань:**

- 1) укладення договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень метрополітеном на підставі частини другої статті 4 Закону України «Про міський електричний транспорт», Статуту комунального підприємства «Київський метрополітен» та статті 4 Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року, якою передбачено, що тривалість дії договору не повинна перевищувати 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту залізничними рейсами;
- 2) розробити та затвердити нормативно-правовий або розпорядчий акт, в якому повинні бути чітко визначені:
 - параметри, на підставі яких розраховується та переглядається компенсація за надання послуг із перевезення пасажирів міським електричним транспортом (метрополітеном), 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;
 - заходи щодо уникнення та повернення компенсації у випадку надання надмірної компенсації;
- 3) забезпечити невиключення амортизаційних нарахувань за придбані вагони метрополітену під час розрахунку в майбутньому вартості нового тарифу на перевезення пасажирів метрополітеном або коригування наявного тарифу, у зв'язку з тим, що вагони метрополітену для міських перевезень пасажирів придбані за рахунок державних коштів, з метою уникнення надання надмірної компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес;

- 4) 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. Надавач державної допомоги зобов'язаний проінформувати Антимонопольний комітет України про виконання зобов'язань, викладених у пункті 2 резолютивної частини цього рішення, протягом трьох місяців з дня прийняття цього 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.

Голова Комітету

Ю. ТЕРЕНТЬЄВ