



# АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

## РІШЕННЯ

28 жовтня 2020 р.

Київ

№ 676-р

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

Антимонопольний комітет України (далі – Комітет), розглянувши подання Департаменту моніторингу і контролю державної допомоги від 26.10.2020 № 500-01/430-п про розгляд повідомлення про 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 42278 (вх. № 1698 – ПДД/1 від 20.08.2020), яке було подано на виконання статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та за формою, що передбачена додатком 3 до Порядку подання та оформлення повідомлення про нову державну допомогу та про внесення змін до умов чинної державної допомоги, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 04.03.2016 № 2-рп та зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 04.04.2016 за № 501/28631, зі змінами, затвердженими розпорядженням Антимонопольного комітету України від 13.09.2018 № 18-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 27.11.2018 за № 1337/32789,

### ВСТАНОВИВ:

#### 1. ПОРЯДОК ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ПІДТРИМКУ

- (1) На Портал державної допомоги за 42278 (вх. № 1698 – ПДД/1 від 20.08.2020) Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) відповідно до пункту 2 розділу 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про нову державну допомогу (далі – Повідомлення).
- (2) Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) надано додаткову інформацію листами від 30.09.2020 № 053-15414 (вх. 01.10.2020 № 5-01/12659) та від 07.10.2020 № 053-15764 (вх. № 5-01/13004 від 07.10.2020).

#### 2. ВІДОМОСТІ ТА ІНФОРМАЦІЯ ВІД НАДАВАЧА ПІДТРИМКИ

##### 2.1. Надавач підтримки

- (3) Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) (03056, м. Київ, вул. Леонтовича, 6, ідентифікаційний код юридичної особи 37405284).

## **2.2. Отримувач підтримки**

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

## **2.3. Мета (ціль) підтримки**

- (5) Реалізація інвестиційного проекту з інвестування у покращення інфраструктури громадського транспорту міста Києва шляхом закупівлі нових вагонів метро, запасних частин, інструментів, устаткування та супутніх послуг.

## **2.4. Очікуваний результат**

- (6) Реалізація важливого соціального проекту «Будівництво ділянки Сирецько-Печерської лінії метрополітену від станції «Сирець» на житловий масив Виноградар з електродепо у Подільському районі» дасть змогу поліпшити транспортне обслуговування мешканців прилеглих районів та гостей міста Києва, швидко перевозити пасажирів до центру міста, пересадочних станцій, зменшити навантаження на наземний транспорт, поліпшити екологічну ситуацію в місті.

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

- (7) Закон України «Про міський електричний транспорт».
- (8) Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні».
- (9) Проект Договору гарантії, відшкодування та підтримки проекту між Київською міською радою та Європейським банком реконструкції та розвитку.
- (10) Проект кредитного договору між Комунальним підприємством «Київський метрополітен» та Європейським банком реконструкції та розвитку.
- (11) Рішення Київської міської ради від 11.04.2019 № 516/7172 «Про залучення кредиту Європейського банку реконструкції та розвитку комунальним підприємством «Київський метрополітен».
- (12) Рішення Київської міської ради від 24.10.2019 № 4/7577 «Про затвердження угоди про підготовку кредитного фінансування комунального підприємства «Київський метрополітен».

## **2.6. Форма підтримки**

- (13) Сплата комісії за надання кредиту Європейського банку реконструкції та розвитку, сплата ПДВ за вагони метрополітену, запасні частини, інструменти, устаткування та супутні послуги, погашення тіла та відсотків, інших платежів відповідно до кредитного договору з Європейським банком реконструкції та розвитку.

## **2.7. Обсяг підтримки**

- (14) Загальний обсяг підтримки – 2 371 194 000 грн,  
з них:  
2021 рік – 26 632 000 грн;

2022 рік – 120 259 000 грн;  
2023 рік – 260 399 000 грн;  
2024 рік – 271 257 000 грн;  
2025 рік – 260 340 000 грн;  
2026 рік – 249 672 000 грн;  
2027 рік – 239 003 000 грн;  
2028 рік – 228 466 000 грн;  
2029 рік – 217 666 000 грн;  
2030 рік – 206 997 000 грн;  
2031 рік – 196 328 000 грн;  
2032 рік – 94 175 000 грн.

## 2.8. Тривалість підтримки

(15) з 01.01.2021 по 30.04.2032.

## 3. ПОСДНАННЯ ФОРМ ПІДТРИМКИ

(16) Рішенням Комітету від 13.08.2019 № 559-р встановлено, що державна допомога у формі капітальних видатків у частині оновлення рухомого складу (щорічне придбання по 5 нових вагонів метрополітену (1 состав поїзда)) для перевезення пасажирів міським електричним транспортом (метрополітеном), що виділяється на підставі проєкту рішення Київської міської ради «Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019 - 2023 роки» комунальному підприємству «Київський метрополітен» на період з 01.01.2019 по 31.12.2023 у сумі 973 708,1 тис. гривень, є **допустимою** відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», **за умови внесення Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) змін до умов її надання та виконання таких зобов'язань:**

1) укладення договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень метрополітеном на підставі частини другої статті 4 Закону України «Про міський електричний транспорт», Статуту комунального підприємства «Київський метрополітен» та статті 4 Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року, якою передбачено, що тривалість дії договору не повинна перевищувати 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту залізничними рейсами;

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

- параметри, на підставі яких розраховується та переглядається компенсація за надання послуг із перевезення пасажирів міським електричним транспортом (метрополітеном), враховуючи, що сума компенсації не повинна перевищувати суми, необхідної для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними витратами та отриманими доходами суб'єкта господарювання при наданні вказаних послуг, з урахуванням розумного рівня прибутку; крім того, необхідно врахувати структуру та розмір тарифів, установлених відповідно до законодавства;

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

3) забезпечити невключення амортизаційних нарахувань за придбані вагони метрополітену під час розрахунку в майбутньому вартості нового тарифу на перевезення пасажирів метрополітеном або коригування наявного тарифу, у зв'язку з тим, що вагони метрополітену для міських перевезень пасажирів придбані за рахунок

державних коштів, з метою уникнення надання надмірної компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес;

4) розробити та затвердити Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини четвертої статті 263 Угоди, а також вимог, що містяться в додатку до Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею та автомобільними шляхами.

- (17) Рішенням Комітету від 28.12.2019 № 863-р встановлено, що державна допомога у формі гарантії Київської міської ради для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим комунальним підприємством «Київський метрополітен» у Європейського банку реструктуризації та розвитку, відповідно до Угоди про підготовку кредитного фінансування між Європейським банком реструктуризації і розвитку, Київською міською радою та комунальним підприємством «Київський метрополітен», що виділяється відповідно до рішення Київської міської ради «Про залучення кредиту Європейського банку реструктуризації та розвитку комунальним підприємством «Київський метрополітен» комунальному підприємству «Київський метрополітен» на період з 11.04.2019 по 31.12.2031, 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) 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;

2) розробити та затвердити Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини четвертої статті 263 Угоди, а також вимог, що містяться в додатку до Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею та автомобільними шляхами;

3) з метою уникнення отримання комунальним підприємством «Київський метрополітен» надмірної компенсації за придбані вагони, якщо до тарифу на перевезення пасажирів метрополітеном включатимуться амортизаційні нарахування за придбані вагони, та при цьому виконання боргових зобов'язань за кредитом буде виконуватися за рахунок отриманої гарантії, комунальне підприємство «Київський метрополітен» повинно забезпечити повернення надавачу коштів, отриманих від сплати за послуги перевезення пасажирів, у частині компенсації вартості придбаних вагонів».

- (18) Рішенням Комітету від 27.11.2019 № 774-р встановлено, 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 метрополітеном, 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 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.

- (19) Відповідно до пункту 5 протоколу засідання Антимонопольного комітету України № 44 від 03.07.2020 Комітетом прийнято рішення щодо виконання зобов'язань, зазначених у рішеннях Комітету від 13.08.2019 № 559-р, від 28.12.2019 № 863-р та від 27.11.2019 № 774-р.
- (20) Рішенням Комітету від 10.07.2020 № 431-р встановлено, що підтримка 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», рішення Київської міської ради від 12.12.2019 № 456/8029 «Про бюджет міста Києва на 2020 рік» та рішення Київської міської ради від 26.03.2020 № 907/9077 «Про внесення змін до рішення Київської міської ради від 12.12.2019 № 456/8029 «Про бюджет міста Києва на 2020 рік», комунальному підприємству «Київський метрополітен» на період з 01.04.2019 по 31.12.2021 у сумі 1 910 995 994 (один мільярд дев'ятсот десять мільйонів дев'ятсот дев'яносто п'ять тисяч дев'ятсот дев'яносто чотири) гривень, **не є державною допомогою** відповідно до частини другої статті 3 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

#### 4. ІНФОРМАЦІЯ, ОТРИМАНА ПІД ЧАС РОЗГЛЯДУ ПОВІДОМЛЕННЯ

- (21) За наявною в Комітеті інформацією, метрополітен – це складний комплекс надземних і підземних інженерних 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.

- (22) Відповідно до інформації, зазначеної в Повідомленні, реалізація важливого соціального проекту «Будівництво дільниці Сирецько-Печерської лінії метрополітену від станції «Сирець» на житловий масив Виноградар з електродепо у Подільському районі» дасть змогу поліпшити транспортне обслуговування мешканців прилеглих районів та гостей міста Києва, швидко перевозити пасажирів до центру міста, пересадочних станцій, зменшити навантаження на наземний транспорт, поліпшити екологічну ситуацію в місті.
- (23) Державна підтримка з бюджету міста Києва необхідна для забезпечення сплати місцевого внеску за інвестиційним проектом (зокрема, сплати ПДВ), а також для погашення кредиту.
- (24) Проектом кредитного договору між комунальним підприємством «Київський метрополітен» та Європейським банком реконструкції та розвитку передбачено придбання нових вагонів метро (до 50 вагонів), запасних частин, інструментів, устаткування та супутніх послуг.
- (25) Отримувачем підтримки є КП «Київський метрополітен», що діє відповідно до Статуту Підприємства, затвердженого розпорядженням Київської міської державної адміністрації від 15.02.1999 № 204 (далі – Статут).
- (26) Відповідно до пункту 2 статті 5 Статуту майно КП «Київський метрополітен» є комунальною власністю територіальної громади міста Києва і закріплено за ним на праві господарського відання.
- (27) КП «Київський метрополітен» здійснює свою діяльність із перевезення пасажирів відповідно до Договору від 03.12. 2019 про організацію надання транспортних послуг з перевезень метрополітеном (далі – Договір). Договір набув чинності з дати його підписання на період з 01.01.2019 по 31.12.2023.
- (28) Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) надано Методику розрахунку компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів міським пасажирським транспортом загального користування в місті Києві, затверджену наказом Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 11.06.2020 № 71-256 (далі – Методика).
- (29) Відповідно до Методики здійснено розрахунок суми компенсації, яка не перевищує суми, необхідної для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними при наданні послуг загального економічного інтересу (далі – ПЗЕІ) витратами та доходами суб'єкта господарювання від надання ПЗЕІ, з урахуванням розумного рівня прибутку.
- (30) Для обчислення чистої фінансової різниці Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) керувався такою формулою:

- витрати, понесені у зв'язку з виконанням зобов'язання з надання громадської послуги, що містяться в договорі про таку послугу;
- за вирахуванням будь-якого доходу, що виникає під час виконання зобов'язань з надання відповідної громадської послуги (наприклад, отримання доходу від реклами чи будь-якої іншої діяльності, яка не пов'язана з наданням відповідної громадської послуги);
- за вирахуванням надходжень від тарифу чи будь-якого іншого доходу, отриманого під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання громадських послуг;
- плюс розумний прибуток;
- дорівнює чистій фінансовій різниці.

(31) Чиста фінансова різниця за 2021 рік становить 3 900 128 100 грн, а саме:

- витрати, понесені у зв'язку з виконанням зобов'язання з надання громадської послуги, що містяться в договорі про таку послугу: а саме, витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, матеріальні затрати, амортизацію, інші операційні витрати – 6 521 162 600 грн;
- за вирахуванням будь-якого доходу, що виникає під час виконання зобов'язань з надання відповідної громадської послуги (наприклад, отримання доходу від реклами чи будь-якої іншої діяльності, яка не пов'язана з наданням відповідної громадської послуги), а саме: довід від надання площ для оренди, від реалізації вторинних ресурсів, від безоплатного одержання активів, інші доходи (неопераційна курсова різниця) – 183 034 500 грн;
- за вирахуванням надходжень від тарифу чи будь-якого іншого доходу, отриманого під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання громадських послуг, – 2 438 000 000 грн;
- за вирахування розумного прибутку – 0 грн.

(32) Листом від 07.10.2020 № 053-15764 (вх. № 5-01/13004 від 07.10.2020) Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) повідомив, що відповідно до попереднього проекту фінансового плану КП «Київський метрополітен» на 2021 рік, Методики та Додаткової угоди від 11.06.2020 до Договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень метрополітеном від 03.12.2019 компенсація витрат КП «Київський метрополітен» не повинна перевищувати 3 900 128,1 тис. грн.

(33) Відповідно до інформації, наданої в Повідомленні, максимальний розмір підтримки КП «Київський метрополітен» для придбання рухомого складу із залученням кредиту Європейського банку реконструкції та розвитку (далі – ЄБРР) у 2021 році становитиме 26 632 000 грн, що не перевищує чисту фінансову різницю.

(34) Надавач повідомив, що в подальші роки КП «Київський метрополітен» буде здійснювати обчислення суми, яка необхідна для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними при наданні послуг, що становлять загальний економічний інтерес витратами та доходами КП «Київський метрополітен» від надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, з урахуванням рівня прибутку відповідно до Методики розрахунку компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів міським пасажирським транспортом загального користування в місті Києві та Додаткової угоди від 11.06.2020 до Договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень метрополітеном від 03.12.2019.

- (35) Листом від 07.10.2020 № 053-15764 (вх. № 5-01/13004 від 07.10.2020) Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) повідомив, що КП «Київський метрополітен» здійснює закупівлю усіх товарів, робіт та послуг, на які виділяється державна підтримка, через систему «ProZorro» згідно із Законом України «Про публічні закупівлі».
- (36) Також надавач повідомив, що державна підтримка КП «Київський метрополітен» буде перераховуватись на рахунки, відкриті в Головному управлінні Державної казначейської служби України в м. Києві. Використання коштів здійснюється згідно плану використання, який погоджує Головний розпорядник коштів – Департамент транспортної інфраструктури. Для фінансування поточних видатків господарської діяльності КП «Київський метрополітен» використовує рахунки, відкриті в установах комерційних банків.
- (37) КП «Київський метрополітен» забезпечує належний розподіл доходів й витрат на надання послуг, на які спрямовується державна допомога, і на надання інших послуг відповідно до Положення про облікову політику КП «Київський метрополітен», затвердженого наказом КП «Київський метрополітен» від 28.12.2018 № 307-Н (із змінами) та погодженого Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).
- (38) Відповідно до Інструкції про застосування Плану рахунків бухгалтерського обліку активів, капіталу, зобов'язань і господарських операцій підприємств і організацій, затвердженої наказом Міністерства фінансів України від 30.11.1999 № 291, на рахунок 48 «Цільове фінансування і цільові надходження» КП «Київський метрополітен» веде облік та узагальнення інформації про наявність та рух коштів фінансування заходів цільового призначення (у тому числі отримана державна допомога).

## **5. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ**

- (39) 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.
- (40) 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**

- (41) 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.



- (42) 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.
- (43) 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.
- (44) 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».
- (45) 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.
- (46) 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.
- (47) 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.

- (48) 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.
- (49) Додатково, відповідно до рішення Європейського суду від 24.07.2003 № 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, понесених суб'єктом господарювання при наданні послуг загального економічного інтересу;
  - суб'єкт господарювання, який надає ці послуги, повинен бути обраний шляхом проведення процедури публічних закупівель. Якщо така процедура не була дотримана, рівень необхідної компенсації визначається на основі аналізу витрат, які є типовими для цього суб'єкта господарювання, і належним чином забезпечений транспортними засобами для здійснення цих послуг, враховуючи відповідний дохід підприємства та розумний прибуток.
- (50) Відповідно до пункту 3 Повідомлення Комісії ЄС щодо застосування правил державної допомоги Європейського Союзу до компенсації, наданої на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес 2012/C 8/02 (далі – Повідомлення Комісії), метою цього Повідомлення є роз'яснення ключових концепцій, що лежать в основі застосування правил державної допомоги до компенсації за послуги, що становлять загальний економічний інтерес.
- (51) 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.
- (52) 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.

- (53) Повідомленням Комісії також встановлено детальні правила, якими буде задовольнятися кожен із критеріїв, передбачений Рішенням у справі Altmark.
- (54) Так, відповідно до першого критерію Рішення у справі Altmark передбачено покладання на суб'єкта господарювання зобов'язань із надання ПЗЕІ, які мають бути чітко визначені.
- Пунктом 52 Повідомлення Комісії передбачено, що покладання зобов'язання з надання ПЗЕІ повинно бути встановлено актом, який залежно від особливостей законодавства держави-члена може мати законодавчий або регуляторний характер, або оформлено договором. Грунтуючись на підході Комісії, у такому акті повинно, як мінімум, бути визначено:
- зміст і тривалість зобов'язань із надання ПЗЕІ;
  - назву суб'єкта господарювання і, де це необхідно, територію, на яку поширюються його послуги;
  - характер будь-яких виключних або спеціальних прав, які було надано державним органом влади суб'єкту господарювання щодо ПЗЕІ;
  - методику розрахунку компенсації, контролю та перегляду компенсації;
  - механізм для уникнення й повернення надмірної компенсації.
- (55) Зміст другого критерію Рішення у справі Altmark розкрито в розділі 3.4 Повідомлення Комісії.
- (56) Відповідно до пунктів 54 – 55 Повідомлення Комісії 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.
- (57) 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.
- (58) 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 11 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.
- (59) 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 типового суб'єкта господарювання під час надання таких послуг.
- (60) Пунктом 75 Повідомлення Комісії 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.

- (61) Отже, якщо критеріїв у справі Altmark дотримано, надання державної підтримки не буде становити державну допомогу суб'єктам господарювання, який надає послуги, що становлять загальний економічний інтерес, у частині компенсації обґрунтованих витрат на надання таких послуг.

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

- (62) 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).
- (63) 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.
- (64) 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.
- (65) 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.
- (66) 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.
- (67) 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.

- (68) 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.
- (69) 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.
- (70) 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.
- (71) 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.
- (72) У разі потреби, з урахуванням умов зносу активів, тривалість договору про надання транспортних послуг може бути збільшена максимум на 50 відсотків, якщо підприємство закупає ці активи самостійно, які є значними щодо загальних активів, необхідних для здійснення виключно послуг пасажирського транспорту, що підпадають під дію договору. Якщо це обґрунтовано витратами, що впливають з певної географічної ситуації у найвіддаленіших регіонах, тривалість договору про надання транспортних послуг може бути збільшена максимум на 50 відсотків.
- (73) 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.
- (74) 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.
- (75) 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.
- (76) Отже, беручи до уваги зобов'язання України, передбачені статтею 264 Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС, положення Регламенту та додатково – рішення Європейського Суду від 24.07.2003 № 280/00 у справі Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, компенсація витрат суб'єкта господарювання є сумісною із наданням послуг загального економічного інтересу, якщо:
- суб'єкт господарювання має чітко визначені зобов'язання надавати громадські послуги (обслуговувати населення);
  - параметри, на підставі яких обчислюється компенсація, є визначеними заздалегідь об'єктивним і прозорим способом;
  - компенсація не є надмірною і не перевищує необхідної суми для покриття всіх або частини витрат, понесених суб'єктом господарювання у зв'язку з наданням послуг загального економічного інтересу. Зокрема, компенсація не може перевищувати суму, необхідну для покриття чистої фінансової різниці між понесеними витратами та отриманими доходами підприємства при виконанні зобов'язання надавати відповідні громадські послуги загального інтересу, з урахуванням доходу, який залишається у підприємства, та розумного рівня прибутку. До витрат можуть бути віднесені, зокрема, фонд заробітної плати, вартість утримання та користування інфраструктурою, ремонт та обслуговування рухомого складу й обладнання, необхідного для функціонування інфраструктури послуг громадського транспорту, постійні витрати та вартість капіталу;
  - тривалість дії договору не перевищує 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту;
  - у разі укладення прямого договору між підконтрольним підприємством і органом місцевого самоврядування, підприємство не бере участі в конкурентних процедурах для укладення договорів на надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади.

## **6. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ ПОВІДОМЛЕННЯ**

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

- (77) 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.

- (78) 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.
- (79) 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.
- (80) 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.
- (81) 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).
- (82) Згідно з частиною першою статті 7 Закону України «Про міський електричний транспорт» державна політика у сфері міського електричного транспорту проводиться на засадах:
- доступності транспортних послуг для усіх верств населення;
  - пріоритетності розвитку міського електричного транспорту у містах з підвищеним рівнем забруднення довкілля та курортних регіонах;
  - створення сприятливих умов для виробництва вітчизняного рухомого складу та його удосконалення;
  - беззбиткової роботи перевізників.
- (83) 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.

- (84) 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.
- (85) Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05. 2018 № 430-р, передбачено впровадження економічних та інших заходів стимулювання використання в містах екологічно більш чистих видів транспорту, зокрема електромобілів, міського електричного транспорту – метрополітенів, трамваїв, тролейбусів, електробусів, а також велосипедного (систем громадського прокату велосипедів) транспорту.
- (86) Відповідно до статті 3 Статуту КП «Київський метрополітен» основною метою діяльності КП «Київський метрополітен» є, зокрема, надання послуг з перевезення пасажирів метрополітеном.
- (87) Згідно з частиною другою статті 14 Закону України «Про міський електричний транспорт» установлення 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.
- (88) 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.
- (89) Враховуючи викладене, та з урахуванням визначення в пункті 14 частини першої статті 1 Закону та відповідного тлумачення в актах законодавства ЄС поняття ПЗЕІ, здійсненого відповідно до статті 264 Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, перевезення пасажирів громадським транспортом, а саме електротранспортом (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.
- (90) Отже, надання підтримки КП «Київський метрополітен» для сплати комісії за надання кредиту Європейського банку реконструкції та розвитку, сплати ПДВ за вагони метрополітену, запасні частини, інструменти, устаткування та супутні послуги, погашення тіла та відсотків, інших платежів відповідно до кредитного договору з Європейським банком реконструкції та розвитку є компенсацією витрат, які пов'язані з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес.



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

(91) 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.

(92) 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, зокрема, Законом України «Про міський електричний транспорт», Статутом та Договором від 03.12.2019 про організацію надання транспортних послуг з перевезень метрополітеном (далі – Договір). У Договорі зазначені лінії, на яких КП «Київський метрополітен» здійснює перевезення пасажирів електричним транспортом (метрополітеном), та термін дії договору.

Отже, вимогу критерію дотримано.

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

Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) надано Додаткову угоду від 11.06.2020 до Договору, в якій чітко визначено: параметри, на підставі яких розраховується та переглядається компенсація за надання послуг із перевезення пасажирів міським електричним транспортом (метрополітеном) та заходи щодо уникнення та повернення компенсації у випадку надання надмірної компенсації.

Отже, вимогу критерію 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.*

Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) надано Методику розрахунку компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів міським пасажирським транспортом загального користування в місті Києві. Методика містить у тому числі параметри, на підставі яких розраховується та переглядається компенсація за надання послуг із перевезення пасажирів, 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, та заходи щодо уникнення й повернення компенсації у випадку надання надмірної компенсації.

Також надано розрахунок обчислення суми компенсації, яка необхідна для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними КП «Київський метрополітен» при наданні послуг загального економічного інтересу витратами та доходами підприємства від надання таких послуг. Відповідно до наданої інформації, сума компенсації за 2021 рік становить 26 632 000 грн та не перевищує суми чистої фінансової різниці в 3 900 128 100 грн.

Надавач повідомив, що в подальші роки КП «Київський метрополітен» буде здійснювати обчислення суми, яка необхідна для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними при наданні послуг, що становлять загальний економічний інтерес, витратами та доходами КП «Київський метрополітен» від надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, з урахуванням рівня прибутку відповідно до Методики та Додаткової угоди від 11.06.2020 до Договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень метрополітеном від 03.12.2019.

Отже, вимогу критерію 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.*

Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) надав інформацію щодо аналізу витрат, які є типовими для цього суб'єкта господарювання (отримувача), а саме: витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, матеріальні затрати, амортизація, інші операційні витрати, і належне забезпечення транспортними засобами для здійснення цих послуг, враховуючи відповідний дохід підприємства (дохід від надання площ в оренду, від реалізації вторинних ресурсів, дохід від безоплатно одержаних активів, неопераційна курсова різниця) та розумний прибуток.

Отже, вимогу критерію дотримано.

- (93) Отже, Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) надав достатні обґрунтування 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. Також надано опис механізму визначення компенсації та параметрів для розрахунку, опис заходів щодо уникнення та повернення будь-якої надмірної компенсації.
- (94) Враховуючи викладене, чотири сукупних критерії Altmark кумулятивно дотримано.

Отже, державна підтримка для сплати комісії за надання кредиту Європейського банку реконструкції та розвитку, сплати ПДВ за вагони метрополітену, запасні частини, інструменти, устаткування та супутні послуги, погашення тіла та відсотків, інших платежів відповідно до кредитного договору з Європейським банком реконструкції та розвитку, є **компенсацією** обґрунтованих витрат на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини другої статті 3 Закону, що не є державною допомогою.

- (95) Враховуючи викладене, підтримка КП «Київський метрополітен» для сплати комісії за надання кредиту Європейського банку реконструкції та розвитку, сплати ПДВ за вагони метрополітену, запасні частини, інструменти, устаткування та супутні послуги, погашення тіла та відсотків, інших платежів відповідно до кредитного договору з Європейським банком реконструкції та розвитку, що виділяється на підставі проекту Договору гарантії, відшкодування та підтримки проекту між Київською міською радою та Європейським банком реконструкції та розвитку на період з 01.01.2021 по 30.04.2032

у сумі 2 371 194 000 грн, не є державною допомогою відповідно до частини другої статті 3 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

- (96) Наведені в цьому поданні 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».

Враховуючи викладене, керуючись статтями 7 і 16 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 8 і 10 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та пунктом 14 розділу IV Порядку подання та оформлення повідомлень про нову державну допомогу та про внесення змін до умов чинної державної допомоги, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 04 березня 2017 року № 2-рп, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 04 квітня 2016 року за № 501/28631, зі змінами, затвердженими розпорядженням Антимонопольного комітету України від 13 вересня 2018 року № 18-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 27 листопада 2018 року за № 1337/32789, на підставі інформації, наданої Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), Антимонопольний комітет України

#### **ПОСТАНОВИВ:**

Визнати, що підтримка комунального підприємства «Київський метрополітен» для сплати комісії за надання кредиту Європейського банку реконструкції та розвитку, сплати ПДВ за вагони метрополітену, запасні частини, інструменти, устаткування та супутні послуги, погашення тіла та відсотків, інших платежів відповідно до кредитного договору з Європейським банком реконструкції та розвитку, що виділяється на підставі проекту Договору гарантії, відшкодування та підтримки проекту між Київською міською радою та Європейським банком реконструкції та розвитку, на період з 01.01.2021 по 30.04.2032, у сумі 2 371 194 000 (два мільярда триста сімдесят один мільйон сто дев'яносто чотири тисячі) гривень, не є державною допомогою відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

Відповідно до частини десятої статті 11 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» Антимонопольний комітет України може відкликати прийняте ним рішення, якщо воно прийнято на підставі недостовірної інформації, що призвело до прийняття необґрунтованого рішення, та прийняти нове рішення у порядку, встановленому цією статтею.

Голова Комітету

О. ПІЩАНСЬКА