



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ

10 грудня 2020 р.

Київ

№ 777-р

Про результати розгляду
справи про державну допомогу

За результатами розгляду повідомлення про нову державну допомогу Київської міської ради, яке надійшло на Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 25782 (вх. № 192-ПДД/1 від 03.03.2020), розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 23.06.2020 № 02/178-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/53-20-ДД про державну допомогу для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції (далі – Справа).

Антимонопольний комітет України, розглянувши матеріали справи № 500-26.15/53-20-ДД про державну допомогу та подання з попередніми висновками від 23.11.2020 № 500-26.15/53-20-ДД/548-спр,

ВСТАНОВИВ:

1. ПОРЯДОК ПОДАННЯ ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ПІДТРИМКУ

- (1) На Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 25782 (вх. № 192-ПДД/1 від 03.03.2020) Київською міською радою відповідно до статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про нову державну допомогу (далі – Повідомлення).
- (2) Антимонопольним комітетом України листом від 16.03.2020 № 500-29/05-3796 залишено Повідомлення без руху та запитано додаткову інформацію. На Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 32627 (вх. № 1432-ПДД/1 від 24.04.2020) Київською міською радою надано запитувану інформацію.
- (3) За результатами розгляду повідомлення про державну допомогу розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 23.06.2020 № 02/178-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/53-20-ДД для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції (далі – Справа). Листом Антимонопольного комітету України (далі – Комітет) від 24.06.2020 № 500-29/02-9006 направлено копію розпорядження на адресу Київської міської ради. На офіційному вебпорталі Антимонопольного комітету України 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.

- (4) Листом від 15.09.2020 № 500-29/01-12540 Комітет звернувся до Київської міської ради щодо надання додаткової інформації для розгляду Справи.
- (5) Листом від 06.10.2020 № 054-1-4-05/2339 Департамент фінансів виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) надіслав відповідь на лист Комітету від 15.09.2020 № 500-29/01-12540.
- (6) Листом від 04.11.2020 № 054-1-4/05/2545 (вх. № 5-01/14288 від 04.11.2020) Департамент фінансів виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) надав додаткову інформацію.

2. ВІДОМОСТІ ТА ІНФОРМАЦІЯ ВІД НАДАВАЧА ПІДТРИМКИ

2.1. Надавач підтримки

- (7) Київська міська рада (далі – Надавач) (01044 м. Київ, вул. Хрещатик, 36, ідентифікаційний код юридичної особи 22883141).

2.2. Отримувач підтримки

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

2.3. Мета (ціль) підтримки

- (9) Метою (ціллю) підтримки є:
 - покращення інфраструктури громадського транспорту;
 - покращення якості обслуговування мешканців та гостей міста;
 - підвищення комфортності та безпеки зупинок громадського транспорту;
 - розвиток громадського транспорту.

2.4. Очікуваний результат

- (10) Очікуваним результатом є, зокрема:
 - придбання 40 нових трамвайних вагонів;
 - комплексна реконструкція трамвайної лінії в межах Контрактової площі, вул. Костянтинівської, вул. Межигірської, вул. Верхній Вал та підземного пішохідного переходу на вул. Спаській у Подільському районі м. Києва;
 - реконструкція зупинки «Контрактової площі».

2.5. Форма підтримки

- (11) Гарантія.

2.6. Підстава для надання підтримки

- (12) Бюджетний кодекс України.
- (13) Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні».
- (14) Закон України «Про міський електричний транспорт».

- (15) Постанова Кабінету Міністрів України від 14.05.2012 № 541 «Про затвердження Порядку надання місцевих гарантій».
- (16) Рішення Київської міської ради від 11.04.2019 № 515/7171 «Про залучення кредиту Європейського банку реконструкції та розвитку комунальним підприємством «Київпастранс».
- (17) Рішення Київської міської ради від 11.04.2019 № 515/7175 «Про залучення кредиту Європейського банку реконструкції та розвитку комунальним підприємством «Київпастранс».
- (18) Рішення Київської міської ради від 24.10.2019 № 3/7576 «Про затвердження угоди про підготовку кредитного фінансування комунального підприємства «Київпастранс».
- (19) Угода про підготовку кредитного фінансування між Київською міською радою, КП «Київпастранс» та Європейським банком реконструкції та розвитку від 31.05.2019.
- (20) Проект кредитного договору між комунальним підприємством «Київпастранс» та Європейським банком реконструкції та розвитку щодо комплексної реконструкції трамвайної лінії та зупинки «Контрактова площа» (далі – Кредитний договір 1).
- (21) Проект кредитного договору між комунальним підприємством «Київпастранс» та Європейським банком реконструкції та розвитку щодо придбання 40 нових трамвайних вагонів (далі – Кредитний договір 2).
- (22) Інвестиційний проект з інвестуванням у покращення інфраструктури громадського транспорту міста Києва шляхом закупівлі нових трамваїв, комплексної реконструкції трамвайної лінії та зупинки «Контрактова площа» (далі – Проект).
- (23) Проект договору гарантії, відшкодування та підтримки проекту між Київською міською радою та Європейським банком реконструкції та розвитку.

2.7. Тривалість підтримки

- (24) З 01.01.2020 по 31.12.2033.

2.8. Обсяг підтримки

- (25) Місцева гарантія забезпечує виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим КП «Київпастранс» у Європейського банку реконструкції та розвитку для реалізації інвестиційного проекту «Інвестування у покращення інфраструктури громадського транспорту міста Києва шляхом закупівлі нових трамваїв, комплексної реконструкції трамвайної лінії та зупинки «Контрактова площа», основними умовами якого є:
 обсяг та валюта кредиту – 70 000 000 євро;
 строк кредиту – до 13 років;
 гарантія покриває 100 відсотків кредитної суми.

3. ПОЄДНАННЯ ФОРМ ДЕРЖАВНОЇ ДОПОМОГИ

- (26) Рішенням Комітету від 11.04.2019 № 221-р встановлено, що підтримка, яка в повному обсязі буде перерахована підрядним організаціям, що обираються через тендерну

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

- 1) укладення Договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським пасажирським транспортом на підставі частини другої статті 4 Закону України «Про міський електричний транспорт», Статуту комунального підприємства «Київпастранс» та статті 4 Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року, якою передбачено, що тривалість дії договору не повинна перевищувати 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту залізничними рейсами;
- 2) розроблення Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) Методики розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини четвертої статті 263 Угоди, а також вимог, що містяться в додатку до Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про публічні послуги з перевезення пасажирів залізницею та автомобільними шляхами.

(27) Рішенням Комітету від 29.08.2019 № 576-р визнано, що:

1. Підтримка у формі капітальних видатків на придбання сучасних автобусів великої та надвеликої місткості, електробусів; виконання капітального ремонту будівель та споруд, систем освітлення, що виділяється на підставі проекту рішення Київської міської ради «Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019 – 2023 роки» комунальному підприємству «Київпастранс» на період з 01.01.2019 по 31.12.2023 у сумі 2 572 912,8 тис. гривень, є **державною допомогою** відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

2. Державна допомога, яку надає Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) комунальному підприємству «Київпастранс» на підставі проекту рішення Київської міської ради «Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019 – 2023 роки» у формі капітальних видатків на придбання сучасних автобусів великої та надвеликої місткості, електробусів; виконання капітального ремонту будівель та споруд, систем освітлення, на період з 01.01.2019 по 31.12.2023 у сумі 2 572 912,8 тис. гривень, 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 (Київська міська державна адміністрація) 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 автомобільним транспортом, враховуючи, що сума компенсації не повинна перевищувати суми, необхідної для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними витратами та отриманими доходами суб'єкта господарювання при наданні вказаних послуг, з урахуванням розумного рівня прибутку; крім того, необхідно врахувати структуру та розмір тарифів, установлених відповідно до законодавства;

- 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) забезпечити використання придбаних автобусів великої та надвеликої місткості, електробусів виключно на маршрутах, що зазначені в рішенні Комітету від 29.08.2019 № 576-р:

4) забезпечити невключення амортизаційних нарахувань за придбані сучасні автобуси великої та надвеликої місткості, електробуси; виконання капітального ремонту будівель та споруд, систем освітлення під час розрахунку в майбутньому вартості нового тарифу на перевезення пасажирів автомобільним транспортом у місті Києві для комунального підприємства «Київпастранс» або коригування наявного тарифу, у зв'язку з тим, що придбані сучасні автобуси великої та надвеликої місткості, електробуси будуть передані комунальному підприємству «Київпастранс» на безкоштовній основі, а капітальний ремонт будівель та споруд, систем освітлення буде здійснено за рахунок коштів бюджету міста Києва;

5) забезпечити повернення придбаних сучасних автобусів великої та надвеликої місткості, електробусів Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) після закінчення терміну дії договорів, які зазначені в підпункті третьому пункту 2 резолютивної частини цього рішення.

(28) Рішенням Комітету від 21.11.2019 № 767-р визнано, що:

1. Підтримка, яка в повному обсязі буде перерахована суб'єктам господарювання, що будуть обрані за результатами конкурсів, у формі капітальних трансфертів щодо встановлення на зупинках громадського транспорту сучасних павільйонів очікування, оснащених приладами Wi-Fi та іншими додатковими засобами, що виділяється на підставі Бюджетного запиту на 2019 – 2021 роки за КПКВК 1917413 «Інші заходи у сфері автотранспорту» (форми 2019-2; 2019-3) та Бюджетного запиту на 2019 – 2021 роки за КПКВК 1917426 «Інші заходи у сфері електротранспорту» (форми 2019-2; 2019-3) комунальному підприємству «Київпастранс» на період з 01.01.2019 по 31.12.2021 у сумі 30 000 тис. гривень, не є державною допомогою відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання». Пункт 127 цього рішення є обов'язковим для виконання.

2. Підтримка у формі субсидій у частині компенсації втрат перевізника від різниці в тарифах щодо надання послуг із перевезення пасажирів електричним та автомобільним транспортом, що виділяється на підставі Бюджетного запиту КП «Київпаstrans» на 2019 – 2021 роки за КПКВК 1917412 «Регулювання цін на послуги місцевого автотранспорту» (форма 2019-3), Бюджетного запиту КП «Київпаstrans» на 2019 – 2021 роки за КПКВК 1917422 «Регулювання цін на послуги місцевого електротранспорту» (форма 2019-3) комунальному підприємству «Київпаstrans» на період з 01.01.2019 по 31.12.2021 у сумі 3 008 029,8 тис. гривень, є **державною допомогою** відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

3. Підтримка у формі субсидій у частині надання послуг залізничної інфраструктури, послуги з ремонту та технічного обслуговування залізничних локомотивів і рухомого складу, що виділяється на підставі рішення Київської міської ради від 29.12.2011 № 1013/7249 «Про деякі питання організації перевезень пасажирів та багажу міською електричкою», Бюджетний запит КП «Київпаstrans» на 2019 – 2021 роки за КПКВК 1917450 «Інша діяльність у сфері транспорту» (форма 2019-2) комунальному підприємству «Київпаstrans» на період з 01.01.2019 по 31.12.2021 у сумі 173 436,9 тис. гривень, є **державною допомогою** відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

4. Державна допомога у формі субсидій у частині:

- компенсації втрат перевізника від різниці в тарифах щодо надання послуг із перевезення пасажирів електричним та автомобільним транспортом, що виділяється на підставі Бюджетного запиту КП «Київпаstrans» на 2019 – 2021 роки за КПКВК 1917412 «Регулювання цін на послуги місцевого автотранспорту» (форма 2019-3), Бюджетного запиту КП «Київпаstrans» на 2019 – 2021 роки за КПКВК 1917422 «Регулювання цін на послуги місцевого електротранспорту» (форма 2019-3) комунальному підприємству «Київпаstrans» на період з 01.01.2019 по 31.12.2021 у сумі 3 008 029,8 тис. гривень;

- надання послуг залізничної інфраструктури, послуги з ремонту та технічного обслуговування залізничних локомотивів і рухомого складу, що виділяється на підставі рішення Київської міської ради від 29.12.2011 № 1013/7249 «Про деякі питання організації перевезень пасажирів та багажу міською електричкою», Бюджетного запиту КП «Київпаstrans» на 2019 – 2021 роки за КПКВК 1917450 «Інша діяльність у сфері транспорту» (форма 2019-2) комунальному підприємству «Київпаstrans» на період з 01.01.2019 по 31.12.2021 у сумі 173 436,9 тис. гривень, –

є **допустимою для конкуренції** відповідно до статті 6 Закону, 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 із перевезень електричним транспортом на підставі частини другої статті 4 Закону України «Про міський електричний транспорт», Статуту комунального підприємства «Київпаstrans» 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;
- 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, 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) 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.

5. Підтримка у формі капітальних трансфертів у частині співфінансування підпроектів: «Оновлення трамвайного парку», «Оновлення автобусного парку» та «Придбання кабін фунікулеру для перевезення пасажирів та обладнання до них» проекту «Міський громадський транспорт України» з Європейським інвестиційним банком у частині сплати ПДВ, що виділяється на підставі Фінансової Угоди по проекту «Міський громадський транспорт України» між Україною та Європейським інвестиційним банком від 11.11.2016, Угоди про передачу коштів позики від 22.02.2019 № 13010-05/21 між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Київською міською радою та КП «Київпастранс», Угоди про передачу коштів позики від 22.02.2019 № 13010-05/22 між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Київською міською радою та КП «Київпастранс», Угоди про передачу коштів позики від 22.02.2019 № 13010-05/23 між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Київською міською радою та КП «Київпастранс», Бюджетного запиту КП «Київпастранс» на 2019 – 2021 роки за КПКВК 1917413 «Інші заходи у сфері автотранспорту» (форми 2019-2; 2019-3) та Бюджетного запиту КП «Київпастранс» на 2019 – 2021 роки за КПКВК 1917426 «Інші заходи у сфері електротранспорту» (форми 2019-2; 2019-3) комунальному підприємству «Київпастранс» на період з 01.01.2019 по 31.12.2021 у сумі 358 435 тис. гривень, є **державною допомогою** відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

6. Державна допомога у формі капітальних трансфертів у частині співфінансування підпроектів: «Оновлення трамвайного парку», «Оновлення автобусного парку» та «Придбання кабін фунікулеру для перевезення пасажирів та обладнання до них» проекту «Міський громадський транспорт України» з Європейським інвестиційним банком у частині сплати ПДВ, що виділяється на підставі Фінансової Угоди по проекту «Міський громадський транспорт України» між Україною та Європейським інвестиційним банком від 11.11.2016, Угоди про передачу коштів позики від 22.02.2019 № 13010-05/21 між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Київською міською радою та КП «Київпастранс», Угоди про передачу коштів позики від 22.02.2019 № 13010-05/22 між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Київською міською радою та КП «Київпастранс», Угоди про передачу коштів позики від 22.02.2019 № 13010-05/23 між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Київською міською радою та КП «Київпастранс», Бюджетного запиту КП «Київпастранс» на 2019 – 2021 роки за КПКВК 1917413 «Інші заходи у сфері автотранспорту» (форми 2019-2; 2019-3) та Бюджетного запиту КП «Київпастранс» на 2019 – 2021 роки за КПКВК 1917426 «Інші заходи у сфері електротранспорту» (форми 2019-2; 2019-3) комунальному підприємству «Київпастранс» на період з 01.01.2019 по 31.12.2021 у сумі 358 435 тис. гривень, є допустимою для конкуренції відповідно до статті 6 Закону, 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 електричним транспортом на підставі частини другої статті 4 Закону України «Про міський електричний транспорт», Статуту комунального підприємства «Київпастранс» та статті 4 Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року;

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 автомобільним транспортом, враховуючи, що сума

компенсації не повинна перевищувати суми, необхідної для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними витратами та отриманими доходами суб'єкта господарювання при наданні вказаних послуг, з урахуванням розумного рівня прибутку; крім того, необхідно врахувати структуру та розмір тарифів, установлених відповідно до законодавства;

- 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;

4) забезпечити використання придбаних автобусів виключно на маршрутах, зазначених в рішенні Комітету від 21.11.2019 № 767-р;

з метою недопущення, усунення та суттєвого обмеження конкуренції на автобусних маршрутах загального користування в місті Києві;

5) забезпечити невиключення амортизаційних нарахувань за придбані автобуси, трамваї, вагони (кабіни) фунікулера під час розрахунку в майбутньому вартості нового тарифу на перевезення пасажирів автомобільним та електричним транспортом у місті Києві для комунального підприємства «Київпастранс» або коригування наявного тарифу, у зв'язку з тим, що придбані автобуси, трамваї, вагони (кабіни) фунікулера будуть передані комунальному підприємству «Київпастранс» на безкоштовній основі;

6) забезпечити повернення автобусів Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) після закінчення терміну дії договорів, які зазначені в підпункті четвертому пункту 6 резолютивної частини цього рішення.

(29) Відповідно до пункту 5 протоколу засідання Антимонопольного комітету України № 44 від 03.07.2020 Комітетом прийнято рішення щодо виконання зобов'язань, викладених у рішенні Комітету від 13.08.2019 № 559-р, а саме, 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 публічні послуги з перевезення пасажирів залізницею та автомобільними шляхами.

4. ІНФОРМАЦІЯ, ОТРИМАНА ПІД ЧАС РОЗГЛЯДУ СПРАВИ

(30) Місцева гарантія Київської міської ради надається для забезпечення боргових зобов'язань КП «Київпастранс» за Кредитним договором 1 та Кредитним договором 2 для реалізації Проєкту, впровадження якого надасть можливість придбати 40 нових трамвайних вагонів та здійснити комплексну реконструкцію трамвайної лінії та зупинки «Контрактова площа» в межах Контрактової площі, вул. Костянтинівської, вул. Межигірської, вул. Верхній Вал та підземного пішохідного переходу на вул. Спаській у Подільському районі міста Києва.

(31) Відповідно до Проєкту Контрактова площа є центральною точкою Подолу, найважливіше місце старого міста, яке приваблює не лише жителів, а й гостей столиці. Контрактова площа є одним із найважливіших транспортно-пересадочних вузлів міста Києва, в якому сконцентровані різні види громадського транспорту, а саме: метрополітен, трамваї, автобуси та маршрутні таксі. Із цього вузла можна дістатися до основних районів міста. Контрактова площа є кінцевою зупинкою шести трамвайних

маршрутів, на яких курсує 49 одиниць рухомого складу; 6 автобусних маршрутів, на яких курсує 43 одиниці рухомого складу; 8 таксомоторних маршрутів. На сьогодні в «час пік» у районі транспортної зупинки перебуває близько 500 000 пасажирів.

- (32) Незважаючи на соціальне значення та транспортне навантаження, ремонтні роботи на Контрактовій площі не виконувались із 70-х років минулого століття. Це призвело до зношеності трамвайного полотна, асфальтобетонного покриття. Інфраструктура також не відповідає сучасним вимогам та є незручною як для пасажирів, так і для пішоходів. Транспортний рух є хаотичним та немає чіткого впорядкування та відокремлення пішохідних переходів, у зв'язку із цим пасажирів громадського транспорту відчують незручності при здійсненні пересадки з одного виду транспорту на інший, немає чіткої транспортно-пішохідної схеми.
- (33) Разом із цим протяжність трамвайних колій КП «Київпастранс» становить 230,2 км, щоденно на лінію виходить понад 300 трамвайних вагонів. Зношеність трамвайного парку КП «Київпастранс» становить 79,18 %. Нормативний строк використання трамвайних вагонів становить 15 років, а фактично більшість із них експлуатуються понад 30 років.
- (34) Згідно з Проектом планується здійснити реконструкцію трамвайної колії довжиною 1 316,31 м, площу проїзної частини – 7 067 м, трьох трамвайних та автобусних зупинок, довжину мереж зовнішнього освітлення – 1,6 км. Придбання 40 сучасних модульних трамвайних вагонів, пристосованих для обслуговування пасажирів з особливими потребами. Сучасні трамвайні вагони з низьким рівнем підлоги забезпечують європейські вимоги до якості перевезень, а саме: зручність посадки / висадки пасажирів, можливість обслуговування осіб з інвалідністю, у тому числі осіб у кріслах колісних, можливість енергозбереження до 40 % порівняно з наявним старим рухомим складом.
- (35) Місцева гарантія забезпечує виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим КП «Київпастранс» у Європейського банку реконструкції та розвитку для реалізації Проекту, основними умовами якого є:
 - обсяг та валюта кредиту – 70 000 000 євро;
 - строк кредиту – до 13 років (включаючи відстрочення погашення суми кредиту – до 3 років);
 - розмір комісії за резервування коштів становить 0,5 % річних;
 - разова комісія 1 % (один відсоток) основної суми кредиту Європейського банку реконструкції та розвитку.
- (36) Місцева гарантія діє протягом строку дії Кредитного договору 1 та Кредитного договору 2 (13 років). Плата позичальника за отримання місцевої гарантії встановлена в розмірі однієї гривні в місяць на весь термін дії гарантії.
- (37) Статтею 3.01 Кредитного договору 1 та Кредитного договору 2 передбачено, що позичальник (КП «Київпастранс») повинен використовувати всі суми, позичені ним за цим Договором, на фінансування Проекту.
- (38) Статтею 5.01 Кредитного договору 1 та Кредитного договору 2 передбачено, що позичальник (КП «Київпастранс») виконує Проект відповідно до плану реалізації Проекту, який надано позичальником ЄБРР, зі всіма змінами, погодженими ЄБРР у письмовій формі, і забезпечує використання фінансування згідно з планом фінансування виключно на Проект.

- (39) Відповідно до статті 5.08 Кредитного договору 1 та Кредитного договору 2, крім випадків, коли інше погоджено з ЄБРР, позичальник (КП «Київпаstrанс») має забезпечити, щоб усі товари, роботи, послуги, необхідні для Проєкту та які мають фінансуватися за рахунок коштів кредиту, закуповувалися відповідно до принципів та правил ЄБРР щодо закупівель та застосовувалися такі правила:
- товари, роботи та послуги (крім послуг консультантів, які включені відповідно до статті 5.08 (с)), закуповуються через відкритий тендер;
 - у цілях підпункту (а) цієї статті процедури проведення відкритого тендера викладені в розділі 3, статтях 1, 2 та 3 принципів та правил ЄБРР щодо закупівель;
 - консультанти, які будуть найняті на роботу позичальником для надання допомоги в проведенні Проєкту, будуть обрані відповідно до процедур, що викладені в розділі 3, статтях 1, 2 та 5 принципів та правил ЄБРР щодо закупівель;
 - усі контракти підлягають попередньому перегляду ЄБРР відповідно до процедур перегляду, визначених у принципах та правилах ЄБРР щодо закупівель, та підлягають попередньому перегляду ЄБРР.
- (40) Згідно зі статтею 5.11 Кредитного договору 1 та Кредитного договору 2 передбачено, що позичальник (КП «Київпаstrанс») повинен укласти із містом договір про надання комунальних послуг та повинен надалі не припиняти дію та не скасовувати договір про надання комунальних послуг, якщо він не домовиться про інше з ЄБРР у письмовій формі.
- (41) Відповідно до Статуту КП «Київпаstrанс», затвердженого розпорядженням Київської міської державної адміністрації від 24.10.2001 № 2276 (у редакції розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 05.06.2014 № 733) (далі – Статут), засновником та власником КП «Київпаstrанс» є територіальна громада міста Києва, від імені якої виступають Київська міська рада та уповноважені нею органи.
- (42) Згідно зі Статутом КП «Київпаstrанс» підприємство засновано на комунальній власності територіальної громади міста Києва й підпорядковано Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).
- (43) Майно КП «Київпаstrанс» перебуває в комунальній власності територіальної громади міста Києва й закріплюється за ним на праві господарського відання.
- (44) Згідно зі Статутом КП «Київпаstrанс» метою діяльності підприємства є забезпечення надання послуг із перевезення пасажирів наземним автомобільним та електричним транспортом (тролейбус, трамвай, фунікулер), перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом внутрішнього сполучення (міські залізничні перевезення), підвищення якості транспортних послуг, забезпечення належного функціонування міського наземного транспорту загального користування та створення сприятливих умов для його розвитку.
- (45) КП «Київпаstrанс» здійснює свою діяльність із перевезення пасажирів відповідно до Договору від 03.12.2019 про організацію надання транспортних послуг з перевезень троллейбусом, трамваем, міською електричкою, фунікулером (далі – Договір). Договір набув чинності з дати його підписання на період з 01.01.2019 по 31.12.2023.

- (46) Надавачем 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).
- (47) Методику було погоджено Комітетом відповідно до пункту 5 протоколу засідання Антимонопольного комітету України № 44 від 03.07.2020.
- (48) 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.
- (49) 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.
- (50) Чиста фінансова різниця за 2020 рік становить 5 005 393 000 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, придбання рухомого складу – 7 134 039 000 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 здачі в оренду приміщень, від надання під рекламу бортів рухомого складу, зупинок, громадського транспорту та інших площ, інші доходи операційної діяльності – 552 149 300 грн;
 - за вирахуванням надходжень від тарифу чи будь-якого іншого доходу, отриманого під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання громадських послуг, – 1 576 496 700 грн;
 - за вирахування розумного прибутку – 0 грн.
- (51) Надавач повідомив, що виділення коштів для фінансування інвестиційного проєкту з комплексної реконструкції трамвайної лінії та зупинки «Контрактова площа» у межах Контрактової площі, вул. Костянтинівської, вул. Межигірської, вул. Верхній Вал та підземного пішохідного переходу на вул. Спаській у Подільському районі міста Києва та закупівлі нових трамвайних вагонів у 2020 році не планується.

- (52) Отже, сума компенсації відповідно до Проекту за 2020 рік становить 0 грн, що не перевищує суми чистої фінансової різниці за 2020 рік.
- (53) Відповідно до інформації, отриманої в рамках розгляду Справи, розрахунок суми компенсації на 2021 – 2030 роки буде зроблено аналогічно до розрахунку компенсації, наданого за 2020 рік відповідно до Методики.
- (54) КП «Київпастрас» здійснює ведення окремих рахунків та належно розподіляє витрати й доходи, які надходять із бюджету та від госпрозрахункової діяльності. Бюджетне фінансування надходить на казначейські рахунки в ГУДКСУ у місті Києві. Використання коштів здійснюється згідно з планом використання, який погоджує головний розпорядник коштів – Департамент транспортної інфраструктури. КП «Київпастрас» постійно проводить контроль за надходженням та використанням бюджетних коштів.
- (55) Наказом КП «Київпастрас» від 30.06.2015 № 297 (із змінами та доповненнями) «Про затвердження положення про облікову політику КП «Київпастрас» у частині розділів, що не суперечать «Положенню про облікову політику КП «Київпастрас» за міжнародними стандартами бухгалтерського обліку та фінансової звітності», прийнятого наказом від 18.06.2018 № 270, передбачено, що кошти цільового бюджетного фінансування відображаються на рахунку 482 «Кошти з бюджету та державних цільових фондів» за такими аналітичними позиціями: КВЕД отримання цільового фінансування, КПКВ цільового фінансування.

5. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

5.1. Щодо державної допомоги

- (56) 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.
- (57) 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.

5.2. Особливості здійснення повноважень органами місцевого самоврядування під час надання гарантій

- (58) Підпунктом 1 пункту «а» статті 29 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» встановлено, що до відання виконавчих органів сільських, селищних, міських рад належать власні (самоврядні) повноваження управління в межах, визначених радою, майном, що належить до комунальної власності відповідних територіальних громад.

- (59) Відповідно до частини другої статті 17 Бюджетного кодексу України місцеві гарантії можуть надаватися за рішенням Верховної Ради Автономної Республіки Крим, відповідної міської ради для забезпечення повного або часткового виконання боргових зобов'язань суб'єктів господарювання – резидентів України, що належать до комунального сектору економіки, розташовані на відповідній території та здійснюють на цій території реалізацію інвестиційних проектів, метою яких є розвиток комунальної інфраструктури або впровадження ресурсозберігаючих технологій.
- (60) Відповідно до частини третьої статті 17 Бюджетного кодексу України державні/місцеві гарантії надаються на умовах платності, строковості, а також забезпечення виконання зобов'язань у спосіб, передбачений законом.
- (61) Обов'язковою умовою надання місцевої гарантії є укладення договору між відповідним місцевим фінансовим органом та суб'єктом господарювання про погашення заборгованості суб'єкта господарювання перед територіальною громадою міста за виконання гарантійних зобов'язань. Істотними умовами такого договору мають бути зобов'язання суб'єкта господарювання:
- внести плату за надання місцевої гарантії;
 - надати майнове або інше забезпечення виконання зобов'язань за гарантією;
 - відшкодувати витрати місцевого бюджету, пов'язані з виконанням гарантійних зобов'язань;
 - сплатити пеню за прострочення відшкодування зазначених витрат. Пеня нараховується за кожний день прострочення сплати заборгованості в національній валюті з розрахунку 120 відсотків річних облікової ставки Національного банку України за офіційним курсом гривні до іноземної валюти, встановленим Національним банком України на день нарахування пені;
 - надати гаранту права на договірне списання банком коштів із рахунків суб'єкта господарювання на користь гаранта.
- (62) Державні (місцеві) гарантії не надаються для забезпечення боргових зобов'язань суб'єктів господарювання, якщо безпосереднім джерелом повернення кредитів (позик) передбачаються кошти державного (місцевого) бюджету (крім боргових зобов'язань, що виникають за кредитами (позиками) від міжнародних фінансових організацій).
- (63) Відповідно до пункту 2 Порядку надання місцевих гарантій, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 14.05.2012 № 541 (далі – Порядок надання місцевих гарантій), місцеві гарантії надаються на підставі рішення Верховної Ради Автономної Республіки Крим або відповідної міської ради, яке повинно містити такі відомості:
- назву інвестиційного проекту, для виконання (реалізації) якого залучається кредит (позика) під гарантію;
 - умови надання кредиту (позики) - обсяг, строк, відсотки за користування кредитом (позикою) та строки їх сплати;
 - строк надання гарантії;
 - розмір і вид забезпечення виконання боргових зобов'язань позичальника;
 - розмір плати за надання гарантії.
- (64) Згідно з пунктом 4 Порядку надання місцевих гарантій, обсяг та умови надання місцевих гарантій погоджуються з Міністерством фінансів України шляхом надсилання Верховною Радою Автономної Республіки Крим або міською радою, що має намір надати місцеву гарантію, письмового повідомлення.

- (65) Крім того, постановою Кабінету Міністрів України від 27.01.2016 № 70 затверджено Порядок підготовки, реалізації, проведення моніторингу та завершення реалізації проектів економічного і соціального розвитку України, що підтримуються міжнародними фінансовими організаціями. Важливою умовою надання гарантій є укладення договору між Міністерством фінансів України (відповідним місцевим фінансовим органом) та суб'єктом господарювання про погашення заборгованості суб'єкта господарювання перед державою (Автономною Республікою Крим чи територіальною громадою міста) у випадку настання виплат за гарантією.

5.3. Послуги, що становлять загальний економічний інтерес

- (66) 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.
- (67) 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.
- (68) 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.
- (69) 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».
- (70) 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.

- (71) 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.
- (72) 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.
- (73) 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.
- (74) Відповідно до 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.
- (75) Комісія також вважає, що послуги, які визначаються як ПЗЕІ, повинні бути адресовані громадянам або бути в інтересах суспільства в цілому.
- (76) 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 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.
- (77) 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.
- (78) Відповідно до пункту 43 Повідомлення Комісії, на думку Суду, коли державний захід підтримки розглядається як компенсація за надання послуг, що надають підприємства-одержувачі 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.
- (79) 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.
- (80) Повідомленням Комісії також встановлено детальні правила, якими буде задовольнятися кожен із критеріїв, передбачений Рішенням у справі Altmark.
- (81) 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. Ґрунтуючись 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.

- (82) Зміст другого критерію Рішення у справі Altmark розкрито в розділі 3.4 Повідомлення Комісії.

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.

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.

- (83) 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.

- (84) Згідно з четвертим критерієм, передбаченим Рішенням у справі Altmark, компенсація, що надається, повинна бути або результатом процедури публічних закупівель, яка б дозволила обрати пропозицію з найнижчою ціною за надання таких послуг, або за результатами аналізу витрат, яких зазнав би типовий суб'єкт господарювання під час надання таких послуг.

Пунктом 75 Повідомлення передбачено, що якщо держава-член може показати, що структура витрат підприємства, на яке покладено зобов'язання з надання ПЗЕІ, відповідає структурі середніх витрат подібних (типових) підприємств у відповідному секторі, сума компенсації, яка дозволить підприємству покрити свої витрати, включаючи розумний прибуток, відповідає четвертому критерію Рішення у справі Altmark.

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

- (85) 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).
- (86) 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.

- (87) 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.
- (88) Відповідно до статті 2 Регламенту:
договір на громадську послугу означає один або більше юридично обов'язкових актів, що підтверджують угоду між компетентним органом та оператором громадських послуг щодо доручення цьому оператору публічних послуг управління та експлуатації послуг громадського пасажирського транспорту, що підпадають під зобов'язання з надання публічних послуг; залежно від законодавства держави-члена, договір може також складатися з рішення, прийнятого компетентним органом у формі індивідуального законодавчого чи регуляторного акта, або містити умови, за яких компетентний орган сам надає послуги або доручає надання таких послуг внутрішньому оператору;
загальне правило означає захід, який застосовується без дискримінації до всіх послуг громадського пасажирського транспорту одного типу в певній географічній області, за яку відповідає компетентний орган.
- (89) 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.
- (90) 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.
- (91) 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. Компенсація за надання громадських послуг означає будь-яку вигоду, у тому числі фінансову, надану безпосередньо або опосередковано компетентним органом влади за рахунок державних коштів протягом періоду виконання зобов'язань про надання громадських послуг або пов'язаних із періодом, у якому ці послуги надавалися.
- (92) 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.
- (93) 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.
- (94) Пунктом 2 статті 5 Регламенту передбачено, зокрема, що будь-який компетентний орган місцевої влади, що забезпечує надання громадських послуг, якщо це прямо не заборонено національним законодавством, може приймати рішення про самостійне надання послуг громадського пасажирського транспорту чи доручати надання громадських послуг відокремленим підприємствам, щодо яких орган місцевої влади здійснює такий же контроль, яким він володіє по відношенню до власних підрозділів. Якщо компетентний місцевий орган влади приймає відповідне рішення, у такому разі застосовується наступне:
- при вирішенні, чи здійснює компетентний орган контроль над підприємством, беруться до уваги: ступінь представництва органу влади в керівних або наглядових органах, права власності, вплив та контроль над стратегічними рішеннями чи індивідуальними управлінськими рішеннями;
 - підконтрольні органу влади підприємства, що надають послуги громадського пасажирського транспорту, не мають права брати участь в тендерних процедурах, предметом яких є надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади.
- (95) 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.
- (96) 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.
- (97) 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 в 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 та органом місцевого самоврядування, підприємство не бере участі в конкурентних процедурах для укладення договорів на надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади.

6. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ СПРАВИ

6.1. Віднесення послуг громадського транспорту до ПЗЕІ

- (98) 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.
- (99) 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.
- (100) 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.
- (101) 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;
 - автоматизована система обліку оплати проїзду - програмно-технічний комплекс, призначений для здійснення обліку наданих транспортних послуг за допомогою електронного квитка;
 - електронний квиток - проїзний документ встановленої форми, який після реєстрації в автоматизованій системі обліку оплати проїзду дає право пасажиру на одержання транспортних послуг;

- тариф - вартісна величина плати за разовий проїзд одного пасажирів або перевезення одного місця багажу міським електричним транспортом у межах установленої відстані (зони) або строку.
- (102) 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).
- (103) 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.
- (104) 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, а також розробляють регіональні та місцеві програми його розвитку і забезпечують їх виконання, встановлюють тарифи на проїзд, встановлюють порядок справляння плати за проїзд.
- (105) Відповідно до пункту 10¹ статті 30 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» до повноважень в галузі житлово-комунального господарства, побутового, торговельного обслуговування, громадського харчування, транспорту і зв'язку належить, зокрема, прийняття рішення про впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті незалежно від форм власності та визначення особи, уповноваженої здійснювати справляння плати за транспортні послуги в разі запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду.
- (106) Відповідно до пункту 10² статті 30 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» до вищенаведених повноважень належить також встановлення порядку функціонування та вимог до автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті незалежно від форм власності, а також видів, форм носіїв, порядку обігу та реєстрації проїзних документів.
- (107) Відповідно до частини четвертої статті 8 Закону України «Про міський електричний транспорт» органи місцевого самоврядування запроваджують автоматизовану систему обліку оплати проїзду, встановлюють порядок її функціонування, а також форми носіїв, види, порядок обігу та реєстрації проїзних документів, визначають особу, уповноважену здійснювати справляння плати за транспортні послуги в разі запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду.
- (108) Згідно зі Статутом КП «Київпастрас», метою діяльності підприємства є забезпечення надання послуг із перевезення пасажирів наземним автомобільним та електричним транспортом (тролейбус, трамвай, фунікулер), перевезення пасажирів та багажу

залізничним транспортом внутрішнього сполучення (міські залізничні перевезення), підвищення якості транспортних послуг, забезпечення належного функціонування міського наземного транспорту загального користування та створення сприятливих умов для його розвитку.

- (109) 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.
- (110) 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.
- (111) 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, справляння плати за проїзд громадським транспортом за допомогою автоматизованої системи обліку оплати проїзду, що пов'язано з послугами перевезення пасажирів громадським транспортом, пов'язано із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, що не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки, є послугами загального економічного інтересу.
- (112) Отже, надання підтримки КП «Київпастранс» у формі гарантії міської ради для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим КП «Київпастранс» у Європейського банку реконструкції та розвитку для реалізації інвестиційного проєкту «Інвестування у покращення інфраструктури громадського транспорту міста Києва шляхом закупівлі нових трамваїв, комплексної реконструкції трамвайної лінії та зупинки «Контрактова площа», 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

- (113) 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.
- (114) 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 «Київпастранс» 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 тролейбусом, трамваєм, міською електричкою, фунікулером, який містить чіткий

перелік маршрутів, на яких КП «Київпаstrанс» здійснює перевезення пасажирів електричним транспортом, та термін дії договору.

Отже, вимогу критерію дотримано.

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

Надавачем 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, в якій чітко визначено: параметри, на підставі яких розраховується та переглядається компенсація за надання послуг із перевезення пасажирів міським електричним транспортом 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.*

Надавач надав розрахунок обчислення суми компенсації, яка необхідна для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними КП «Київпаstrанс» при наданні послуг загального економічного інтересу витратами та доходами підприємства від надання таких послуг. Відповідно до наданої інформації, сума чистої фінансової різниці за 2020 рік становить 5 005 393 000 грн. Виділення коштів для фінансування інвестиційного проекту з комплексної реконструкції трамвайної лінії та зупинки «Контрактова площа» у межах Контрактової площі, вул. Костянтинівської, вул. Межигірської, вул. Верхній Вал та підземного пішохідного переходу на вул. Спаській у Подільському районі міста Києва та закупівлі нових трамвайних вагонів, у 2020 році не планується.

Відповідно до інформації, отриманої в рамках розгляду Справи, розрахунок суми компенсації на 2021 – 2030 роки буде зроблено аналогічно до розрахунку компенсації, наданого за 2020 рік відповідно до Методики.

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.*

Надавач 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 (довід від здачі в оренду приміщень, від надання під рекламу бортів рухомого складу, зупинок, громадського транспорту та інших площ, інші доходи операційної діяльності) та розумний прибуток.

Отже, вимогу критерію дотримано.

- (115) Отже, Київська міська рада надала 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.
- (116) Враховуючи викладене, чотирьох сукупних критеріїв Altmark кумулятивно дотримано.
- (117) Отже, державна підтримка, яка забезпечує виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим КП «Київпастрас» у Європейського банку реконструкції та розвитку для реалізації інвестиційного проекту «Інвестування у покращення інфраструктури громадського транспорту міста Києва шляхом закупівлі нових трамваїв, комплексної реконструкції трамвайної лінії та зупинки «Контрактова площа», **є компенсацією** обґрунтованих витрат на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини другої статті 3 Закону, що не є державною допомогою.
- (118) Враховуючи викладене, підтримка у формі гарантії Київської міської ради що забезпечує виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим КП «Київпастрас» у Європейського банку реконструкції та розвитку для реалізації інвестиційного проекту «Інвестування у покращення інфраструктури громадського транспорту міста Києва шляхом закупівлі нових трамваїв, комплексної реконструкції трамвайної лінії та зупинки «Контрактова площа», що виділяється на підставі проекту Договору гарантії, відшкодування та підтримки проекту між Київською міською радою та Європейським банком реконструкції та розвитку на період з 01.01.2020 по 31.12.2033, не є державною допомогою відповідно до частини другої статті 3 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».
- (119) Разом із цим, у разі якщо виконання боргових зобов'язань за кредитом буде виконуватися за рахунок отриманої гарантії та при цьому до тарифу на перевезення пасажирів міським електричним транспортом включатимуться амортизаційні нарахування за придбані вагони, з метою уникнення отримання комунальним підприємством «Київпастрас» надмірної компенсації за придбані вагони, Київська міська рада має забезпечити повернення комунальним підприємством «Київпастрас» надавачу коштів, отриманих від сплати за послуги перевезення пасажирів, у частині компенсації вартості придбаних вагонів.
- (120) 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».
- (121) На подання з попередніми висновками від 08.10.2020 № 500-26.15/53-20-ДД/548-спр, надіслане листом від 23.11.2020 № 500-29/01-15968, Департамент фінансів виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) листом від 30.11.2020 № 254-1-4-05/2766 повідомив про відсутність зауважень та заперечень до подання.

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

ПОСТАНОВИВ:

Визнати, що підтримка у формі гарантії Київської міської ради, що забезпечує виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим комунальним підприємством «Київпастрас» у Європейського банку реконструкції та розвитку для реалізації інвестиційного проєкту «Інвестування у покращення інфраструктури громадського транспорту міста Києва шляхом закупівлі нових трамваїв, комплексної реконструкції трамвайної лінії та зупинки «Контрактова площа», що виділяється на підставі проєкту договору гарантії, відшкодування та підтримки проєкту між Київською міською радою та Європейським банком реконструкції та розвитку на період з 01.01.2020 по 31.12.2033, не є державною допомогою відповідно до частини другої статті 3 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання». Пункт 119 цього рішення є обов'язковим для виконання.

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