



# АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

## РІШЕННЯ

27 листопада 2019 р.

Київ

№ 774-р

Про результати розгляду  
справи про державну допомогу

За результатами розгляду повідомлення про нову державну допомогу Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), яке надійшло на Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 21394 (вх. № 245-ПДД від 10.04.2019) (далі – Повідомлення), розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 21.06.2019 № 07/198-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/53-19-ДД про державну допомогу для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції (далі – Справа).

Антимонопольний комітет України, розглянувши матеріали справи № 500-26.15/53-19-ДД про державну допомогу та подання з попередніми висновками від 08.11.2019 № 500-26.15/53-19-ДД/492-спр,

### **ВСТАНОВИВ:**

#### **1. ПОРЯДОК РОЗГЛЯДУ СПРАВИ**

- (1) На Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 21394 (вх. № 245-ПДД від 10.04.2019) Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) відповідно до статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про нову державну допомогу.
- (2) За результатами розгляду повідомлення про державну допомогу розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 21.06.2019 № 07/198-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/53-19-ДД для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції. Листом Антимонопольного комітету України (далі – Комітет) від 24.06.2019 № 500-26.15/07-7976 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**

- (3) 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**

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

### **2.3. Мета (ціль) підтримки**

- (5) Метою (ціллю) підтримки є відшкодування для КП «Київський метрополітен» різниці між розміром, в якому встановлено державну регульовану ціну на перевезення пасажирів метрополітеном, та економічно обґрунтованим розміром ціни.

### **2.4. Очікуваний результат**

- (6) Очікуваним результатом є виплата заробітної плати та сплата єдиного соціального внеску до Державної фіскальної служби України.

### **2.5. Підстава для надання підтримки**

- (7) Закон України «Про міський електричний транспорт».
- (8) Бюджетний запит на 2019 – 2021 роки за кодом програмної класифікації видатків і кредитування місцевих бюджетів 1917424 «Регулювання цін на послуги метрополітену».

### **2.6. Форма підтримки**

- (9) Субсидії та поточні трансферти.

### **2.7. Обсяг підтримки**

- (10) Загальний обсяг підтримки – 1 800 000 тис. грн.  
З них:

2019 рік – 600 000 тис. грн;

2020 рік – 600 000 тис. грн;

2021 рік – 600 000 тис. грн.

### **2.8. Тривалість підтримки**

- (11) З 01.04.2019 по 31.12.2021.

### **3. ІНФОРМАЦІЯ, ОТРИМАНА ПІД ЧАС РОЗГЛЯДУ СПРАВИ**

- (12) 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.
- (13) 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).
- (14) 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.
- (15) 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.
- (16) Державна підтримка КП «Київський метрополітен», яка буде надаватися як компенсація витрат перевізника на державне регулювання цін з послуг метрополітену, буде спрямована на виплату заробітної плати та сплату податків.
- (17) Стан транспортної мережі в місті Києві не відповідає наявному пасажиропотоку, існує низька середня швидкість пересування громадського транспорту.

### **4. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ**

- (18) 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.
- (19) 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.
- (20) Відповідно до частини першої статті 6 Закону державна допомога може бути визнана допустимою, якщо вона надається для цілей, зокрема, виконання загальнодержавних програм розвитку або розв'язання соціальних та економічних проблем загальнонаціонального характеру.

#### 4.1. Послуги, що становлять загальний економічний інтерес

- (21) 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.
- (22) 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.
- (23) 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.
- (24) 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».
- (25) 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.
- (26) 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.

- (27) 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.
- (28) 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.
- (29) Згідно зі статтею 106 (2) Договору ЄС, підприємства, яким доручено надавати ПЗЕІ, є підприємствами, на які покладаються «особливі завдання». Загалом покладання «конкретного завдання щодо надання публічних послуг» на підприємство означає пропозицію послуг, які, якщо розглядати їх з урахуванням власних комерційних інтересів, підприємство не надаватиме взагалі або не надаватиме в тому ж обсязі або за тих самих умов, застосовуючи критерій загального інтересу, держави-члени можуть покладати особливі зобов'язання на підприємства щодо надання таких послуг. Отже, Комісія вважає, що не буде доцільним застосування визначення як ПЗЕІ до послуги, яка вже надана або може бути надана на задовільному рівні щодо таких умов, як ціна, об'єктивні характеристики якості, безперервність та доступ до послуги, підприємствами, які працюють за звичайних ринкових умов.
- (30) Комісія також вважає, що послуги, які визначаються як ПЗЕІ, повинні бути адресовані громадянам або бути в інтересах суспільства в цілому.
- (31) 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.

- (32) 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.
- (33) 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.
- (34) 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.
- (35) Повідомленням Комісії також встановлено детальні правила, якими буде задовольнятися кожен із критеріїв, передбачений Рішенням у справі Altmark.
- (36) Так, відповідно до першого критерію Рішення у справі Altmark передбачено покладання на суб'єкта господарювання зобов'язань із надання ПЗЕІ, які мають бути чітко визначені.
- Пунктом 52 Повідомлення Комісії передбачено, що покладання зобов'язання з надання ПЗЕІ повинно бути 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.
- (37) Зміст другого критерію Рішення у справі Altmark розкрито в розділі 3.4 Повідомлення Комісії.
- (38) 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.

- (39) У пункті 57 Повідомлення Комісії встановлено, що у випадку якщо обґрунтований прибуток є частиною компенсації, методика розрахунку такого прибутку повинна бути визначена актом, який передбачає покладення зобов'язань із надання ПЗЕІ.
- (40) 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.
- (41) 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.
- (42) 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.

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

- (43) Якщо критеріїв у справі Altmark не дотримано, з урахуванням положень 264 та 267 Угоди, для проведення відповідної оцінки допустимості державної допомоги під час надання послуг громадського транспорту для оцінки використовується Регламент (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про послуги громадського транспорту з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами (з урахуванням змін, внесених Регламентом (ЄС) № 2016/2338) (далі – Регламент).
- (44) Згідно зі статтею 93 Договору ЄС допомога суб'єктам господарювання визнається сумісною з положеннями Договору ЄС, якщо вона забезпечує потреби координації транспорту або якщо вона є відшкодуванням за виконання окремих зобов'язань, притаманних поняттю громадської послуги.
- (45) Статтею 1 Регламенту встановлено, що компетентні органи держав-членів покладають зобов'язання або укладають договори про надання публічних послуг, відшкодовують операторам публічних послуг понесені витрати та/або надають ексклюзивні права у відповідь на виконання зобов'язань з надання публічної послуги.
- (46) Відповідно до статті 2 Регламенту:  
**договір на державну послугу** означає один або більше юридично обов'язкових актів, що підтверджують угоду між компетентним органом та оператором громадських послуг щодо доручення цьому оператору публічних послуг управління та експлуатацію послуг громадського пасажирського транспорту, що підпадають під зобов'язання з надання публічних послуг; залежно від законодавства держави-члена, договір може

також складатися з рішення, прийнятого компетентним органом у формі індивідуального законодавчого чи регуляторного акта, або містити умови, за яких компетентний орган сам надає послуги або доручає надання таких послуг внутрішньому оператору;

**загальне правило означає** захід, який застосовується без дискримінації до всіх послуг громадського пасажирського транспорту одного типу в певній географічній області, за яку відповідає компетентний орган.

- (47) Статтею 3 Регламенту передбачено, що компенсація, надана компетентними органами для покриття витрат, пов'язаних із виконанням зобов'язання надавати громадські послуги, повинна обчислюватися таким чином, щоб запобігти надмірній компенсації. Контракт про надання громадських послуг та загальні правила повинні визначити чіткі правила для того, щоб розмір компенсації був адекватним з огляду на забезпечення бажаного рівня ефективності та якості послуг.
- (48) Пунктом 2 додатка до Регламенту передбачено, що компенсація не може перевищувати суму, що відповідає чистому фінансовому ефекту, еквівалентному загальному впливу, позитивному чи негативному, дотриманню зобов'язання щодо надання послуг загального економічного інтересу на витрати та дохід оператора, який надає такі послуги.
- (49) 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.
- (50) Згідно зі статтею 2 Регламенту компенсація за надання громадських послуг означає будь-яку вигоду, у тому числі фінансову, надану безпосередньо або опосередковано компетентним органом влади за рахунок державних коштів протягом періоду виконання зобов'язань про надання громадських послуг або пов'язаних із періодом, в якому ці послуги надавалися.
- (51) Відповідно до статті 4 Регламенту договір про надання громадських послуг та загальні правила повинні містити:
- чітко визначені зобов'язання щодо громадських послуг, які повинен виконувати суб'єкт господарювання, та відповідні географічні зони;
  - параметри, на підставі яких розраховується компенсація, та наявність будь-яких ексклюзивних прав;
  - характер та ступінь наданих виключних прав у спосіб, що запобігає надмірній компенсації, зокрема, компенсація не може перевищувати суму, необхідну для покриття чистої фінансової різниці між понесеними витратами та отриманими доходами підприємства при виконанні зобов'язання надавати відповідні громадські послуги загального інтересу, з урахуванням доходу, який залишається у підприємства, та розумного рівня прибутку;
  - механізми визначення розподілу витрат, пов'язаних із наданням послуг. Витрати можуть включати, зокрема, витрати на персонал, енергію, витрати на інфраструктуру, технічне обслуговування та ремонт транспортних засобів загального користування, рухомого складу.
- (52) Тривалість дії договору не повинна перевищувати 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту залізничним чи іншим рейковим транспортом.



- (53) У разі потреби, з урахуванням умов зносу активів, тривалість договору про надання транспортних послуг може бути збільшена максимум на 50 відсотків, якщо підприємство закуповує ці активи самостійно, які є значними щодо загальних активів, необхідних для здійснення виключно послуг пасажирського транспорту, що підпадають під дію договору. Якщо це обґрунтовано витратами, що випливають з певної географічної ситуації у найвіддаленіших регіонах, тривалість договору про надання транспортних послуг може бути збільшена максимум на 50 відсотків.
- (54) Пунктом 2 статті 5 Регламенту зазначено, зокрема, що будь-який компетентний орган місцевої влади, що забезпечує надання громадських послуг, якщо це прямо не заборонено національним законодавством, може приймати рішення про самостійне надання послуг громадського пасажирського транспорту чи доручати надання громадських послуг відокремленим підприємствам, щодо яких орган місцевої влади здійснює такий же контроль, яким він володіє по відношенню до власних підрозділів. Якщо компетентний місцевий орган влади приймає відповідне рішення, у такому разі застосовується наступне:
- при вирішенні, чи здійснює компетентний орган контроль над підприємством, беруться до уваги: ступінь представництва органа влади в керівних або наглядових органах, права власності, вплив та контроль над стратегічними рішеннями чи індивідуальними управлінськими рішеннями;
  - підконтрольні органу влади підприємства, що надають послуги громадського пасажирського транспорту, не мають права брати участь в тендерних процедурах, предметом яких є надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади.
- (55) 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.
- (56) 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.
- (57) Отже, беручи до уваги зобов'язання України, передбачені статтею 264 Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС, положення Регламенту та додатково – рішення Європейського Суду від 24.07.2003 № 280/00 у справі Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, компенсація витрат суб'єкта господарювання є сумісною із наданням послуг загального економічного інтересу, якщо:
- суб'єкт господарювання має чітко визначені зобов'язання надавати громадські послуги (обслуговувати населення);
  - параметри, на підставі яких обчислюється компенсація, є визначеними заздалегідь об'єктивним і прозорим способом;
  - компенсація не є надмірною і не перевищує необхідної суми для покриття всіх або частини витрат, понесених суб'єктом господарювання у зв'язку з наданням послуг загального економічного інтересу. Зокрема, компенсація не може перевищувати суму, необхідну для покриття чистої фінансової різниці між понесеними витратами та отриманими доходами підприємства при виконанні зобов'язання надавати відповідні

- громадські послуги загального інтересу, з урахуванням доходу, який залишається у підприємства, та розумного рівня прибутку. До витрат можуть бути віднесені, зокрема, фонд заробітної плати, вартість утримання та користування інфраструктурою, ремонт та обслуговування рухомого складу й обладнання, необхідного для функціонування інфраструктури послуг громадського транспорту, постійні витрати та вартість капіталу;
- тривалість дії договору не перевищує 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту;
  - у разі укладення прямого договору між підконтрольним підприємством і органом місцевого самоврядування, підприємство не бере участі в конкурентних процедурах для укладення договорів на надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади.

## **5. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ СПРАВИ**

### **5.1. Віднесення послуг громадського транспорту до ПЗЕІ**

- (58) 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.
- (59) 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.
- (60) 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.
- (61) 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.

- (62) 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 метрополітенем, швидкісним трамваем – за лініями відповідно до затверджених в установленому порядку транспортних схем міст (регіонів).
- (63) 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.
- (64) 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.
- (65) 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.
- (66) 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.
- (67) 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 метрополітенем.
- (68) 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.

- (69) Відповідно до статті 11 Закону України «Про міський електричний транспорт» відносини замовників з перевізниками регулюються згідно із законодавством, а також договором про організацію надання транспортних послуг.
- (70) 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.
- (71) Отже, надання підтримки КП «Київський метрополітен» у вигляді субсидії та поточних трансфертів на відшкодування різниці між розмірами, в яких встановлено державні регульовані ціни на перевезення пасажирів метрополітеном, та економічно обґрунтованим розміром ціни є компенсацією витрат, які пов'язані з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес.

## 5.2. Оцінка заходу державної підтримки на відповідність критеріям у справі Altmark

- (72) 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.
- (73) 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.  
Договір про організацію надання транспортних послуг з перевезень метрополітеном, який би містив чіткий перелік маршрутів, на яких КП «Київський метрополітен» здійснює перевезення пасажирів метрополітеном, та термін дії договору, у місті Києві відсутній, що суперечить статті 11 Закону України «Про міський електричний транспорт».  
Також надавач не надав методики розрахунку компенсації, контролю й перегляду компенсації та механізму для уникнення й повернення надмірної компенсації.  
Отже, вимогу критерію дотримано не в повному обсязі;
  - *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;  
Отже, вимогу критерію не дотримано;

- *компенсація не є надмірною і не перевищує необхідної суми для покриття всіх або частини витрат, понесених суб'єктом господарювання при наданні послуг загального економічного інтересу.*

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;  
Отже, вимогу критерію не дотримано;

- *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.

Отже, вимогу критерію не дотримано.

- (74) 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.
- (75) Враховуючи викладене, чотири сукупних критерії Altmark кумулятивно не дотримано.
- (76) Отже, державна підтримка для здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині відшкодування різниці між розмірами, в яких встановлено державні регульовані ціни на перевезення пасажирів метрополітеном, та економічно обґрунтованим розміром ціни, 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.

### **5.3. Визнання належності заходу підтримки до державної допомоги**

#### **5.3.1. Надання підтримки суб'єкту господарювання**

- (77) 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.

- (78) КП «Київський метрополітен», якому надається державна підтримка у формі субсидії та поточних трансфертів на відшкодування різниці між розмірами, в яких встановлено державні регульовані ціни на перевезення пасажирів метрополітеном, та економічно обґрунтованим розміром ціни, є суб'єктом господарювання у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

### 5.3.2. Надання підтримки за рахунок ресурсів держави

- (79) 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, бюджети фондів загальнообов'язкового державного соціального страхування, щодо яких здійснюється державний нагляд або якими управляють чи розпоряджаються органи влади.
- (80) Надання підтримки КП «Київський метрополітен» для здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині відшкодування різниці між розмірами, в яких встановлено державні регульовані ціни на перевезення пасажирів метрополітеном, та економічно обґрунтованим розміром ціни, здійснюється за рахунок коштів місцевого бюджету міста Києва, тобто за рахунок ресурсів держави в розумінні Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

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

- (81) Повідомлена підтримка спрямована на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині відшкодування різниці між розмірами, в яких встановлено державні регульовані ціни на перевезення пасажирів метрополітеном, та економічно обґрунтованим розміром ціни, для КП «Київський метрополітен», яке здійснює перевезення пасажирів міським електричним транспортом (метрополітеном).
- (82) Надання компенсації одному суб'єкту господарювання є вибірковою та встановлює для нього перевагу серед інших суб'єктів господарювання, що працюють на ринку надання послуг з перевезень пасажирів у місті Києві.
- (83) Отже, у результаті отримання повідомленої фінансової підтримки КП «Київський метрополітен» набуває переваг, що недоступні іншим суб'єктам господарювання у звичайних ринкових умовах.

### 5.3.4. Спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції

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

- (85) 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.
- (86) Отже, державна підтримка КП «Київський метрополітен» на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині відшкодування різниці між розмірами, в яких встановлено державні регульовані ціни на перевезення пасажирів метрополітеном, та економічно обґрунтованим розміром ціни, спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції.

#### **5.3.5. Віднесення повідомленої державної підтримки до державної допомоги**

- (87) Повідомлена державна підтримка, яка надається КП «Київський метрополітен» за рахунок місцевих ресурсів на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині відшкодування різниці між розмірами, в яких встановлено державні регульовані ціни на перевезення пасажирів метрополітеном, та економічно обґрунтованим розміром ціни, є **державною допомогою у розумінні Закону.**

#### **5.4. Оцінка допустимості державної допомоги**

- (88) Відповідно до частини першої статті 6 Закону державна допомога може бути визнана допустимою, якщо вона надається для цілей, зокрема, виконання загальнодержавних програм розвитку або розв'язання соціальних та економічних проблем загальнонаціонального характеру.
- (89) 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 автотранспортом, пов'язане із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, що не можуть надаватися на комерційній основі без державної допомоги та є послугами загального економічного інтересу, і така державна допомога може бути визнана допустимою відповідно до частини першої статті 6 Закону.
- (90) Водночас, якщо критеріїв у справі Altmark не дотримано, для проведення відповідної оцінки допустимості державної допомоги під час надання послуг громадського транспорту для оцінки використовується Регламент.
- (91) *Компетентні органи держав-членів покладають зобов'язання або укладають договори про надання публічних послуг, відшкодовують операторам публічних послуг понесені витрати та/або надають ексклюзивні права у відповідь на виконання зобов'язань з надання публічної послуги.*
- (92) 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.

- (93) 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.
- (94) Згідно з частиною другою статті 14 Закону України «Про міський електричний транспорт» установа тарифів на проїзд у транспорті здійснюється з урахуванням необхідності забезпечення безбиткової роботи перевізників та забезпечення захисту малозабезпечених громадян. У разі встановлення рівня тарифу, який не покриває витрат, пов'язаних із перевезенням пасажирів, втрати перевізника компенсуються уповноваженим органом, яким затверджуються тарифи, за рахунок коштів відповідних бюджетів.
- (95) На підставі вищенаведеного та інформації, наданої у Повідомленні, державна допомога надається КП «Київський метрополітен» за рахунок бюджету міста Києва, тобто за рахунок місцевих ресурсів.
- (96) *Статтею 3 Регламенту передбачено, що компенсація, надана компетентними органами для покриття витрат, пов'язаних із виконанням зобов'язання надавати громадські послуги, повинна обчислюватися таким чином, щоб запобігти надмірній компенсації.*
- (97) *Пунктом 2 додатка до Регламенту передбачено, що компенсація не може перевищувати суму, що відповідає чистому фінансовому ефекту, еквівалентному загальному впливу, позитивному чи негативному, дотриманню зобов'язання щодо надання послуг загального економічного інтересу на витрати та дохід оператора, який надає такі послуги.*
- (98) Надавач не надав інформації та підтвердних документів щодо параметрів, на підставі яких обчислюється компенсація, водночас відсутня інформація щодо об'єктивності та прозорості обчислення відповідної компенсації.
- (99) 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.

- (100) 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.
- (101) **Відповідно до статті 4 Регламенту договір про надання громадських послуг та загальні правила повинні містити:**
- **чітко визначені зобов'язання щодо громадських послуг, які повинен виконувати суб'єкт господарювання, та відповідні географічні зони;**
  - **параметри, на підставі яких розраховується компенсація, та наявність будь-яких ексклюзивних прав;**
  - **характер та ступінь наданих виключних прав у спосіб, що запобігає надмірній компенсації, зокрема, компенсація не може перевищувати суму, необхідну для покриття чистої фінансової різниці між понесеними витратами та отриманими доходами підприємства при виконанні зобов'язання надавати відповідні громадські послуги загального інтересу, з урахуванням доходу, який залишається в підприємства, та розумного рівня прибутку;**
  - **механізми визначення розподілу витрат, пов'язаних із наданням послуг. Витрати можуть включати, зокрема, витрати на персонал, енергію, витрати на інфраструктуру, технічне обслуговування та ремонт транспортних засобів загального користування, рухомого складу.**
- (102) Договір про організацію надання транспортних послуг з перевезень метрополітеном, який би містив всі умови відповідно до статті 4 Регламенту, у місті Києві відсутній, що у свою чергу суперечить статті 11 Закону України «Про міський електричний транспорт».
- (103) Відповідно до наявної інформації Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) планується підписання договору про організацію надання транспортних послуг із перевезень пасажирів міським електричним транспортом. Проте на сьогодні вищезазначений договір не укладено.
- (104) **Компетентний орган місцевого самоврядування, якщо це прямо не заборонено національним законодавством, може приймати рішення про самостійне надання послуг громадського пасажирського транспорту. При вирішенні, чи здійснює компетентний орган контроль над підприємством, беруться до уваги: ступінь представництва органа влади в керівних або наглядових органах, право власності, вплив та контроль над стратегічними рішеннями чи індивідуальними управлінськими рішеннями, відповідно до пункту 2 статті 5 Регламенту.**
- (105) 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).
- (106) Одним з обов'язків КП «Київський метрополітен», визначених статтею 6 Статуту, є перевезення пасажирів.

- (107) Відповідно до статті 3 Статуту КП «Київський метрополітен», основною метою діяльності КП «Київський метрополітен» є, зокрема, надання послуг із перевезення пасажирів метрополітеном.
- (108) 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.
- (109) ***Підконтрольні органу влади підприємства, що надають послуги громадського пасажирського транспорту, не мають права брати участь у тендерних процедурах, предметом яких є надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади, відповідно до пункту 2 статті 5 Регламенту.***
- (110) КП «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.
- (111) ***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.***
- (112) Фінансування КП «Київський метрополітен» спрямовується виключно на відшкодування різниці між розміром, в якому встановлено державну регульовану ціну на перевезення пасажирів метрополітеном, та економічно обґрунтованим розміром ціни: а саме: на виплату заробітної плати та сплату єдиного соціального внеску до Державної фіскальної служби України.
- (113) 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.
- (114) 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.
- (115) ***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.***
- (116) 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.

(117) 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.

(118) Враховуючи викладене, державна допомога у формі субсидії та поточних трансфертів на відшкодування різниці між розміром, в якому встановлено державну регульовану ціну на перевезення пасажирів метрополітеном, та економічно обґрунтованим розміром ціни, що виділяється на підставі бюджетного запиту на 2019 – 2021 роки за кодом програмної класифікації видатків і кредитування місцевих бюджетів 1917424 «Регулювання цін на послуги метрополітену» КП «Київський метрополітен» на період з 01.04.2019 по 31.12.2021 у сумі 1 800 000 тис. грн, є **допустимою для конкуренції** відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», за умови виконання Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) таких зобов'язань:

1) укласти договір про організацію надання транспортних послуг з перевезень пасажирів 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 15 років – для послуг пасажирського транспорту залізничним чи іншим рейковим транспортом;

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;

- заходи щодо уникнення та повернення компенсації у випадку надання надмірної компенсації;

3) 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.

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

(120) На подання з попередніми висновками від 08.11.2019 № 500-26.15/53-19-ДД/492-спр Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) листом від 15.11.2019 № 053-11540 (вх. № 5-01/13494 від 15.11.2019) повідомив, що не має зауважень та заперечень.

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

1. Визнати, що державна підтримка у формі субсидії та поточних трансфертів на відшкодування різниці між розміром, в якому встановлено державну регульовану ціну на перевезення пасажирів метрополітемом, та економічно обґрунтованим розміром ціни, що виділяється на підставі бюджетного запиту на 2019 – 2021 роки за кодом програмної класифікації видатків і кредитування місцевих бюджетів 1917424 «Регулювання цін на послуги метрополітену» комунальному підприємству «Київський метрополітен» на період з 01.04.2019 по 31.12.2021 у сумі 1 800 000 тис. гривень, є **державною допомогою** відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

2. Визнати, що державна допомога, яка надається комунальному підприємству «Київський метрополітен» на підставі бюджетного запиту на 2019 – 2021 роки за кодом програмної класифікації видатків і кредитування місцевих бюджетів 1917424 «Регулювання цін на послуги метрополітену», у формі субсидії та поточних трансфертів на відшкодування різниці між розміром, в якому встановлено державну регульовану ціну на перевезення пасажирів метрополітемом, та економічно обґрунтованим розміром ціни, на період з 01.04.2019 по 31.12.2021 у сумі 1 800 000 тис. гривень, є **допустимою відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання»** за умови виконання Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) таких зобов'язань:

1) укласти договір про організацію надання транспортних послуг з перевезень пасажирів 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 15 років – для послуг пасажирського транспорту залізничним чи іншим рейковим транспортом;

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;

- заходи щодо уникнення та повернення компенсації у випадку надання надмірної компенсації;

3) 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, у строк до 13.05.2020.

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