



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ

11 квітня 2019 р.

Київ

№ 221-р

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

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 № 053-9943 (вх. № 947-ПДД від 15.11.2018) (далі – Повідомлення), розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 28.02.2019 № 01/65-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/17-19-ДД про державну допомогу для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції (далі – Справа).

Антимонопольний комітет України (далі – Комітет), розглянувши матеріали справи № 500-26.15/17-19-ДД про державну допомогу та подання з попередніми висновками від 01.04.2019 № 500-26.15/17-19-ДД/127-спр,

ВСТАНОВИВ:

1. ПОРЯДОК РОЗГЛЯДУ СПРАВИ

- (1) Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) листом від 14.11.2018 № 053-9943 (вх. № 947-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 № 500-29/05-16012 Повідомлення залишено без руху та запитано додаткову інформацію. Листом від 29.12.2018 № 053-11539 (вх. № 5-01/19 від 02.01.2019) Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) надано додаткову інформацію до Повідомлення.
- (3) Листом від 14.02.2019 № 053-1249 (вх. № 5-01/2114 від 19.02.2019) Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) надано додаткову інформацію до Повідомлення.
- (4) За результатами розгляду повідомлення про нову державну допомогу, розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 28.02.2019 № 01/65-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/17-19-ДД про державну допомогу для

проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції. Листом Антимонопольного комітету України від 01.03.2019 № 500-26.15/01-2818 направлено копію розпорядження на адресу Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація).

- (5) Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація), як надавачем державної допомоги, листом від 26.03.2019 № 053-2440 (вх. № 5-01/3723 від 26.03.2019) надано додаткову інформацію для розгляду Справи.

2. ВІДОМОСТІ ТА ІНФОРМАЦІЯ ВІД НАДАВАЧА ПІДТРИМКИ

2.1. Надавач підтримки

- (6) 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

- (7) Комунальне підприємство «Київпастранс» (далі – КП «Київпастранс») (04070, м. Київ, вул. Набережне шосе, 2, ідентифікаційний код юридичної особи 31725604).

2.3. Мета (ціль) підтримки

- (8) Метою (ціллю) підтримки є:

- виконання загальнодержавних та регіональних програм розвитку;
- будівництво, реконструкція та капітальний ремонт об'єктів транспортної інфраструктури, рухомого складу та спецтехніки;
- розвиток наземного громадського транспорту;
- покращення якості обслуговування мешканців та гостей міста Києва;
- забезпечення ремонту контактної мережі, трамвайних колій;
- підвищення рівня технічного оснащення комунального підприємства та ефективності його роботи.

2.4. Очікуваний результат

- (9) Очікуваним результатом є, зокрема:

- реконструкція мережі швидкісного рейкового транспорту міста Києва на базі наявної залізничної та трамвайної інфраструктури від ж/м Троєщина – ж/м Березняки до станції Караваєві Дачі із заїздом у трамвайне депо ім. Шевченка;
- реконструкція трамвайних ліній;
- будівництво тролейбусних ліній;
- будівництво тролейбусної лінії від ж/м Троєщина до Севастопольської площі та реконструкція тролейбусної лінії від пр. Генерала Ватутіна до станції метро «Дарниця» з організацією відокремленої лінії автобусного та тролейбусного руху;
- оновлення рухомого складу наземного громадського транспорту з урахуванням рекомендацій експертів світового банку з реорганізації мережі громадського транспорту міста Києва;

- придбання сучасних модульних, багатосекційних трамвайних вагонів з низьким рівнем підлоги, з енергозберігаючими системами та автономним ходом, пристосованих до перевезень осіб з обмеженою рухомістю, обладнаних кондиціонерами та сучасними електронними інформаційними системами, а також сервісними системами для гаджетів (usb та wi-fi), для заміни рухомого складу на лініях швидкісного трамваю та лініях, що не підлягають реконструкції;
- придбання сучасних тролейбусів з енергозберігаючими системами та автономним ходом, пристосованих до перевезень осіб з обмеженою рухомістю, обладнаних кондиціонерами та сучасними електронними інформаційними системами, а також сервісними системами, які замінять тролейбуси, що експлуатуються понад нормативний строк у 10 років;
- придбання 100 одиниць спеціалізованої техніки для аварійно-відновлювальних робіт, технічного обслуговування та ремонту контактної мережі (автовишки для контактної мережі, гідравлічні підйомники, фронтальні навантажувачі, екскаватори, снігоприбиральна техніка та ін.);
- виконання капітальних ремонтів трамвайних вагонів, колісних пар трамваїв Т-3/Т-3М трамвайної колії та контактної мережі з метою підвищення безпеки, надійності, комфорту перевезень;
- будівництво тролейбусної лінії від комунального підприємства «Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) до станції «Теремки» Куренівсько-Червоноармійської лінії метрополітену у Солом'янському та Голосіївському районах міста Києва;
- будівництво тролейбусної лінії по вул. Васильківській від Амурської площі до Голосіївської площі;
- будівництво тролейбусної лінії по вул. Симона Петлюри;
- будівництво швидкісної автобусно-тролейбусної лінії від ж/м Троєщина до станції метро «Дарниця» по просп. Маяковського, бульвару Перова, просп. Визволителів, вул. Малишко;
- будівництво тролейбусної лінії від Ленінградської площі по Харківському шосе, вул. Привокзальній, вул. Ревуцького до вул. Вишняківська;
- будівництво тролейбусної лінії по вул. Великій Васильківській, Павла Скоропадського, Басейній;
- будівництво тролейбусної лінії від Лісового проспекту по вул. Братиславській, проспекту Гагаріна до Ленінградської площі;
- будівництво тролейбусної лінії по вул. Велика Житомирська, Володимирському проїзду;
- реконструкція мережі швидкісного рейкового транспорту міста Києва на базі наявної залізничної та трамвайної інфраструктури від ж/м Троєщина - ж/м Березняки до станції Караваєві Дачі із заїздом в трамвайне депо ім. Шевченка;
- реконструкція трамвайної лінії по вул. Алма-Атинській;
- реконструкція трамвайної лінії по вул. Глибочицькій у Шевченківському районі м. Києва;
- реконструкція трамвайних переїздів у місцях перетину з проїжджою частиною вулично-шляхової мережі міста Києва;
- реконструкція площі Тараса Шевченка від вулиці Автозаводської до вулиці Пуща-Водицької в Оболонському районі міста Києва (під час реконструкції буде застосовано новітню технологію укладання рейок, що дасть можливість значно зменшити шум на 7 – 8 децибелів та вібрацію від проходження трамваю для більш комфортного проживання мешканців прилеглих вулиць. Крім цього, на суміщеному полотні трамвайні рейки будуть знаходитися в одному рівні з проїзною частиною вулиць, що дасть можливість вільного проїзду автотранспорту);
- комплексна реконструкція лінії швидкісного трамваю від вул. Старовокзальної до Великої Кільцевої дороги (I черга будівництва);

- реконструкція трамвайної лінії на ділянці від вул. Міської до вул. Селянської у Пуші-Водиці;
- реконструкція трамвайних ліній по вул. Ялтинській, Славгородській, Тростянецькій на ділянці від вул. Анни Ахматової до вул. Славгородської;
- реконструкція трамвайної лінії по вул. Добринінській на ділянці від вул. Автозаводської до вул. Маршала Малиновського (включаючи вузли) в Оболонському районі міста Києва;
- реконструкція трамвайної лінії від вул. Добринінської до розвортної петлі на вул. Героїв Дніпра (включаючи вузли) в Оболонському районі міста Києва;
- реконструкція трамвайної лінії по вул. Маршала Малиновського, вул. Йорданській від вул. Добринінської до розвортної петлі на вул. Йорданській (включаючи вузли) в Оболонському районі міста Києва;
- комплексна реконструкція лінії швидкісного трамваю від вул. Старовокзальної до Великої Кільцевої дороги в систему легкого рейкового транспорту, II черга будівництва, станція Івана Лепсе;
- комплексна реконструкція лінії швидкісного трамваю від вул. Старовокзальної до Великої Кільцевої дороги в систему легкого рейкового транспорту, III черга будівництва, станція Героїв Севастополя;
- комплексна реконструкція лінії швидкісного трамваю від вул. Старовокзальної до Великої Кільцевої дороги в систему легкого рейкового транспорту, IV черга будівництва, станція Гарматна;
- комплексна реконструкція лінії швидкісного трамваю від вул. Старовокзальної до Великої Кільцевої дороги в систему легкого рейкового транспорту, V черга будівництва, станція Польова;
- комплексна реконструкція лінії швидкісного трамваю від вул. Старовокзальної до Великої Кільцевої дороги в систему легкого рейкового транспорту, VI черга будівництва, станція Політехнічна;
- комплексна реконструкція лінії швидкісного трамваю від вул. Старовокзальної до Великої Кільцевої дороги в систему легкого рейкового транспорту, VII черга будівництва, станція Повітрофлотська;
- комплексна реконструкція лінії швидкісного трамваю від вул. Старовокзальної до Великої Кільцевої дороги в систему легкого рейкового транспорту, VIII черга будівництва, станція Площа перемоги;
- реконструкція трамвайних ліній від розвортного кільця на просп. Відрадний до станції метро Лук'янівська;
- реконструкція трамвайної лінії з ж/м Вигурівщина-Троєщина до залізничного вокзалу «Дарниця»;
- реконструкція та будівництво ділянки трамвайної лінії від вул. Гната Юри до ЗАТ «Кисневий Завод»;
- будівництво трамвайної лінії від вул. Старовокзальної до станції метрополітену «Палац Спорту»;
- будівництво трамвайної поворотної кривої на перетині вул. Автозаводської та вул. Добринінської;
- будівництво трамвайного розвортного кільця біля станції міської електрички «Дарниця»;
- будівництво трамвайної лінії від проспекту Петра Григоренка по вулиці Анни Ахматової та Дніпровській набережній до станції метро «Осокорки»;
- будівництво двухпутної трамвайної лінії по вулиці Коперника на ділянці від вул. Глибочицької до вул. Бердичівської, з перенесенням трамвайної зупинки з вул. Глибочицької на вул. Коперника та влаштування посадкових платформ ізольовано від дорожнього полотна;

- будівництво та реконструкція кільцевої дороги для електропоїздів з підходами-під'їздами до платформ у місті Києві I та II черги (міська електричка);
- будівництво та реконструкція першої черги кільцевої дороги для електропоїздів з підходами-під'їздами до платформ у місті Києві;
- будівництво та реконструкція другої черги кільцевої дороги для електропоїздів з підходами-під'їздами до платформ у місті Києві;
- комплексна реконструкція трамвайної лінії та зупинки «Контрактова площа» у межах Контрактової площі, вул. Костянтинівської, вул. Межигірської, вул. Верхній Вал та підземного пішохідного переходу на вул. Спаській у Подільському районі міста Києва;
- будівництво транспортного пересадочного вузла в районі станції київського метрополітену «Петрівка» на примиканні просп. Оболонського до вул. Вербової в Оболонському районі міста Києва;
- реконструкція зупинки трамвайної лінії «Станція метро Чернігівська» під транспортний пересадочний вузол з терміналом та реконструкція ділянки трамвайної лінії від просп. Юрія Гагаріна по вул. Гната Хоткевича (Червоногвардійській) до трамвайного розворотного кола на вул. Миропільській у Дніпровському районі міста Києва, ділянки трамвайної лінії від просп. Юрія Гагаріна по вул. Гната Хоткевича (Червоногвардійській) до трамвайного розворотного кола на вул. Миропільській у Дніпровському районі міста Києва;
- будівництво транспортного пересадочного вузла Лісова;
- будівництво транспортного пересадочного вузла Лук'янівська площа;
- будівництво транспортного пересадочного вузла Дарниця;
- будівництво транспортного пересадочного вузла Либідська;
- будівництво транспортного пересадочного вузла Бульвар Лепсе;
- будівництво транспортного пересадочного вузла Сім'ї Сосніних;
- будівництво транспортного пересадочного вузла Нивки;
- будівництво транспортного пересадочного вузла Кільцева дорога (автостанція «Теремки»);
- реставрація з пристосуванням до умов сучасного використання споруди Київського фунікулера (Михайлівського механічного підйому) на вул. Петра Сагайдачного, 3 у Подільському районі міста Києва;
- реконструкція (технічне переоснащення) тягових підстанцій;
- реконструкція ТП-3680 по вул. Дегтярівській, 37 у Шевченківському районі міста Києва;
- влаштування шумозахисних пристроїв від вул. Милославської по вул. Закревського до вул. Драйзера;
- будівництво трамвайно-тролейбусного депо по вул. Милославській;
- створення єдиного диспетчерського центру керування комунальним транспортом.

2.5. Підстава для надання підтримки

- (10) Закон України «Про міський електричний транспорт».
- (11) Проект рішення Київської міської ради «Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019 – 2023 роки».

2.6. Форма підтримки

- (12) Капітальні видатки на придбання рухомого складу та спецтехніки, ремонт, будівництво та реконструкцію інфраструктури міського електротранспорту.
Кошти будуть використовуватись відповідно до Закону України «Про публічні закупівлі» у системі «ProZorro».

2.7. Обсяг підтримки

- (13) Загальний обсяг підтримки – 13 368 725,5 тис. грн.
З них:
- за рахунок бюджету міста Києва – 13 199 921,1 тис. грн:
2019 рік – 545 448,5 тис. грн;
2020 рік – 2 854 150,4 тис. грн;
2021 рік – 3 029 138,3 тис. грн;
2022 рік – 3 186 573,6 тис. грн;
2023 рік – 3 584 610,3 тис. грн;
 - за рахунок державного бюджету – 168 804,4 тис. грн:
2019 рік – 168 804,4 тис. грн;
2020 рік – 0,0 тис. грн;
2021 рік – 0,0 тис. грн;
2022 рік – 0,0 тис. грн;
2024 – 0,0 тис. грн.

2.8. Тривалість підтримки

- (14) З 01.01.2019 по 31.12.2023.

3. ПОЄДНАННЯ ФОРМ ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ

- (15) Капітальні видатки на придбання автобусів, електробусів та капітальний ремонт будівель, споруд, систем освітлення у сумі 2 572 912,8 тис. грн, що виділяється на підставі проекту рішення Київської міської ради «Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019 – 2023 роки».

4. ІНФОРМАЦІЯ, ОТРИМАНА ПІД ЧАС РОЗГЛЯДУ СПРАВИ

- (16) За інформацією, наданою Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація), наведені в документах розрахунки КП «Київпастрас» здійснювались на підставі фактичних витрат без урахування необхідності компенсувати витрати, які не належать до витрат міського електротранспорту, зокрема, витрати: оренди, реклами, проживання в кімнатах відпочинку, оплата комунальних послуг в гуртожитку, послуги автостанції «Видубичі».
- (17) Крім того, наведені витрати, які має компенсувати Київська міська рада, були ретельно перевірені Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) відповідно до чинного законодавства, чим встановлена їх обґрунтованість.
- (18) Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) при наданні державної допомоги у формі капітальних видатків на придбання рухомого складу та спецтехніки, ремонт, будівництво та реконструкцію інфраструктури міського електротранспорту керується:
- Законом України «Про міський електричний транспорт»;

- проектом рішення Київської міської ради «Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019 – 2023 роки»;
 - Статутом КП «Київпаstrans», затвердженим розпорядженням Київської міської державної адміністрації від 24.10.2001 № 2276 (у редакції розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 05.06.2014 № 733) (далі – Статут).
 - Проектом договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським пасажирським транспортом.
- (19) Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) у рамках розгляду Справи надано обґрунтування витрат, на які буде використана державна підтримка.
- (20) КП «Київпаstrans» не бере участі в інших тендерах на надання послуг із перевезення пасажирів електротранспортом, що проводиться за межами території компетентного місцевого органу влади.
- (21) За інформацією, наданою Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація), КП «Київпаstrans» здійснює ведення окремих рахунків, які відкриті в Головному управлінні державної казначейської служби України у місті Києві та у ТВБВ № 10026/0104 філії – Головного управління по місту Києву та Київській області АТ «Ощадбанк». Разом з тим підприємство забезпечує облік витрат за видами транспорту, режимами руху та видами сполучень на підставі наказу КП «Київпаstrans» від 30.06.2015 № 297 «Про затвердження положення про облікову політику КП «Київпаstrans» (зі змінами та доповненнями). Витрачання бюджетних коштів здійснюється відповідно до затверджених головним розпорядником кошторисів та планів використання бюджетних коштів.

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.

5.1. Послуги, що становлять загальний економічний інтерес

- (24) 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.

- (25) 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.
- (26) 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.
- (27) 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».
- (28) 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.
- (29) 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.
- (30) 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.

- (31) 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.
- (32) Додатково, відповідно до рішення Європейського суду від 24.07.2003 № C-280/00 *Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, умовою застосування статті 87 (1) Договору про заснування Європейського Співтовариства є те, що державна допомога має впливати на торгівлю між державами-членами. Надання транспортних послуг на місцевому чи регіональному рівні не виключає цього критерію.
- Проте державне фінансування, призначене для надання міських, 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, яких зазнає суб'єкт господарювання під час надання 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.
- (33) Згідно з частиною другою статті 14 Закону України «Про міський електричний транспорт» установа тарифів на проїзд у транспорті здійснюється з урахуванням необхідності забезпечення беззбиткової роботи перевізників та забезпечення захисту малозабезпечених громадян. У разі встановлення рівня тарифу, який не покриває витрат, пов'язаних з перевезенням пасажирів, втрати перевізника компенсуються уповноваженим органом, яким затверджуються тарифи, за рахунок коштів відповідних бюджетів.
- (34) Враховуючи викладене, 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.

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

- (35) Відповідно до частини першої статті 5 Закону України «Про міський електричний транспорт» основною формою транспортного обслуговування населення є перевезення

трамваями і тролейбусами за маршрутами, а метрополітеном, швидкісним трамваем – за лініями відповідно до затверджених в установленому порядку транспортних схем міст (регіонів).

- (36) 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.
- (37) 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.
- (38) 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.
- (39) Пунктом 5 преамбули Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про послуги громадського транспорту з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами (далі – Регламент) встановлено, що компетентні органи держав-членів повинні бути здатними забезпечувати надання послуг громадського пасажирського транспорту, зокрема, шляхом застосування таких механізмів:
- надання ексклюзивних прав на здійснення цих послуг підприємствам – надавачам публічних послуг;
 - фінансової компенсації витрат підприємствам, що надають такі послуги;
 - визначення загальних правил функціонування громадського транспорту, що застосовуються для всіх підприємств.
- (40) 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.
- (41) 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.

- (42) 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.
- (43) 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.
- (44) 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.
- (45) Тривалість дії договору не повинна перевищувати 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту залізничними рейсами.
- (46) 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, які впливають з певної географічної ситуації у найвіддаленіших регіонах, тривалість договору про надання транспортних послуг може бути збільшена максимум на 50 відсотків.
- (47) Відповідно до пункту 2 статті 5 Регламенту будь-який компетентний орган місцевого самоврядування, якщо це прямо не заборонено національним законодавством, може приймати рішення про самостійне надання послуг громадського пасажирського транспорту, а також може прямо укладати договори про надання громадських послуг із відокремленими підприємствами, щодо яких орган місцевого самоврядування здійснює такий же контроль, яким він володіє по відношенню до власних підрозділів. Якщо компетентний місцевий орган влади приймає відповідне рішення, у такому разі застосовується наступне:

- при вирішенні, чи здійснює компетентний орган контроль над підприємством, беруться до уваги: ступінь представництва органа влади в керівних або наглядових органах, права власності, вплив та контроль над стратегічними рішеннями підприємства;
 - підконтрольні органу влади підприємства, що надають послуги громадського пасажирського транспорту, не мають права брати участь у тендерних процедурах, предметом яких є надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади.
- (48) 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.
- (49) 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.
- (50) Отже, беручи до уваги зобов'язання України, передбачені статтею 264 Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС, положення Регламенту та додатково – рішення Європейського Суду від 24.07.2003 № 280/00 у справі Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, компенсація витрат суб'єкта господарювання, пов'язаних із наданням послуг загального економічного інтересу, є сумісною, якщо:
- суб'єкт господарювання має чітко визначені зобов'язання надавати громадські послуги (обслуговувати населення);
 - параметри, на підставі яких обчислюється компенсація, є визначеними заздалегідь об'єктивним і прозорим способом;
 - компенсація не є надмірною і не перевищує необхідної суми для покриття всіх або частини витрат, понесених суб'єктом господарювання у зв'язку з наданням послуг загального економічного інтересу. Зокрема, компенсація не може перевищувати суму, необхідну для покриття чистої фінансової різниці між понесеними витратами та отриманими доходами підприємства при виконанні зобов'язання надавати відповідні громадські послуги загального інтересу, з урахуванням доходу, який залишається у підприємства, та розумного рівня прибутку. До витрат можуть бути віднесені, зокрема, фонд заробітної плати, вартість утримання та користування інфраструктурою, ремонт та обслуговування рухомого складу й обладнання, необхідного для функціонування інфраструктури послуг громадського транспорту, постійні витрати та вартість капіталу;
 - тривалість дії договору не перевищує 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту;
 - у разі укладення прямого договору між підконтрольним підприємством і органом місцевого самоврядування, підприємство не бере участі в конкурентних процедурах для укладення договорів на надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади.

5.3. Капітальні видатки на придбання рухомого складу та спецтехніки, ремонт, будівництво та реконструкцію інфраструктури міського електротранспорту

- (51) Відповідно до частини третьої статті 8 Закону України «Про міський електричний транспорт» органи місцевого самоврядування, зокрема, створюють належні дорожні

умови для здійснення перевезень, реалізують заходи з розвитку, вдосконалення та облаштування маршрутної мережі, виконують інші функції щодо створення безпечних умов діяльності у сфері міського електричного транспорту згідно із законодавством.

- (52) Згідно зі Статутом КП «Київпастрас», метою діяльності підприємства є забезпечення надання послуг з перевезення пасажирів наземним автомобільним та електричним транспортом (тролейбус, трамвай, фунікулер), перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом внутрішнього сполучення (міські залізничні перевезення), підвищення якості транспортних послуг, забезпечення належного функціонування міського наземного транспорту загального користування та створення сприятливих умов для його розвитку.
- (53) Відповідно до Статуту предметом діяльності КП «Київпастрас» є:
- перевезення пасажирів трамваями, тролейбусами, автобусами, таксі, легковими автомобілями на замовлення та фунікулером;
 - підтримання в робочому стані, виконання капітальних і поточних ремонтів рухомого складу та його агрегатів, шляхового і колійного господарства, контактної мережі, енергетичного господарства в цілому тощо;
 - забезпечення філій та відокремлених підрозділів підприємства рухомим складом, агрегатами, запасними частинами, технологічним устаткуванням, матеріалами, енергетичними ресурсами та пально-мастильними матеріалами, автотранспортними засобами, механізмами тощо;
 - здійснення функцій замовника при будівництві та реконструкції трамвайних і тролейбусних ліній, виробничих потужностей, будівель та споруд, об'єктів соціально-культурного призначення та транспортної інфраструктури, створення та облаштування місць паркування автотранспортних засобів на території міста, облаштування зупинок громадського транспорту.
- (54) Згідно з інформацією, зазначеною в Повідомленні, фінансова підтримка КП «Київпастрас» буде спрямована на будівництво, реконструкцію, ремонт об'єктів транспортної інфраструктури, придбання рухомого складу та спецтехніки.
- (55) Оновлення рухомого складу електротранспорту дозволить покращити екологічну ситуацію в місті за рахунок зменшення викидів шкідливих речовин в атмосферне повітря, а також оновити трамвайні, тролейбусні парки новим рухомим складом, покращити якість перевезення пасажирів, зменшити навантаження на вулично-дорожню мережу. Забезпечить необхідну провізну здатність трамвайного та тролейбусного сполучення за рахунок насичення її рухомим складом, що відповідає сучасним нормам безпеки, екології, комфортності, надійності та енергозбереження.
- (56) Будуть придбані:
- сучасні модульні, багатосекційні трамвайні вагони з низьким рівнем підлоги, з енергозберігаючими системами та автономним ходом, пристосовані до перевезень осіб з обмеженою рухомістю, обладнані кондиціонерами та сучасними електронними інформаційними системами, а також сервісними системами для гаджетів (USB та Wi-Fi) для заміни рухомого складу на лініях швидкісного трамваю та лініях, що не підлягають реконструкції;
 - сучасні тролейбуси з енергозберігаючими системами та автономним ходом, пристосовані до перевезень осіб з обмеженою рухомістю, обладнані кондиціонерами та

- сучасними електронними інформаційними системами, а також сервісними системами, які замінюють тролейбуси, що експлуатуються понад нормативний строк у 10 років;
- спеціалізована техніка для забезпечення безперебійної роботи наземного транспорту в складних умовах зимового періоду та оперативного усунення простою транспорту в аварійних ситуаціях.
- (57) Крім того, з метою подальшого розвитку мережі електротранспорту передбачено кошти на будівництво тролейбусних ліній, здійснення комплексної реконструкції трамвайних ліній, що призведе до покращення транспортного обслуговування мешканців районів міста та дозволить збільшити експлуатаційну швидкість трамваю.
- (58) Передбачається запровадження пріоритетного розвитку систем швидкісного рейкового транспорту шляхом реконструкції трамвайних ліній для об'єднання ліво- та правобережної трамвайних ліній; розширення зон пішохідної доступності станцій швидкісного трамваю шляхом будівництва других виходів дасть можливість трамваям заїжджати на колії міської електрички, що призведе до ефективного переміщення пасажирів з лівого на правий берег міста.
- (59) За період експлуатації трамвайні колії, шпали гранично зносилися, під час реконструкції буде застосована новітня технологія укладання рейок, що дасть можливість значно зменшити шум та вібрацію від проходження трамваю. Завершення реконструкції переїздів дасть можливість транспорту безпечно та комфортно переїздити через трамвайні колії. Вагони нового типу стануть більш комфортними та безпечними для перевезення пасажирів. З метою підвищення безпеки, надійності та комфорту перевезень пасажирів передбачені кошти на виконання капітальних ремонтів трамвайних вагонів, колісних пар трамваїв Т-3/Т-3М трамвайної колії та контактної мережі.
- (60) Відповідно до інформації, зазначеної в Повідомленні, КП «Київпастранс» не виконує самостійно роботи, які необхідні для розвитку транспортної інфраструктури. Усі закупівлі на роботи, придбання рухомого складу, спецтехніки здійснюються відповідно до Закону України «Про публічні закупівлі» за допомогою електронної системи Prozo. Після завершення процедури закупівлі та підписання договору на виконання робіт, послуг, придбання рухомого складу, спецтехніки 100 відсотків коштів, які зазначені в Повідомленні, перераховуються підрядним організаціям та не залишаються на рахунках КП «Київпастранс».
- (61) Отже, надання підтримки КП «Київпастранс» у вигляді капітальних видатків на оновлення рухомого складу, ремонт, будівництво та реконструкцію інфраструктури міського електротранспорту є витратами, які пов'язані з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес.

6. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ СПРАВИ

- (62) 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.
- (63) На підставі зазначеного та інформації, наданої у Повідомленні, підтримка надається КП «Київпастранс» за рахунок коштів державного бюджету та бюджету міста Києва, тобто за рахунок ресурсів держави у розумінні Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

- (64) Зобов'язання КП «Київпаstrанс» з обслуговування населення чітко встановлені та визначені Законом України «Про міський електричний транспорт», Статутом та проектом Договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським пасажирським транспортом. Зокрема, підприємство зобов'язане здійснювати перевезення пасажирів тролейбусами, трамваями і міською електричкою. Разом з тим встановлені державні тарифи на послуги з перевезення пасажирів міським електротранспортом не забезпечують необхідного рівня доходності, а отже, за нормальних ринкових умов такі послуги не могли б надаватися суто на комерційній основі без державної підтримки, яка полягає в компенсації різниці між отриманими доходами підприємства та актуальними витратами, пов'язаними з наданням послуг громадського пасажирського транспорту.
- (65) Відповідна правова база для обчислення компенсації витрат КП «Київпаstrанс», пов'язаних із наданням громадських послуг, передбачена частиною другою статті 14 Закону України «Про міський електричний транспорт», яка визначає, що у разі встановлення рівня тарифу, який не покриває витрат, пов'язаних з перевезенням пасажирів, втрати перевізника компенсуються уповноваженим органом, яким затверджуються тарифи, за рахунок коштів відповідних бюджетів.
- (66) Виходячи з інформації, що міститься в додаткових документах, наданих разом із Повідомленням, зокрема в проекті Договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським пасажирським транспортом, компенсація за транспортні послуги визначається як різниця між вартістю наданих за звітний період транспортних послуг та обсягом власних доходів перевізника, що відповідає змісту статті 4 Регламенту.
- (67) Відповідно до інформації, надісланої додатково в рамках розгляду Справи листом Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) від 26.03.2019 № 053-2440 (вх. № 5-01/3723 від 26.03.2019), наведені в документах розрахунки КП «Київпаstrанс» розраховувались на підставі фактичних витрат без урахування необхідності компенсувати витрати, які не належать до витрат міського електротранспорту, зокрема, витрати: оренди, реклами, проживання в кімнатах відпочинку, оплата комунальних послуг в гуртожитку, послуги автостанції «Видубичі».
- Крім того, наведені витрати, які має компенсувати Київська міська рада, були ретельно перевірені Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) відповідно до чинного законодавства, чим встановлена їх обґрунтованість.
- Зокрема, фахівці Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) детально перевіряли витрати, що будуть компенсуватися за рахунок міського бюджету з урахуванням умов дотримання критеріїв, установлених у рішенні Європейського суду від 24.07.2003 № 280/00 Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, а саме в частині недопущення надмірної компенсації.
- (68) Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) у Повідомленні зазначив, що Договір про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом Київською міською державною адміністрацією не укладався.

- (69) Разом з тим, частиною другою статті 4 Закону України «Про міський електричний транспорт» передбачено, що транспортні послуги надаються на договірних засадах між перевізником та замовником з урахуванням норм забезпечення обслуговування міським електричним транспортом та показників якості транспортних послуг.
- (70) Водночас Статутом КП «Київпаstrans» передбачено, що підприємство зобов'язане забезпечити надання послуг, визначених цим Статутом, в обсягах та якості відповідно до місцевих програм та укладених договорів.
- (71) Разом з тим Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) листом від 26.03.2019 № 053-2440 (вх. № 5-01/3723 від 26.03.2019) надав проект Договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським пасажирським транспортом, проте в зазначеному проекті договору не зазначено строк дії договору, однак статтею 4 Регламенту 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.
- (72) Згідно зі Статутом КП «Київпаstrans», метою діяльності підприємства є, забезпечення надання послуг з перевезення пасажирів наземним автомобільним та електричним транспортом (тролейбус, трамвай, фунікулер), перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом внутрішнього сполучення (міські залізничні перевезення), підвищення якості транспортних послуг, забезпечення належного функціонування міського наземного транспорту загального користування та створення сприятливих умов для його розвитку.
- (73) Відповідно до Статуту майно КП «Київпаstrans» перебуває в комунальній власності територіальної громади міста Києва й закріплюється за ним на праві господарського відання, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.
- (74) КП «Київпаstrans» не бере участі в інших тендерах на надання послуг із перевезення пасажирів міським електротранспортом, що проводяться за межами території компетентного місцевого органу влади, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.
- (75) Враховуючи вимогу частини четвертої статті 263 Угоди, а також пункт 1 додатка до Регламенту, Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) повинен розробити Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес відповідно до вимог додатка до Регламенту.
- (76) Відповідно до інформації, надісланої додатково в рамках Справи листом Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) від 26.03.2019 № 053-2440 (вх. № 5-01/3723 від 26.03.2019), Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) 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.

- (77) За результатами розгляду Справи та з урахуванням усіх матеріалів, отриманих у рамках розгляду Справи, державним уповноваженим Комітету було підготовлено подання про попередні висновки за результатами розгляду справи № 500-26.15/17-19-ДД про державну допомогу в частині електротранспорту від 01.04.2019 № 500-26.15/17-19-ДД/127-спр та листом Комітету від 01.04.2019 № 500-26.15/01-4297 направлено до Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація).
- (78) На подання про попередні висновки від 01.04.2019 № 500-26.15/17-19-ДД/127-спр Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) листом від 10.04.2019 № 053-3060 (вх. № 5-01/4476 від 10.04.2019) повідомив, що не має зауважень та заперечень.
- (79) Підсумовуючи викладене, підтримка у формі капітальних видатків на компенсацію витрат для придбання рухомого складу та спецтехніки, ремонту, будівництва та реконструкції інфраструктури міського електротранспорту, що виділяється КП «Київпаstrans», належить до компенсації за надання громадських послуг електротранспорту, які є послугами загального економічного інтересу, а тому **не є державною допомогою** відповідно до пункту 2 частини другої статті 3 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», якщо будуть внесені зміни до умов її надання шляхом:
- укладення Договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським пасажирським транспортом на підставі частини другої статті 4 Закону України «Про міський електричний транспорт», Статуту КП «Київпаstrans» та статті 4 Регламенту, 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;
 - розроблення Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) 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.
- (80) Разом з тим слід зазначити, що:
- державне фінансування КП «Київпаstrans» повинно спрямовуватись виключно на покриття витрат з придбання рухомого складу та спецтехніки, ремонту, будівництва та реконструкції інфраструктури міського електротранспорту та в жодному разі не повинно покривати витрати на здійснення комерційної діяльності;
 - використання коштів державної підтримки КП «Київпаstrans» на здійснення комерційної діяльності може містити ознаки державної допомоги.

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, за результатами опрацювання всіх обставин справи, Антимонопольний комітет України

ПОСТАНОВИВ:

Визнати, що підтримка, яка в повному обсязі буде перерахована підрядним організаціям, що обираються через тендерну процедуру, та не залишатиметься на рахунках комунального підприємства «Київпастранс», у формі капітальних видатків на придбання рухомого складу та спецтехніки, ремонту, будівництва та реконструкції інфраструктури міського електротранспорту, що виділяється на підставі проекту рішення Київської міської ради «Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019 – 2023 роки» та Закону України «Про міський електричний транспорт» комунальному підприємству «Київпастранс» на період з 01.01.2019 по 31.12.2023 у сумі 13 368 725,5 тис. гривень, **не є державною допомогою** відповідно до пункту 2 частини другої статті 3 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», якщо будуть внесені зміни до умов її надання шляхом:

1) укладення Договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським пасажирським транспортом на підставі частини другої статті 4 Закону України «Про міський електричний транспорт», Статуту комунального підприємства «Київпастранс» 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) розроблення Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) 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.

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.

Головуючий –
перший заступник Голови Комітету –
державний уповноважений

М. НІЖНИК