



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ ТИМЧАСОВОЇ АДМІНІСТРАТИВНОЇ КОЛЕГІЇ

06 жовтня 2021 р.

Київ

№ 135-р/тк

Про визнання змін до умов чинної державної допомоги допустимими для конкуренції відповідно до Закону

Тимчасова адміністративна колегія Антимонопольного комітету України, розглянувши подання Департаменту моніторингу і контролю державної допомоги від 05.10.2021 № 500-01/409-п та повідомлення про внесення змін до умов чинної державної допомоги Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), яке надійшло на Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 62106 (вх. № 1476 – ПДД/3 від 12.08.2021), було подано на виконання статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» і 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 (далі – Порядок 2-рп),

ВСТАНОВИЛА:

1. ПОРЯДОК ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ПІДТРИМКУ

- (1) На Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 62106 (вх. № 1476 – ПДД/3 від 12.08.2021) Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) відповідно до статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про внесення змін до умов чинної державної допомоги (далі – Повідомлення).
- (2) Повідомлення прийнято до розгляду 22.08.2021.

2. ВІДОМОСТІ ТА ІНФОРМАЦІЯ ВІД НАДАВАЧА ПІДТРИМКИ

2.1. Надавач підтримки

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

2.2. Отримувач підтримки

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

2.3. Мета (ціль) підтримки

- (5) Метою (ціллю) підтримки є:
- розвиток наземного громадського транспорту;
 - створення належних умов для надання населенню якісних, доступних та безпечних послуг із перевезення наземним автомобільним, електричним транспортом;
 - виконання зобов'язань за міжнародними угодами з Європейським інвестиційним банком за проектом «Міський громадський транспорт України».

2.4. Очікуваний результат

- (6) Якісне надання послуг із перевезення пасажирів автомобільним та електричним транспортом.

2.5. Напрями державної підтримки

- (7) Регулювання цін на послуги місцевого транспорту.
Державна підтримка виділяється на компенсацію втрат перевізника від різниці в тарифах.
Спрямовується на експлуатаційні витрати підприємства (заробітна плата, оплата електроенергії, палива та інше).
- (8) 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.

2.6. Підстава для надання підтримки

- (9) Закон України «Про міський електричний транспорт».
- (10) Закон України «Про автомобільний транспорт».
- (11) Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні».
- (12) Регулювання цін на послуги місцевого транспорту:
- Бюджетний запит КП «Київпаstrанс» на 2019 – 2021 роки за КПКВК 1917412 «Регулювання цін на послуги місцевого автотранспорту» (форма 2019-3);
 - Бюджетний запит КП «Київпаstrанс» на 2019 – 2021 роки за КПКВК 1917422 «Регулювання цін на послуги місцевого електротранспорту» (форма 2019-3);
 - рішення Київської міської ради від 22.04.2021 № 574/615 «Про внесення змін до рішення Київської міської ради від 24.12.2020 № 24/24 «Про бюджет міста Києва на 2021 рік».
- (13) Співфінансування підпроектів:
- Фінансова угода (Проект «Міський громадський транспорт України») між Україною та Європейським інвестиційним банком від 11.11.2016 FI № 85.103 Serapis № 2015-0503, ратифікована Законом України від 12.04.2017 № 2009-VIII (далі – Фінансова угода);

- рішення Київської міської ради від 19.04.2018 № 485/4549 «Про підтримку участі комунального підприємства «Київпаstrанс» у проєкті «Міський громадський транспорт України»);
- Угода про передачу коштів позики від 22.02.2019 № 13010-05/21 між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Київською міською радою та КП «Київпаstrанс»;
- Угода про передачу коштів позики від 22.02.2019 № 13010-05/22 між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Київською міською радою та КП «Київпаstrанс»;
- Угода про передачу коштів позики від 22.02.2019 № 13010-05/23 між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Київською міською радою та КП «Київпаstrанс»;
- Бюджетний запит КП «Київпаstrанс» на 2019 – 2021 роки за КПКВК 1917413 «Інші заходи у сфері автотранспорту» (форми 2019-2; 2019-3);
- Бюджетний запит КП «Київпаstrанс» на 2019 – 2021 роки за КПКВК 1917426 «Інші заходи у сфері електротранспорту» (форми 2019-2; 2019-3);
- рішення Київської міської ради від 24.12.2020 № 24/24 «Про бюджет міста Києва на 2021 рік».

2.7. Форма підтримки

- (14) Субсидії.
- (15) Капітальні трансферти.

2.8. Обсяг підтримки

- (16) Регулювання цін на послуги місцевого транспорту: 332 660,1 тис. грн:
автотранспорт, 2021 рік – 277 454,9 тис. грн;
електротранспорт, 2021 рік – 55 205,2 тис. грн.
- (17) Співфінансування підпроєктів (у частині сплати ПДВ): 116 265 тис. грн:
автотранспорт, 2021 рік (придбання 112 автобусів за кошти Європейського інвестиційного банку) – 43 702,56 тис. грн;
електротранспорт, 2021 рік (придбання 16 трамваїв, 2 вагонів (кабін) фунікулера за кошти Європейського інвестиційного банку) – 72 562,44 тис. грн.

2.9. Тривалість підтримки

- (18) З 01.01.2021 по 31.12.2021.

2.10. Рішення Комітету про допустимість державної допомоги, необхідність подання повідомлення про внесення змін

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

відповідно до пункту 2 резолютивної частини рішення:

«Державна 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 «Київпаstrанс» на 2019 – 2021 роки за КПКВК 1917412 «Регулювання цін на послуги місцевого автотранспорту» (форма 2019-3), Бюджетного запиту КП «Київпаstrанс» на 2019 – 2021 роки за КПКВК 1917422 «Регулювання цін на

послуги місцевого електротранспорту» (форма 2019-3) комунальному підприємству «Київпаstrанс» 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»;

відповідно до пункту 4 резолютивної частини рішення:

«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 «Київпаstrанс» на 2019 – 2021 роки за КПКВК 1917412 «Регулювання цін на послуги місцевого автотранспорту» (форма 2019-3), Бюджетного запиту КП «Київпаstrанс» на 2019 – 2021 роки за КПКВК 1917422 «Регулювання цін на послуги місцевого електротранспорту» (форма 2019-3) комунальному підприємству «Київпаstrанс» на період з 01.01.2019 по 31.12.2021 у сумі 3 008 029,8 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 «Київпаstrанс» 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»;

відповідно до пункту 5 резолютивної частини рішення:

«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 «Київпаstrанс», Угоди про передачу коштів позики від 22.02.2019 № 13010-05/22 між Міністерством фінансів України, Міністерством

інфраструктури України, Київською міською радою та КП «Київпаstrанс», Угоди про передачу коштів позики від 22.02.2019 № 13010-05/23 між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Київською міською радою та КП «Київпаstrанс», Бюджетного запиту КП «Київпаstrанс» на 2019 – 2021 роки за КПКВК 1917413 «Інші заходи у сфері автотранспорту» (форми 2019-2; 2019-3) та Бюджетного запиту КП «Київпаstrанс» на 2019 – 2021 роки за КПКВК 1917426 «Інші заходи у сфері електротранспорту» (форми 2019-2; 2019-3) комунальному підприємству «Київпаstrанс» 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»;

відповідно до пункту 6 резолютивної частини рішення:

«Державна допомога у формі капітальних трансфертів у частині співфінансування підпроектів: «Оновлення трамвайного парку», «Оновлення автобусного парку» та «Придбання кабін фунікулери 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 «Київпаstrанс», Угоди про передачу коштів позики від 22.02.2019 № 13010-05/22 між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Київською міською радою та КП «Київпаstrанс», Угоди про передачу коштів позики від 22.02.2019 № 13010-05/23 між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Київською міською радою та КП «Київпаstrанс», Бюджетного запиту КП «Київпаstrанс» на 2019 – 2021 роки за КПКВК 1917413 «Інші заходи у сфері автотранспорту» (форми 2019-2; 2019-3) та Бюджетного запиту КП «Київпаstrанс» на 2019 – 2021 роки за КПКВК 1917426 «Інші заходи у сфері електротранспорту» (форми 2019-2; 2019-3) комунальному підприємству «Київпаstrанс» 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 «Київпаstrанс» 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:
- № 1 «Одеська площа – ст. м. «Голосіївська», протягом терміну дії договору від 19.12.2018 № 100-3 до 31.12.2019;
 - № 5 «Вул. Ізюмська – зал. вокзал «Центральний», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 01/17 до 27.01.2022;
 - № 6 «Вул. Сосюри – Свято-Троїцький храм (с. Троєщина)», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 02/17 до 27.01.2022;
 - № 7 «Львівська площа – зал. вокзал «Центральний», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 03/17 до 27.01.2022;
 - № 9 «Вул. Булгакова – ст. м. «Лук'янівська», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 04/17 до 27.01.2022;
 - № 11 «Ст. м. «Лісова» – Радіоцентр (с. Биківня)», протягом терміну дії договору від 19.12.2018 № 101-3 до 31.12.2019;
 - № 12 «Вул. Ізюмська – зал. вокзал «Південний», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 05/17 до 27.01.2022;
 - № 14 «Ст. м. «Нивки» – Лісорозсадник», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 06/17 до 27.01.2022;
 - № 17 «Ст. м. «Харківська» – вул. Драгоманова», протягом терміну дії договору від 29.12.2016 № 02/16 до 06.01.2022;
 - № 18 «Харківське шосе – ст. м. «Харківська», протягом терміну дії договору від 19.12.2018 № 102-3 до 31.12.2023;
 - № 19 «Ст. м. «Васильківська» – вул. Ізюмська», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 07/17 до 27.01.2022;
 - № 20 «Ст. м. «пл. Льва Толстого» – ж/м Корчувате», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 08/17 до 27.01.2022;
 - № 21 «Ст. м. «Почайна» – вул. Милославська», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 35/17 до 27.01.2022;
 - № 23 «Вул. Смиренка – вул. Салютна», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 09/17 до 27.01.2022;
 - № 24 «Національний музей історії України у Другій світовій війні – залізничний вокзал «Центральний», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 10/17 до 27.01.2022;
 - № 27 «Ст. м. «Либідська» – с. Пирогів», протягом терміну дії договору від 19.12.2018 № 103-3 до 31.12.2019;
 - № 28 «Вул. П'ятигорська – ст. м. «Деміївська», протягом терміну дії договору від 19.12.2018 № 104-3 до 31.12.2019;
 - № 30 «Ст. м. «Академмістечко» – сан. «Лісова поляна», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 11/17 до 27.01.2022;
 - № 31 «Вул. Татарська – ст. м. «Політехнічний інститут», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 12/17 до 27.01.2022;
 - № 32 «Ст. м. «Нивки» – Мінський просп.», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 13/17 до 27.01.2022;
 - № 33 «Ст. м. «Лісова» – Лісовий масив», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 14/17 до 27.01.2022;
 - № 37 «Ст. м. «Святошин» – ж/м «Західний», протягом терміну дії договору від 19.12.2018 № 105-3 до 31.12.2023;
 - № 37-А «Ст. м. «Святошин» – спорткомплекс «Чайка», протягом терміну дії договору від 19.12.2018 № 106-3 до 31.12.2023;
 - № 41 «Ст. м. «Героїв Дніпра» – сел. ДВС», протягом терміну дії договору від 19.12.2018 № 113-3 до 31.12.2023;

- № 42 «Вул. Митрополита Андрія Шептицького – вул. Є. Чавдар (до будинку № 28)», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 15/17 до 27.01.2022;
- № 43 «Ст. м. «Видубичі» – с. Козин», протягом терміну дії договору від 19.12.2018 № 107-3 до 31.12.2019;
- № 43-К «Ст. м. «Видубичі» – санаторій «Конча-Заспа», протягом терміну дії договору від 19.12.2018 № 108-3 до 31.12.2019;
- № 45 «Просп. П. Григоренка – ст. м. «Дарниця», протягом терміну дії договору від 19.12.2018 № 109-3 до 31.12.2019;
- № 46 «Ст. м. «Лівобережна» – вул. Микитенка», протягом терміну дії договору від 20.01.2019 № 16/17 до 27.01.2022;
- № 47 «Ст. м. «Нивки» – ст. м. «Дорогожичі», протягом терміну дії договору від 19.12.2018 № 110-3 до 31.12.2019;
- № 48 «Ст. м. «Лівобережна» – готель «Славутич», протягом терміну дії договору від 31.12.2018 № 111-3 до 31.12.2023;
- № 49 «Ст. м. «Лівобережна» – зал. платформа «Лівий берег», протягом терміну дії договору від 19.12.2018 № 112-3 до 31.12.2019;
- № 51 «Ст. м. «Либідська» – ст. м. «Червоний хутір», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 17/17 до 27.01.2022;
- № 52 «Ст. м. «Либідська» – вул. Закарпатська», протягом терміну дії договору від 19.12.2018 № 114-3 до 31.12.2019;
- № 55 «Дарницька площа – вул. Еспланадна», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 18/17 до 27.01.2022;
- № 56 «Ст. м. «Виставковий центр» – ст. м. «Академмістечко», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 19/17 до 27.01.2022;
- № 62 «Ботанічний сад – Контрактова площа», протягом терміну дії договору від 19.12.2018 № 115-3 до 31.12.2019;
- № 63 «Ст. м. «Червоний хутір» – вул. Кубанської України (до вул. Волкова)», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 20/17 до 27.01.2022;
- № 64 «Ст. м. «Славутич» – сад. тов. «Вишеньки», протягом терміну дії договору від 31.01.2019 № 31-19 до 01.03.2020;
- № 69 «Вул. Литвиненко-Вольгемут – Палац Спорту», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 21/17 до 27.01.2022;
- № 70 «Ст. м. «Лівобережна» – вул. Вершигори», протягом терміну дії договору від 19.12.2018 № 117-3 до 31.12.2019;
- № 72 «Ст. м. «Контрактова площа» – просп. Свободи (до просп. Гонгадзе)», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 22/17 до 27.01.2022;
- № 73 «Ст. м. «Героїв Дніпра» – вул. Радунська (до вул. Милославська)», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 23/17 до 27.01.2022;
- № 75 «Ст. м. «Виставковий центр» – вул. Сергія Колоса (до вул. Московської (с. Жуляни)», протягом терміну дії договору від 19.12.2018 № 118-3 до 31.12.2019;
- № 76 «Вул. Звіринецька – ст. м. «Печерська», протягом терміну дії договору від 19.12.2018 № 116-3 до 31.12.2019;
- № 77 «Вул. Курнатовського – Лісове кладовище», протягом терміну дії договору від 19.12.2018 № 119-3 до 31.12.2019;
- № 78 «Ст. м. «Васильківська» – Севастопольська площа», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 24/17 до 27.01.2022;
- № 79 «Ст. м. «Лісова» – вул. Каштанова», протягом терміну дії договору від 19.12.2018 № 120-3 до 31.12.2019;
- № 81 «Ст. м. «Лісова» – Лісовий масив», протягом терміну дії договору від 19.12.2018 № 121-3 до 31.12.2019;
- № 87 «Ст. м. «Осокорки» – вул. Митрополита Андрія Шептицького (до вул. Панельної)», протягом терміну дії договору від 19.12.2018 № 122-3 до 31.12.2019;
- № 88 «Вул. Північна – Рибальський півострів», протягом терміну дії договору

- від 19.12.2018 № 123-3 до 31.12.2019;
- № 90 «Інтернаціональна площа – вул. Григоровича-Барського», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 25/17 до 27.01.2022;
 - № 91 «Вул. Ахматової – ст. м. «Голосіївська», протягом терміну дії договору від 19.12.2018 № 124-3 до 31.12.2019;
 - № 95 «Микільська Слобідка – зал. платформа «Лівий берег», протягом терміну дії договору від 19.12.2018 № 125-3 до 31.12.2019;
 - № 97 «Ст. м. «Святошин» – вул. Булаховського, ж/м «Новобіличі», протягом терміну дії договору від 19.12.2018 № 126-3 до 31.12.2019;
 - № 97-к «Ст. м. «Академмістечко» – вул. Булаховського, ж/м «Новобіличі», протягом терміну дії договору від 19.12.2018 № 127-3 до 31.12.2019;
 - № 98 «Вул. Радунська – ТЕЦ-6», протягом терміну дії договору від 19.12.2018 № 128-3 до 31.12.2019;
 - № 99 «Ст. м. «Мінська» – Мінський просп.», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 26/17 до 27.01.2022;
 - № 100 «Вул. Сошенка – автобусний парк № 6», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 27/17 до 27.01.2022;
 - № 101 «Ст. м. «Почайна» – вул. Милославська (до вул. Радунської)», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 28/17 до 27.01.2022;
 - № 102 «Кінотеатр «Братислава» – ж/м «Виноградар», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 29/17 до 27.01.2022;
 - № 104 «Ст. м. «Харківська» – ФАП (с. Бортничі)», протягом терміну дії договору від 19.12.2018 № 129-3 до 31.12.2019;
 - № 108 «Вул. Митрополита Андрія Шептицького – ст. м. «Харківська», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 30/17 до 27.01.2022;
 - № 114 «Вул. Милославська (від вул. Радунської) – зал. вокзал «Центральний», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 31/17 до 27.01.2022;
 - № 115 «Контрактова площа – зал. вокзал «Дарниця», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 32/17 до 27.01.2022;
 - № 117 «Ст. м. «Лівобережна» – Русанівські сади», протягом терміну дії договору від 19.12.2018 № 130-3 до 31.12.2019;
 - № 118 «Ст. м. «Чернігівська» – ст. м. «Політехнічний інститут», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 33/17 до 27.01.2022;
 - № 119 «Вул. Ю. Смолича (від вул. маршала Якубовського) – Контрактова площа», протягом терміну дії договору від 20.01.2017 № 34/17 до 27.01.2022;
 - № 154 «С. Рибне – ст. м. «Лісова», протягом терміну дії договору від 17.02.2017 № 83/17 до 01.03.2022;
 - № 155 «Ст. м. «Почайна» – просп. Леся Курбаса», протягом терміну дії договору від 17.02.2017 № 30-19 до 01.03.2020;
 - № 208 «Універсам «Біличі» – ст. м. «Виставковий центр», протягом терміну дії договору від 31.01.2019 № 27-19 до 01.03.2020;
 - № 215 «Вул. Митрополита Андрея Шептицького – вул. П. Запорожця», протягом терміну дії договору від 17.02.2017 № 84/17 до 01.03.2022;
 - № 220 «Вул. Тростянецька – вул. Медова», протягом терміну дії договору від 17.02.2017 № 85/17 до 01.03.2022;
 - № 228 «Просп. Свободи – ст. м. «Університет», протягом терміну дії договору від 31.01.2019 № 26/19 до 01.03.2020;
 - № 234 «Ст. м. «Почайна» – вул. Алішера Навої», протягом терміну дії договору від 31.01.2019 № 28/19 до 01.03.2020;
 - № 500 «Вул. Північна – зал. вокзал «Центральний», протягом терміну дії договору від 24.02.2017 № 97/17 до 25.04.2022;
 - № 502 «Просп. Г. Гонгадзе (від просп. Правди) – Контрактова площа», протягом терміну дії договору від 24.02.2017 № 98/17 до 25.04.2022;

- № 516 «Ринок «Лісовий» – ст. м. «Червоний Хутір», протягом терміну дії договору від 31.01.2019 № 29-19 до 01.03.2020,

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

5) забезпечити невключення 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 «Київпаstrанс» або коригування наявного тарифу, у зв'язку з тим, що придбані автобуси, трамваї, вагони (кабіни) фунікулера будуть передані комунальному підприємству «Київпаstrанс» 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».

- (20) Відповідно до пункту 14 протоколу засідання Антимонопольного комітету України № 12 від 11.03.2021 Комітетом прийнято рішення: визнати зобов'язання, зазначені в пунктах 4 та 6 резолютивної частини рішення Комітету від 21.11.2019 № 767-р, виконаними.

3. СУТЬ ЗМІН ДО ЧИННОЇ ДЕРЖАВНОЇ ДОПОМОГИ

- (21) Відповідно до зазначеної в Повідомленні інформації:
- рішенням Київської міської ради від 24.12.2020 № 24/24 «Про бюджет міста Києва на 2021 рік» вносяться зміни до умов чинної державної допомоги, яка буде надаватися КП «Київпаstrанс» у формі капітальних трансфертів для співфінансування підпроектів, шляхом збільшення фінансування на 116 265 тис. грн;
 - рішенням Київської міської ради від 22.04.2021 № 574/615 «Про внесення змін до рішення Київської міської ради від 24.12.2020 № 24/24 «Про бюджет міста Києва на 2021 рік» вносяться зміни до умов чинної державної допомоги, яка буде надаватися КП «Київпаstrанс» у формі субсидій для регулювання цін на послуги місцевого транспорту шляхом збільшення фінансування на 332 660,1 тис. грн.
- (22) КП «Київпаstrанс» забезпечує пасажирські перевезення за регульованими тарифами, які встановлює виконавчий орган Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація).
- (23) Тарифи на перевезення пасажирів наземним пасажирським транспортом: автобусом, трамваєм, троллейбусом, фунікулером – встановлені розпорядженням Київської міської ради від 05.07.2018 № 1147 «Про встановлення тарифів на перевезення пасажирів і вартості проїзних квитків у міському пасажирському транспорті, який працює у звичайному режимі руху» та розпорядженням Київської міської ради від 29.10.2018 № 1936 «Про внесення змін до розпорядження Київської міської ради від 05.07.2018 № 1147 «Про встановлення тарифів на перевезення пасажирів і вартості проїзних квитків у міському пасажирському транспорті, який працює у звичайному режимі руху».
- (24) Відповідно до інформації, отриманої від Надавача, зазначені тарифи встановлені на рівні, нижчому від економічно обґрунтованих.
- (25) Одночасно вищезазначеними розпорядженнями запроваджено систему знижок на послуги з перевезення пасажирів наземним електричним та автомобільним транспортом. Так, тариф на перевезення пасажирів автобусом, трамваєм, троллейбусом,

фунікулером, метрополітеном (без використання пластикової безконтактної картки та електронного квитка) на одну поїздку становить 8 грн. У разі використання електронного квитка при одноразовому придбанні поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та залежно від кількості поїздок, тариф на одну поїздку знижується до 6,5 грн.

- (26) У той же час собівартість перевезень із моменту останньої зміни тарифів на перевезення пасажирів зростає внаслідок підвищення заробітної плати працівників підприємства у зв'язку зі зростанням розміру прожиткового мінімуму для працездатних осіб на державному рівні, підвищення цін на запасні частини, енергоносії, матеріали, сировину та послуги.
- (27) У зв'язку з викладеним, Київською міською радою прийнято рішення збільшити для КП «Київпаstrанс» бюджетні асигнування на регулювання цін на послуги місцевого транспорту.
- (28) Разом із цим між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Київською міською радою та КП «Київпаstrанс» підписано угоди про передачу коштів позики від 22.02.2019 № 13010-05/23 (щодо фінансування підпроєкту «Придбання кабін фунікулера для перевезення пасажирів та обладнання до них») від 22.02.2019 № 19010-05/21 (щодо фінансування підпроєкту «Оновлення трамвайного парку») та від 22.02.2019 № 13010-05/22 (щодо фінансування підпроєкту «Оновлення автобусного парку») (далі – Угоди про передачу коштів).
- (29) Відповідно до пункту 4.4 статті 4 Угод про передачу коштів витрати, визначені в пункті 4.3 Угод, пов'язані з реалізацією підпроєктів, покриваються кінцевим бенефіціаром (КП «Київпаstrанс») та/або за рахунок відповідних бюджетів органів місцевого самоврядування, які отримують вигоди від реалізації підпроєктів, або за рахунок інших джерел, без залучення коштів ЄБ або коштів Державного бюджету України.
- (30) Внаслідок впровадження карантинних заходів на території міста Києва за вищезазначеними проєктами було збільшено тривалість строків підготовки та погодження тендерної документації на закупівлю товарів, які були заплановані в попередні роки. У зв'язку із цим та збільшенням курсу валюти, підприємством здійснено орієнтовний розрахунок на 2021 рік на сплату податку на додану вартість.
- (31) У зв'язку з викладеним, Київською міською радою прийнято рішення передбачити для КП «Київпаstrанс» бюджетні асигнування на співфінансування підпроєктів у частині сплати податку на додану вартість.
- (32) КП «Київпаstrанс» для здійснення перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування було обрано на конкурсних засадах, відповідно до протоколів засідань конкурсного комітету з проведення конкурсів щодо визначення перевізників пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування міста Києва, та КП «Київпаstrанс» здійснює перевезення пасажирів на підставі укладених договорів.
- (33) Перевезення пасажирів електротранспортом здійснюється на підставі договору про організацію транспортних послуг із перевезень тролейбусом, трамваєм, міською електричкою, фунікулером від 03.12.2019.

- (34) Наказом Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 11.06.2020 № 71-256 затверджено Методику розрахунку компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес – перевезення пасажирів міським пасажирським транспортом загального користування в місті Києві (далі – Методика).
- (35) 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, і заходи щодо уникнення та повернення компенсації у випадку надання надмірної компенсації.
- (36) Надавач надав розрахунок компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес на 2021 рік.
- (37) 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 послуги, що містяться в договорі про таку послугу;
 - за вирахуванням будь-якого доходу, що виникає під час виконання зобов'язань із надання відповідної публічної послуги, у тому числі отримання доходу від реклами чи будь-якої іншої діяльності, яка пов'язана з наданням відповідної публічної послуги;
 - за вирахуванням надходжень від тарифу чи будь-якого іншого доходу, отриманого під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання публічних послуг;
 - ураховується розумний прибуток;
 - дорівнює чистій фінансовій різниці.
- (38) Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) повідомив Комітет, що чиста фінансова різниця КП «Київпаstrанс» за 2021 рік становитиме 4 133 784,7 тис. грн, а саме:
- витрати, понесені у зв'язку з виконанням зобов'язання з надання публічної послуги: витрати на оплату праці, пально-мастильні матеріали, електроенергію, інші операційні витрати – 6 356 231,5 тис. грн;
 - за вирахуванням будь-якого доходу, що виникає під час виконання зобов'язань із надання відповідної публічної послуги, у тому числі отримання доходу від реклами чи будь-якої іншої діяльності, яка пов'язана з наданням відповідної публічної послуги, – 462 749,3 тис. грн;
 - за вирахуванням надходжень від тарифу чи будь-якого іншого доходу, отриманого під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання публічних послуг, – 1 759 697,5 тис. грн;
 - враховуючи розумний прибуток – 0 грн.
- (39) Відповідно до інформації, отриманої від Надавача, максимальний розмір підтримки КП «Київпаstrанс» у 2021 році становитиме 1 611 301,4 тис. грн (враховуючи зміни до умов надання державної допомоги), що не перевищуватиме чистої фінансової різниці.
- (40) КП «Київпаstrанс» не бере участі в інших тендерах на надання послуг із перевезення пасажирів міським транспортом, що проводяться за межами території компетентного місцевого органу влади.

- (41) КП «Київпастрас» здійснює ведення окремих рахунків та належно розподіляє витрати й доходи, які надходять із бюджету та від господарської 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 виконавчого органу Київської міської ради.

4. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

4.1. Щодо державної допомоги

- (42) 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.
- (43) 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.
- (44) Згідно з пунктом 18 частини першої статті 1 Закону чинна державна допомога - програма державної допомоги чи індивідуальна державна допомога, яка існувала на день набрання чинності цим Законом або щодо якої Уповноважений орган прийняв рішення про допустимість такої допомоги для конкуренції та строк дії якої ще не завершився.
- (45) Відповідно до пункту 10 частини першої статті 1 Закону неналежне використання державної допомоги – будь-яке використання державної допомоги її отримувачем, що суперечить рішенню Уповноваженого органу про допустимість такої допомоги для конкуренції.

4.2. Послуги, що становлять загальний економічний інтерес

- (46) 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.
- (47) 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.
- (48) 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.

- (49) 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».
- (50) 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.
- (51) 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.
- (52) 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.
- (53) 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.
- (54) 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.

- (55) Комісія також вважає, що послуги, які визначаються як ПЗЕІ, повинні бути адресовані громадянам або бути в інтересах суспільства в цілому.
- (56) Додатково, відповідно до рішення Європейського суду від 24.07.2003 № 280/00 *Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (далі – Рішення у справі *Altmark*, критерії у справі *Altmark*), умовою застосування статті 87 (1) Договору про заснування Європейського Співтовариства є те, що державна допомога має впливати на торгівлю між державами-членами. Надання транспортних послуг на місцевому чи регіональному рівні не виключає цього критерію. Проте державне фінансування, призначене для надання міських, замських 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.
- (57) 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.
- (58) 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 публічних 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 ЄС. Однак для того щоб така компенсація не була визнана державною допомогою, необхідно виконати ряд умов.
- (59) 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.

- (60) Повідомленням Комісії також встановлено детальні правила, якими буде задовольнятися кожен із критеріїв, передбачений Рішенням у справі Altmark.
- (61) Так, відповідно до першого критерію Рішення у справі Altmark на суб'єкта господарювання передбачено покладання зобов'язань із надання ПЗЕІ, які мають бути чітко визначені.
- У пункті 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.
- (62) Зміст другого критерію Рішення у справі Altmark розкрито в розділі 3.4 Повідомлення Комісії.
- (63) Відповідно до пунктів 54 – 55 Повідомлення Комісії методика, за якою розраховується розмір компенсації, повинна бути визначена заздалегідь об'єктивним та прозорим способом із метою уникнення надання суб'єкту господарювання економічних переваг порівняно з конкуруючими суб'єктами та необхідність попереднього встановлення цієї методики не означає, що компенсація повинна вираховуватися відповідно до певної формули, важливим є виключно те, щоб із самого початку було очевидно, яким способом компенсація буде розраховуватися.
- (64) 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.
- (65) 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.
- (66) Згідно із 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.

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

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

- (67) Якщо критеріїв у справі Altmark не дотримано, з урахуванням положень статей 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).
- (68) Згідно зі статтею 93 Договору ЄС допомога суб'єктам господарювання визнається сумісною з положеннями Договору ЄС, якщо вона забезпечує потреби координації транспорту або є відшкодуванням за виконання окремих зобов'язань, притаманних поняттю публічної послуги.
- (69) 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 із надання публічної послуги.
- (70) Відповідно до статті 2 Регламенту:
- договір на публічну послугу означає один або більше юридично обов'язкових актів, що підтверджують угоду між компетентним органом та оператором публічних 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;
 - компенсація за надання публічних 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 публічних послуг або пов'язаних із періодом, у якому ці послуги надавалися;
 - громадський пасажирський транспорт – це послуги загального економічного інтересу у сфері пасажирського транспорту, що надаються громадянам на недискримінаційній та постійній основі.
- (71) Статтею 3 Регламенту передбачено, що компенсація, надана компетентними органами для покриття витрат, пов'язаних із виконанням зобов'язання надавати публічні послуги, повинна обчислюватися таким чином, щоб запобігти надмірній компенсації. Контракт про надання публічних 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.

- (72) 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.
- (73) Відповідно до статті 4 Регламенту договір про надання публічних послуг та загальні правила повинні містити:
- чітко визначені зобов'язання щодо публічних 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 публічні 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.
- (74) 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.
- (75) 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 обумовлюються певною географічною ситуацією у найвіддаленіших регіонах, тривалість договору про надання транспортних послуг може бути збільшена максимум на 50 відсотків.
- (76) У пункті 2 статті 5 Регламенту передбачено, зокрема, що будь-який компетентний орган місцевої влади, що забезпечує надання публічних послуг, якщо це прямо не заборонено національним законодавством, може приймати рішення про самостійне надання послуг громадського пасажирського транспорту чи доручати надання публічних 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 у тендерних процедурах, предметом яких є надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади.

- (77) 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 зі спільним ринком. Така компенсація звільняється від обов'язку повідомлення про державну допомогу, передбаченого статтею 108 (3) Договору про заснування Європейського Співтовариства.
- (78) 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.
- (79) Отже, беручи до уваги зобов'язання України, передбачені статтею 264 Угоди, положення Регламенту та додатково – Рішення у справі Altmark, компенсація витрат суб'єкта господарювання є сумісною із наданням послуг загального економічного інтересу, якщо:
- суб'єкт господарювання має чітко визначені зобов'язання надавати публічні 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 публічні 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 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.

5. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ ПОВІДОМЛЕННЯ

5.1. Щодо віднесення послуг, які пов'язані з послугами перевезення пасажирів громадським транспортом, до ПЗЕІ

- (80) 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.
- (81) Роз'яснення термінів, що використовуються в частині другій глави 10 Угоди, наведено в додатку XXIII до глави 10 Угоди. У пункті «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.

- (82) 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.
- (83) 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.
- (84) 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 трамваєм – за лініями відповідно до затверджених в установленому порядку транспортних схем міст (регіонів).
- (85) Згідно із 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 із підвищеним рівнем забруднення довкілля та курортних регіонах;
 - створення сприятливих умов для виробництва вітчизняного рухомого складу та його удосконалення;
 - безбиткової роботи перевізників.
- (86) 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.
- (87) Згідно зі 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.

- (88) Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р, передбачено впровадження економічних та інших заходів стимулювання використання в містах екологічно більш чистих видів транспорту, зокрема електромобілів, міського електричного транспорту – метрополітенів, трамваїв, тролейбусів, електробусів, а також велосипедного (систем громадського прокату велосипедів) транспорту.
- (89) Згідно із 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.
- (90) Згідно із частиною першою статті 7 Закону України «Про автомобільний транспорт» забезпечення організації пасажирських перевезень на міських автобусних маршрутах загального користування покладається на виконавчий орган сільської, селищної, міської ради відповідного населеного пункту. Відповідно до вимог цього Закону відносини між органами місцевого самоврядування та перевізниками мають договірний характер.
- (91) Згідно із частиною першою статті 10 Закону України «Про автомобільний транспорт» тарифна політика на автомобільному транспорті має задовольняти підприємницький інтерес, забезпечувати розвиток автомобільного транспорту, стимулювати впровадження новітніх технологій перевезень, застосування сучасних типів транспортних засобів, а також сприяти вирішенню таких завдань:
- збільшення можливостей суб'єктів господарювання щодо забезпечення потреб споживачів у послугах, залучення інвестицій у розвиток автомобільного транспорту та досягнення сталих економічних умов роботи;
 - стимулювання конкуренції та появи нових суб'єктів господарювання, які належать до автомобільного транспорту;
 - забезпечення балансу між платоспроможним попитом на послуги та обсягом витрат на їх надання;
 - забезпечення стабільності, прозорості та прогнозованості тарифів.
- (92) Відповідно до статті 11 Закону України «Про автомобільний транспорт» надання соціально значущих послуг автомобільного транспорту здійснюється відповідно до законодавства з питань поставки продукції для державних потреб. Соціально значущими послугами автомобільного транспорту є послуги з перевезення пасажирів автобусними маршрутами загального користування за визначеними уповноваженими органами тарифами та на пільгових умовах відповідно до законодавства.
- (93) Згідно зі статтею 15 Закону України «Про автомобільний транспорт» розвиток автомобільного транспорту забезпечується підтримкою органів державної влади шляхом створення умов для:
- надання соціально значущих послуг такого транспорту;
 - придбання транспортних засобів та їх технічного обслуговування і ремонту;
 - стимулювання розвитку ринку відповідних послуг.
- (94) Згідно зі статтею 29 Закону України «Про автомобільний транспорт» органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування зобов'язані надати перевізникам, які

здійснюють пільгові перевезення пасажирів та перевезення пасажирів за регульованими тарифами, компенсацію відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт».

- (95) Відповідно до статті 37 Закону України «Про автомобільний транспорт» пільгові перевезення пасажирів, які відповідно до законодавства користуються такими правами, забезпечують автомобільні перевізники, які здійснюють перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування. При цьому автомобільному перевізнику, який здійснює перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, **забороняється відмовлятися від пільгового перевезення.**
- (96) Враховуючи викладене, з урахуванням визначення в пункті 14 статті 1 Закону та відповідного тлумачення в актах законодавства ЄС поняття ПЗЕІ, здійсненого відповідно до статті 264 Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, перевезення пасажирів громадським транспортом, а саме: автотранспортом та електротранспортом, пов'язане із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, що не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки та є послугами загального економічного інтересу.
- (97) Отже, надання підтримки КП «Київпаstrans» у вигляді субсидій та капітальних трансфертів у частині компенсації втрат перевізника від різниці в тарифах щодо надання послуг із перевезення пасажирів електричним та автомобільним транспортом та на 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 – є компенсацією витрат, які пов'язані з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес.

5.1. Оцінка заходу державної підтримки на відповідність критеріям у справі Altmark

- (98) 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.
- (99) Компенсація витрат суб'єкта господарювання, пов'язаних із наданням послуг, що становлять ПЗЕІ, не є державною допомогою у значенні статті 107 Договору ЄС, 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 «Київпаstrans» з обслуговування населення чітко встановлені та визначені Законом України «Про автомобільний транспорт», Законом України «Про міський електричний транспорт», Статутом, Договорами про організацію перевезень пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування міста Києва та Договором про організацію перевезень тролейбусом, трамваем, міською електричкою, фунікулером від 03.12.2019. Зокрема, договори містять чіткий перелік маршрутів, на яких КП «Київпаstrans» здійснює перевезення пасажирів, термін дії та методику розрахунку компенсації, контролю й перегляду компенсації та механізму для уникнення й повернення надмірної компенсації.

Отже, вимогу критерію дотримано;

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

Наказом Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 11.06.2020 № 71-256 затверджено Методику.

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 та повернення компенсації у випадку надання надмірної компенсації.

Відповідно до Методики здійснено розрахунок суми компенсації, яка не перевищує суми, необхідної для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними при наданні ПЗЕІ витратами та доходами суб'єкта господарювання від надання ПЗЕІ.

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.*

Наказом Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 11.06.2020 № 71-256 затверджено Методику.

Для обчислення чистої фінансової різниці відповідно до Методики 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 послуги, що містяться в договорі про таку послугу;
- за вирахуванням будь-якого доходу, що виникає під час виконання зобов'язань із надання відповідної публічної послуги, у тому числі отримання доходу від реклами чи будь-якої іншої діяльності, яка пов'язана з наданням відповідної публічної послуги;
- за вирахуванням надходжень від тарифу чи будь-якого іншого доходу, отриманого під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання публічних послуг;
- ураховується розумний прибуток;
- дорівнює чистій фінансовій різниці.

Відповідно до інформації, отриманої від Надавача, максимальний розмір підтримки КП «Київпастранс» у 2021 році становитиме 1 611 301,4 тис. грн (враховуючи зміни до умов надання державної допомоги), що не перевищуватиме чистої фінансової різниці на відповідний рік.

Отже, вимогу критерію дотримано:

- *суб'єкт господарювання, який надає ці послуги, повинен бути обраний шляхом проведення процедури публічних закупівель, при цьому процедура має бути відкритою, прозорою та недискримінаційною, яка дозволяє обрати надавача послуг, який міг би забезпечити ці послуги з найменшими витратами для населення. Отже, ключовим критерієм процедури закупівель має бути ціна на послугу. Ця умова не вважається виконаною, коли в тендерній процедурі подається лише одна пропозиція.*

Якщо такої процедури не було дотримано, рівень необхідної компенсації визначається на основі аналізу витрат, які є типовими для цього суб'єкта господарювання і який належним чином забезпечений транспортними засобами для здійснення цих послуг, враховуючи відповідний дохід підприємства та розумний прибуток.

КП «Київпаstrанс», яке здійснює перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, було обрано на конкурсних засадах, відповідно до протоколів засідань конкурсного комітету з проведення конкурсів щодо визначення перевізників пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування міста Києва, та визначено переможцем конкурсу з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах, крім тимчасових автобусних маршрутів.

Проте Надавач не надав інформації щодо аналізу витрат, які є типовими для цього суб'єкта господарювання, та забезпечення транспортними засобами для здійснення цих послуг, враховуючи відповідний дохід підприємства та розумний прибуток. Також відсутня інформація що під час конкурсу на перевезення пасажирів КП «Київпаstrанс» було обрано як підприємство, що надає послуги із перевезення пасажирів з найнижчою ціною пропозицією.

Отже, вимогу критерію не дотримано.

(100) Враховуючи викладене, чотирьох сукупних критеріїв Altmark кумулятивно не дотримано.

(101) Отже, державна підтримка Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) КП «Київпаstrанс» у формі субсидій на компенсацію втрат перевізника від різниці в тарифах та капітальних трансфертів на 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 – **не може вважатися компенсацією** обґрунтованих витрат на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини другої статті 3 Закону, що не є державною допомогою.

5.3. Визнання належності заходу підтримки до державної допомоги

5.3.1. Надання підтримки суб'єкту господарювання

(102) Статтею 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції» передбачено, що суб'єкт господарювання – юридична особа незалежно від організаційно-правової форми та форми власності чи фізична особа, що здійснює діяльність з виробництва, реалізації, придбання товарів, іншу господарську діяльність, у тому числі яка здійснює контроль над іншою юридичною чи фізичною особою; група суб'єктів господарювання, якщо один або декілька з них здійснюють контроль над іншими.

(103) Отже, КП «Київпаstrанс», якому надається підтримка у формі субсидій на компенсацію втрат перевізника від різниці в тарифах та капітальних трансфертів на 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, є суб'єктом господарювання в розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

5.3.2. Надання підтримки за рахунок місцевих ресурсів

- (104) У пункті 4 частини першої статті 1 Закону встановлено, що місцеві ресурси – рухоме і нерухоме майно, кошти місцевих бюджетів, інші кошти, земля, природні ресурси, що є у власності територіальних громад сіл, селищ, міст, районів у містах, об'єкти їх спільної власності, що перебувають в управлінні районних і обласних рад, майно, що належить Автономній Республіці Крим, управління яким здійснює Рада міністрів Автономної Республіки Крим.
- (105) Відповідно до статті 4 Закону державна допомога полягає у передачі ресурсів держави чи місцевих ресурсів окремим суб'єктам господарювання, а також у втратах доходів відповідних бюджетів.
- (106) Отже, надання підтримки КП «Київпаstrанс», якому надається підтримка у формі субсидій на компенсацію втрат перевізника від різниці в тарифах та капітальних трансфертів на 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, здійснюється за рахунок коштів місцевого бюджету міста Київ, тобто за рахунок місцевих ресурсів у розумінні Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

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

- (107) Згідно з пунктом 66 Повідомлення Європейської комісії щодо поняття державної допомоги, згідно зі статтею 107 (1) Договору ЄС, перевагою вважається будь-яка економічна вигода, яка була б недоступною для суб'єкта господарювання за звичайних ринкових умов, тобто за відсутності втручання держави. Разом із цим будь-яка компенсація витрат, пов'язаних із виконанням нормативних обов'язків, передбачає надання переваги відповідному суб'єкту господарювання (пункт 69 Повідомлення Комісії).
- (108) Повідомлена підтримка КП «Київпаstrанс» спрямована на компенсацію втрат перевізника від різниці в тарифах на 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.
- (109) Надання компенсації одному суб'єкту господарювання є вибірковою та встановлює для нього перевагу серед інших суб'єктів господарювання, що працюють на ринку надання послуг із перевезення пасажирів у місті Києві.
- (110) Отже, державна підтримка КП «Київпаstrанс» на компенсацію втрат перевізника від різниці в тарифах та співфінансування підпроектів є вибірковою і встановлює для нього перевагу серед інших суб'єктів господарювання, що працюють на ринку перевезень пасажирів громадським транспортом у місті Києві.

5.3.4. Спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції

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

- (112) Державна підтримка КП «Київпаstrанс» надає йому переваги, що покращують конкурентну позицію цього суб'єкта господарювання порівняно з іншими суб'єктами господарювання, які здійснюють або могли б здійснювати аналогічну господарську діяльність і які не отримують такої фінансової підтримки, і можуть спотворювати конкуренцію.

5.3.5. Віднесення повідомленої державної підтримки до державної допомоги

- (113) Повідомлена державна підтримка, яка надається КП «Київпаstrанс» у формі субсидій на компенсацію втрат перевізника від різниці в тарифах та капітальних трансфертів на 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, створює переваги для підприємства, що недоступні іншим суб'єктам господарювання у звичайних ринкових умовах, загрожує спотворенню економічної конкуренції, тому, як наслідок, є державною допомогою в розумінні Закону.

5.4. Оцінка допустимості державної допомоги

- (114) Відповідно до частини першої статті 6 Закону державна допомога може бути визнана допустимою, якщо вона надається для цілей, зокрема, виконання загальнодержавних програм розвитку або розв'язання соціальних та економічних проблем загальнонаціонального характеру.
- (115) 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, перевезення пасажирів громадським транспортом, а саме електротранспортом, пов'язане із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, що не можуть надаватися на комерційній основі без державної допомоги та є послугами загального економічного інтересу, і така державна допомога може бути визнана допустимою відповідно до частини першої статті 6 Закону.
- (116) Якщо критеріїв у справі Altmark не дотримано, для проведення відповідної оцінки допустимості державної допомоги під час надання послуг громадського транспорту для оцінки використовується Регламент.
- (117) *Відповідно до статті 1 Регламенту 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.*
- (118) 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.
- (119) Згідно зі статтею 11 Закону України «Про міський електричний транспорт»:

- відносини замовників з перевізниками регулюються згідно із законодавством, а також договором про організацію надання транспортних послуг;
- у договорі про організацію транспортних послуг визначаються обсяги і якість транспортних послуг за маршрутами (лініями) згідно з розкладом руху, вартість перевезення пасажирів, обов'язки та права сторін, порядок та строки проведення розрахунків, інші умови надання транспортних послуг;
- типовий договір про організацію надання транспортних послуг затверджується Кабінетом Міністрів України;
- підставою для укладення договору про організацію надання транспортних послуг є замовлення на пасажирські перевезення міським електричним транспортом, у якому повинні враховуватись державні соціальні нормативи на транспортні послуги, а також спроможність перевізника забезпечити їх необхідний обсяг;
- договір про організацію транспортних послуг укладається на основі типового договору не пізніше ніж за квартал до початку його дії на строк не менше року.

(120) Згідно із 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.

(121) Згідно із частиною першою статті 7 Закону України «Про автомобільний транспорт» забезпечення організації пасажирських перевезень на міських автобусних маршрутах загального користування покладається на виконавчий орган сільської, селищної, міської ради відповідного населеного пункту. Відповідно до вимог цього Закону відносини між органами місцевого самоврядування та перевізниками мають договірний характер.

(122) Згідно із частиною першою статті 10 Закону України «Про автомобільний транспорт» тарифна політика на автомобільному транспорті має задовольняти підприємницький інтерес, забезпечувати розвиток автомобільного транспорту, стимулювати впровадження новітніх технологій перевезень, застосування сучасних типів транспортних засобів, а також сприяти вирішенню таких завдань:

- збільшення можливостей суб'єктів господарювання щодо забезпечення потреб споживачів у послугах, залучення інвестицій у розвиток автомобільного транспорту та досягнення сталих економічних умов роботи;
- стимулювання конкуренції та появи нових суб'єктів господарювання, які належать до автомобільного транспорту;
- забезпечення балансу між платоспроможним попитом на послуги та обсягом витрат на їх надання;
- забезпечення стабільності, прозорості та прогнозованості тарифів.

(123) Відповідно до статті 11 Закону України «Про автомобільний транспорт» надання соціально значущих послуг автомобільного транспорту здійснюється відповідно до законодавства з питань поставки продукції для державних потреб. Соціально значущими послугами автомобільного транспорту є послуги з перевезення пасажирів автобусними маршрутами загального користування за визначеними уповноваженими органами тарифами та на пільгових умовах відповідно до законодавства.

- (124) Згідно зі статтею 15 Закону України «Про автомобільний транспорт» розвиток автомобільного транспорту забезпечується підтримкою органів державної влади шляхом створення умов для:
- надання соціально значущих послуг такого транспорту;
 - придбання транспортних засобів та їх технічного обслуговування і ремонту;
 - стимулювання розвитку ринку відповідних послуг.
- (125) Згідно зі статтею 29 Закону України «Про автомобільний транспорт» органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування зобов'язані надати перевізникам, які здійснюють пільгові перевезення пасажирів та перевезення пасажирів за регульованими тарифами, компенсацію відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт».
- (126) Відповідно до статті 37 Закону України «Про автомобільний транспорт» пільгові перевезення пасажирів, які відповідно до законодавства користуються такими правами, забезпечують автомобільні перевізники, які здійснюють перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування. При цьому автомобільному перевізнику, який здійснює перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, забороняється відмовлятися від пільгового перевезення.
- (127) На підставі наведеного та інформації, наданої в Повідомленні, підтримка надається КП «Київпастрас» за рахунок бюджету міста Києва, тобто за рахунок місцевих ресурсів.

Отже, вимогу критерію дотримано.

- (128) *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.*
- (129) *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.*
- (130) Наказом Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 11.06.2020 № 71-256 затверджено Методику.
- Для обчислення чистої фінансової різниці відповідно до Методики 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 послуги, що містяться в договорі про таку послугу;
 - за вирахуванням будь-якого доходу, що виникає під час виконання зобов'язань із надання відповідної публічної послуги, у тому числі отримання доходу від реклами чи будь-якої іншої діяльності, яка пов'язана з наданням відповідної публічної послуги;
 - за вирахуванням надходжень від тарифу чи будь-якого іншого доходу, отриманого під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання публічних послуг;
 - ураховується розумний прибуток;
 - дорівнює чистій фінансовій різниці.

(131) Відповідно до інформації, отриманої від Надавача, максимальний розмір підтримки КП «Київпаstrанс» у 2021 році становитиме 1 611 301,4 тис. грн (враховуючи зміни до умов надання державної допомоги), що не перевищуватиме чистої фінансової різниці на відповідний рік.

Отже, вимогу критерію дотримано.

(132) *Відповідно до статті 4 Регламенту договір про надання публічних послуг та загальні правила повинні містити:*

- *чітко визначені зобов'язання щодо публічних 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 публічні послуги загального інтересу, з урахуванням доходу, який залишається в підприємства, та розумного рівня прибутку;*
- *механізми визначення розподілу витрат, пов'язаних із наданням послуг. Витрати можуть включати, зокрема, витрати на персонал, енергію, витрати на інфраструктуру, технічне обслуговування та ремонт транспортних засобів загального користування, рухомого складу.*

(133) КП «Київпаstrанс» для здійснення перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування було обрано на конкурсних засадах, відповідно до протоколів засідань конкурсного комітету з проведення конкурсів щодо визначення перевізників пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування міста Києва, та КП «Київпаstrанс» здійснює перевезення пасажирів на підставі укладених договорів.

(134) Перевезення пасажирів електротранспортом здійснюються на підставі договору про організацію транспортних послуг із перевезень тролейбусом, трамваєм, міською електричкою, фунікулером від 03.12.2019.

(135) Договори містять чіткий перелік маршрутів, на яких КП «Київпаstrанс» здійснює перевезення пасажирів, термін дії та методику розрахунку компенсації, контролю й перегляду компенсації і механізму для уникнення й повернення надмірної компенсації.

Отже, вимогу критерію дотримано.

(136) *Компетентний орган місцевого самоврядування, якщо це прямо не заборонено національним законодавством, може приймати рішення про самостійне надання послуг громадського пасажирського транспорту. При вирішенні, чи здійснює компетентний орган контроль над підприємством, беруться до уваги: ступінь представництва органу влади в керівних або наглядових органах, право власності, вплив та контроль над стратегічними рішеннями чи індивідуальними управлінськими рішеннями, відповідно до пункту 2 статті 5 Регламенту.*

- (137) 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).
- (138) Засновником та власником КП «Київпаstrанс» є територіальна громада міста Києва, від імені якої виступають Київська міська рада та уповноважені нею органи.
- (139) 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.
- (140) Згідно зі Статутом КП «Київпаstrанс» майно КП «Київпаstrанс» перебуває в комунальній власності територіальної громади міста Києва й закріплюється за ним на праві господарського відання, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.

Отже, вимогу критерію дотримано.

- (141) ***Відповідно до вимог пункту 5 додатка до Регламенту для підвищення прозорості та уникнення перехресного субсидіювання, коли суб'єкт господарювання не тільки здійснює перевезення пасажирів громадським транспортом, але й займається іншими видами діяльності, рахунки щодо надання послуг з перевезення пасажирів повинні бути відокремлені.***
- (142) КП «Київпаstrанс» здійснює ведення окремих рахунків та належно розподіляє витрати й доходи, які надходять із бюджету та від господарської 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 виконавчого органу Київської міської ради.

Отже, вимогу критерію дотримано.

- (143) Тобто, вимог та норм Регламенту дотримано в повному обсязі.

- (144) Враховуючи викладене, державна допомога, яка надається відповідно до внесених змін до умов чинної державної допомоги:

- у формі субсидій на компенсацію втрат перевізника від різниці в тарифах щодо надання послуг із перевезення пасажирів електричним та автомобільним транспортом, що виділяється на підставі рішення Київської міської ради від 22.04.2021 № 574/615 «Про внесення змін до рішення Київської міської ради від 24.12.2020 № 24/24 «Про бюджет міста Києва на 2021 рік» комунальному підприємству «Київпаstrанс» на період з 01.01.2021 по 31.12.2021 у сумі 332 660 100 грн;

- у формі капітальних трансфертів на 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 рішення Київської міської ради від 24.12.2020 № 24/24 «Про бюджет міста Києва на 2021 рік» комунальному підприємству «Київпаstrанс» на період з 01.01.2021 по 31.12.2021 у сумі 116 265 000 грн,
є допустимою для конкуренції відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

(145) 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».

Враховуючи викладене, керуючись статтею 7 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтею 8 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та пунктом 5 розділу V Порядку подання та оформлення повідомлень про нову державну допомогу та про внесення змін до умов чинної державної допомоги, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 04.03.2016 № 2-рп, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 04.04.2016 за № 501/28631 (із змінами, внесеними розпорядженням Антимонопольного комітету України від 13.09.2018 № 18-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 27.11.2018 за № 1337/32789), на підставі інформації, наданої Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), Тимчасова адміністративна колегія Антимонопольного комітету України

ПОСТАНОВИЛА:

Визнати, що державна допомога, яка надається відповідно до внесених змін до умов чинної державної допомоги:

- у формі субсидій на компенсацію втрат перевізника від різниці в тарифах щодо надання послуг із перевезення пасажирів електричним та автомобільним транспортом, що виділяється на підставі рішення Київської міської ради від 22.04.2021 № 574/615 «Про внесення змін до рішення Київської міської ради від 24.12.2020 № 24/24 «Про бюджет міста Києва на 2021 рік» комунальному підприємству «Київпаstrанс» на період з 01.01.2021 по 31.12.2021 у сумі 332 660 100 (триста тридцять два мільйони шістьсот шістдесят тисяч сто) гривень;
- у формі капітальних трансфертів на 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 рішення Київської міської ради від 24.12.2020 № 24/24 «Про бюджет міста Києва на 2021 рік» комунальному підприємству «Київпаstrанс» на період з 01.01.2021 по 31.12.2021 у сумі 116 265 000 (сто шістнадцять мільйонів двісті шістдесят п'ять тисяч) гривень,
є допустимою для конкуренції 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 Колегії

О. МУЗИЧЕНКО