



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ

06 лютого 2020 р.

Київ

№ 107-р

Про результати розгляду
справи про державну допомогу

За результатами розгляду повідомлення про нову державну допомогу, надісланого Харківською міською радою, яке надійшло на Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 19427 (вх. № 463-ПДД від 17.07.2019) (далі – Повідомлення), розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 09.09.2019 № 01/303-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/90-19-ДД про державну допомогу для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції (далі – Справа).

Антимонопольний комітет України, розглянувши матеріали справи № 500-26.15/90-19-ДД про державну допомогу та подання з попередніми висновками від 27.12.2019 № 500-26.15/90-19-ДД/593-спр,

ВСТАНОВИВ:

1. ПОРЯДОК ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ПІДТРИМКУ

- (1) Харківською міською радою відповідно до статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про нову державну допомогу, яке надійшло на Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 19427 (вх. № 463-ПДД від 17.07.2019).
- (2) За результатами розгляду повідомлення про державну допомогу розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 09.09.2019 № 01/303-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/90-19-ДД для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції. Листом Антимонопольного комітету України (далі – Комітет) від 10.09.2019 № 500-29/01-11347 направлено копію зазначеного розпорядження на адресу Харківської міської ради. На офіційному вебпорталі Комітету опубліковано інформацію про початок розгляду справи про державну допомогу із зверненням до всіх заінтересованих осіб щодо подання ними протягом 30 календарних днів вмотивованих заперечень та зауважень щодо надання державної допомоги та іншої інформації в зв'язку з розглядом справи про державну допомогу.
- (3) Листом від 13.11.2019 № 500-29/01-14747 Комітет звернувся до Харківської міської ради щодо надання додаткової інформації.
- (4) Листом від 29.11.2019 № 3830/0/78-19 (вх. Комітету № 5-01/14504 від 04.12.2019) Харківською міською радою надано додаткову інформацію.

2. ВІДОМОСТІ ТА ІНФОРМАЦІЯ ВІД НАДАВАЧА ПІДТРИМКИ

2.1. Надавач підтримки

- (5) Харківська міська рада (61200, майдан Конституції, 7, ідентифікаційний код юридичної особи 04059243).

2.2. Отримувач підтримки

- (6) Комунальне підприємство «Харківський метрополітен» (далі – КП «Харківський метрополітен») (61052, м. Харків, вул. Різдва, 29, ідентифікаційний код юридичної особи 04805918).

2.3. Мета (ціль) підтримки

- (7) Метою (ціллю) підтримки є:
- сприяння окремим видам господарської діяльності;
 - надання населенню високоякісних транспортних послуг за рахунок збільшення кількості рухомого складу на лініях;
 - скорочення інтервалу руху та підвищення комфорту перевезень;
 - реалізація інвестиційного проєкту «Оновлення рухомого складу Харківського метрополітену».

2.4. Очікуваний результат

- (8) Придбання 35 вагонів метрополітену (7 поїздів).

2.5. Форма підтримки

- (9) Гарантія.

2.6. Обсяг підтримки

- (10) Місцева гарантія забезпечує виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим КП «Харківський метрополітен» у Міністерства фінансів України за угодою про передачу коштів позики між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Харківською міською радою та КП «Харківський метрополітен» для реалізації інвестиційного підпроєкту «Оновлення рухомого складу Харківського метрополітену», основними умовами якого є:
- обсяг та валюта кредиту – 45 000 000 євро;
 - строк кредиту – до 22 років;
 - гарантія покриває 100 відсотків кредитної суми;
 - плата позичальника за отримання місцевої гарантії встановлена в розмірі однієї гривні в місяць на строк дії угоди про передачу коштів позики.

2.7. Підстава для надання підтримки

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

- (14) Постанова Кабінету Міністрів України від 14.05.2012 № 541 «Про затвердження Порядку надання місцевих гарантій».
- (15) 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).
- (16) Висновок щодо доцільності залучення кредиту Європейського інвестиційного банку для реалізації підпроєкту «Оновлення рухомого складу Харківського метрополітену».
- (17) Наказ Міністерства фінансів України від 24.04.2019 № 173 «Про погодження обсягу та умов надання місцевих гарантій Харківською міською радою у 2019 році».
- (18) Рішення 16 сесії 7 скликання Харківської міської ради від 08.11.2017 № 845/17 «Про підтримку Харківською міською радою отримання комунальними підприємствами позик міжнародних фінансових організацій для реалізації інвестиційних проєктів».
- (19) Рішення 23 сесії 7 скликання Харківської міської ради від 28.11.2018 № 1340/18 «Про надання згоди на укладання та узгодження умов Угоди про передачу коштів позики Проєкт «Міський громадський транспорт України» підпроєкт «Оновлення рухомого складу Харківського метрополітену» під гарантію Харківської міської ради».
- (20) Рішення 24 сесії 7 скликання Харківської міської ради від 19.12.2018 № 1429/18 «Про надання гарантії Харківської міської ради для забезпечення виконання зобов'язань КП «Харківський метрополітен» за кредитом на виконання Проєкту «Міський громадський транспорт України» Підпроєкт «Оновлення рухомого складу Харківського метрополітену».
- (21) Рішення 25 сесії 7 скликання Харківської міської ради від 27.02.2019 № 1519/19 «Про внесення змін до рішення 24 сесії Харківської міської ради 7 скликання від 19.12.2018 № 1429/18 «Про надання гарантії Харківської міської ради для забезпечення виконання зобов'язань КП «Харківський метрополітен» за кредитом на виконання Проєкту «Міський громадський транспорт України» Підпроєкт «Оновлення рухомого складу Харківського метрополітену».

2.8. Тривалість підтримки

- (22) З 02.04.2020 по 20.04.2043.

3. ІНФОРМАЦІЯ ЩОДО ПІДТРИМКИ

- (23) Місто Харків є другим за розміром в Україні з населенням в 1,4 млн мешканців. Транспортні перевезення в місті забезпечуються приватним транспортом та широкою мережею громадського транспорту (метрополітен, тролейбус, трамвай та автобус). Метрополітен працює в місті з 1975 року.
- (24) Пасажирські перевезення міським підземним електротранспортом виконує КП «Харківський метрополітен».
- (25) КП «Харківський метрополітен» утворене з метою якісного задоволення потреб населення в безпечних перевезеннях лініями метрополітену, задоволення суспільних та особистих потреб шляхом систематичного здійснення виробничої, науково-дослідної, торговельної, іншої як підприємницької, так і некомерційної господарської діяльності.
- (26) Послугами метрополітену протягом року користується близько 206 млн пасажирів, що становить понад 564 тис. пасажирів на добу. Частка Харківського метрополітену в

загальноміських перевезеннях становить 40 % загальноміського пасажирського транспортного обігу в Харкові.

- (27) На 01 січня 2017 року КП «Харківський метрополітен» володіє 327 вагонами метро, які використовуються для перевезення пасажирів. Вік 308 вагонів (94 % загального парку) становить понад 15 років.
- (28) КП «Харківський метрополітен» є збитковим. Протягом останніх років, у зв'язку з обмеженими можливостями державного та міського бюджетів, кошти на оновлення рухомого складу не передбачались.
- (29) З метою приведення тарифів на послуги з перевезення пасажирів метрополітеном у відповідність з економічно обґрунтованими витратами, рішенням Виконавчого комітету Харківської міської ради від 22.05.2019 № 348 «Про встановлення тарифу на послугу з перевезення пасажирів метрополітеном» встановлено тариф у розмірі 8,00 грн за одне пасажироперевезення.
- (30) Встановлений тариф покриває експлуатаційні витрати підприємства на підтримку функціонування інфраструктури. Розрахунок тарифу проводиться на підставі норм витрат матеріалів, періодичності виконання ремонтів та поточного технічного обслуговування основних засобів.
- (31) Враховуючи знос основних технологічних засобів метрополітену – 87,5 %, інфраструктура підприємства потребує великих капіталовкладень у заміну великих вузлів основних засобів, які морально застаріли та фізично зношені. Джерелом фінансування відновлення інфраструктури є тільки амортизаційні відрахування, які включені до чинного тарифу, однак їх замало для проведення повної модернізації обладнання та основних технологічних засобів, які постійно експлуатуються в підземних тунелях понад 44 роки.
- (32) У КП «Харківський метрополітен» експлуатується 142 од. вагонів типів Еж-3, Ем-508Т із середнім рівнем зносу 91,27 %.
- (33) Вагони типів Еж-3, Ем-508Т становлять переважну більшість парку вагонів та є найстарішим типом вагонів у КП «Харківський метрополітен».
- (34) Зазначені вагони використовуються з початку введення в експлуатацію метрополітену і на теперішній час знаходяться практично на межі відпрацювання їх морально-технічного ресурсу. Завершується термін служби кузовів вагонів, визначений заводом-виробником, що унеможливило їх подальшу експлуатацію. З технічної точки зору у вагонах цього типу використовується найбільш примітивна система тягового електроприводу з реостатно-контакторною системою керування та тяговими двигунами постійного струму. Зазначений тип електроприводу має низьку надійність, високий рівень споживання електроенергії (65 Вт-год/т-км), потребує постійного обслуговування та посиленого догляду. Обсяги трудовитрат, запчастин, матеріалів та комплектувальних постійно збільшуються, враховуючи рівень зношення вузлів обладнання. При цьому більшість видів запчастин до вагонів вже не випускаються заводами-виробниками через застарілість вагонів цього типу, а отже, і відсутність попиту на них. Це обумовлено тим, що вагони подібного типу не випускаються вже декілька десятиків років.

- (35) Отже, за сучасними вимогами до вагонів метрополітену вагони цього типу не відповідають більшості критеріїв, таких як: рівень надійності, енергоспоживання, належний рівень комфорту для пасажирів та машиніста. В Україні та за кордоном вагони такого типу були замінені на нові або повністю переобладнані на вагони з тяговим асинхронним електроприводом.
- (36) Також у КП «Харківський метрополітен» експлуатується 112 вагонів серії 81 - 717/714 із середнім рівнем зносу 96,18-96,98 %. Вагони серії 81-717/714 та їх модифікації (81-717.5, 81-714.5) вже на початку їх випуску вважалися технічно застарілими, оскільки мали реостатно-контакторну систему керування тягового електроприводу з двигунами постійного струму і мало чим відрізнялися від вагонів типу Еж-3, Ем-508Т. У світі на часи їх виробництва вже масово вироблялися та експлуатувалися вагони з імпульсними (безконтактними) системами керування двигунами постійного струму, побудованими на тогочасній сучасній електронній базі. Вагони серії 81-717/714 передбачались як проміжний етап до тих пір, доки не буде розроблена та відпрацьована технологія імпульсного керування електродвигунами постійного струму або тяговими асинхронними двигунами. Незначні доробки, застосовані при виробництві, суттєво не вплинули на зниження рівня споживання електроенергії та загального рівня надійності, а лише покращували деякі вторинні параметри (наприклад, застосовано примусову вентиляцію салонів вагонів, видозмінено окремі види релейно-контактної апаратури тощо).
- (37) Отже, на цей час вагони серії 81-717/714 є морально й технічно застарілими та такими, що не відповідають сучасним вимогам до рухомого складу.
- (38) Одночасно в КП «Харківський метрополітен» експлуатується 40 вагонів моделі 81 - 718/719 із середнім рівнем зносу 91,92 %. Вагони моделей 81-718/719 КП «Харківський метрополітен» перших партій були практично дослідними зразками, на яких здійснювалося доопрацювання імпульсної системи керування. Вагони моделей 81-718/719 з тиристорно-імпульсною системою керування двигунами постійного струму мають кращі показники за рівнем енергоспоживання порівняно з вагонами з реостатно-контакторною системою керування. При цьому надійність такої моделі вагонів так і не було забезпечено належним чином, тому для обслуговування та ремонту потребуються значні трудовитрати.
- (39) На теперішній час технічно-елементна база, на якій побудована система керування електроприводом, застаріла. Випуск більшості зразків напівпровідникових пристроїв та радіоелектронних компонентів завершується або буде зупинено в найближчій перспективі. Практично вся елементна база до вагонів цієї моделі не виробляється в Україні та світі. Блоки керування вагонами та тяговим електроприводом побудовані на логічних радіоелектронних компонентах (схемах), у той час як у світі вже десятиріччями використовуються мікропроцесорні технології.

3.1. Інформація щодо умов надання підтримки

- (40) Місцева гарантія Харківської міської ради надається для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим КП «Харківський метрополітен» у Міністерства фінансів України за угодою про передачу коштів позики між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Харківською міською радою та КП «Харківський метрополітен» для реалізації інвестиційного підпроєкту «Оновлення рухомого складу Харківського метрополітену»

(далі – Підпроект), який спрямований на поліпшення якості перевезення пасажирів міста, а саме на придбання 35 вагонів метро.

- (41) Згідно з Фінансовою угодою Європейський інвестиційний банк (далі – ЄІБ) погодився надати Україні кредит у сумі 200 000 000,00 євро із власних ресурсів ЄІБ.
- (42) Згідно з пунктом 5 Преамбули Фінансової угоди загальна вартість проєкту «Міський громадський транспорт України» відповідно до розрахунків ЄІБ становить 400 000 000 євро (чотириста мільйонів євро). Позичальник заявив про намір фінансувати зазначений проєкт у розмірі 200 000 000 євро (двісті мільйонів євро) за рахунок коштів позики ЄІБ, а решту суми в розмірі 200 000 000 євро (двісті мільйонів євро) – за рахунок позик, що будуть надані іншими міжнародними фінансовими установами, Інвестиційних грантів та інших фінансових ресурсів, які є в наявності в Кінцевих бенефіціарів, що в будь-якому випадку не передбачатиме звернення по допомогу до ЄІБ.
- (43) Кредит надається з метою розвитку інфраструктури міського пасажирського транспорту, зокрема відновлення систем міського громадського транспорту в містах України, які знаходяться під контролем уряду Позичальника і здебільшого спрямовані на інвестиції, пов'язані із заміною або відновленням рухомого складу пасажирського транспорту, який належить міським громадам, та покращенням інфраструктури, яка може мати принципове значення для підтримки модернізації рухомого складу. Реалізацією підпроектів будуть займатися міські ради та/або компанії чи підприємства громадського пасажирського транспорту, які належать міським громадам (кожна з яких окремо йменується **«Кінцевий бенефіціар»**, а всі разом – **«Кінцеві бенефіціари»**).
- (44) Згідно з пунктом 7 Преамбули Фінансової угоди, позичальник в особі Міністерства фінансів України, у співпраці з Міністерством інфраструктури України та у разі потреби – з відповідною міською радою, надає Кредит (як визначено нижче) кожному Кінцевому бенефіціару відповідно до угоди про передачу коштів позики), сторонами якої, зокрема, будуть Міністерство фінансів України, Міністерство інфраструктури України, відповідний Кінцевий бенефіціар та у відповідних випадках – міська рада.
- (45) Згідно з пунктом 7 Преамбули Фінансової угоди позичальник в особі Міністерства інфраструктури України здійснюватиме загальний нагляд та відповідатиме за реалізацію проєкту «Міський громадський транспорт України», у тому числі за створення групи з управління та підтримки проєкту у складі Міністерства інфраструктури України, та забезпечить створення груп впровадження проєкту у складі кожного Кінцевого бенефіціара.
- (46) Основна мета Підпроекту – створення умов для надання населенню високоякісних транспортних послуг за рахунок збільшення кількості рухомого складу на лініях, скорочення інтервалу руху та підвищення комфорту перевезень. Забезпечення стабільного функціонування, подальшого розвитку Харківського метрополітену, підвищення рівня його технічного оснащення.
- (47) Підпроект передбачає закупівлю 35 нових вагонів метрополітену (7 поїздів) на суму 45 000 000 євро без ПДВ.
- (48) Буде замінено рухомий склад, який знаходиться в критичному стані, і виведено з експлуатації у наступні три роки. Закупівля нових одиниць вагонів надасть

можливість оновлення наявного рухомого складу, технічний знос якого збігає до 100 % зносу та за строками служби потребує заміни, а також відшкодує наявний дефіцит парку вагонів у зв'язку із запланованим розвитком метрополітену.

(49) Загальна мета Підпроєкту – забезпечення ефективних перевезень громадським підземним електротранспортом у місті Харкові.

(50) Особливими завданнями Підпроєкту є:

- покращити економічну ефективність метрополітену та забезпечити неперервність надання послуг;
- зменшити відтік руху на альтернативні види транспорту внаслідок погіршення стану рухомого складу;
- покращити якість досвіду поїздок громадським транспортом завдяки підвищенню стандартів якості;
- скоротити час поїздки громадським транспортом для транспортних засобів та пасажирів без погіршення умов руху.

(51) Місцева гарантія Харківської міської ради надається для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим КП «Харківський метрополітен» у Міністерства фінансів України за угодою про передачу коштів позики між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Харківською міською радою та КП «Харківський метрополітен» для реалізації інвестиційного підпроєкту «Оновлення рухомого складу Харківського метрополітену», основними умовами якої є:

- обсяг та валюта кредиту – 45 000 000 євро;
- строк кредиту – до 22 років, погашення здійснюється рівними платежами кожні шість місяців після завершення пільгового періоду повернення коштів, що становить до 60 місяців;
- відсоткова ставка за користування кредитними коштами відповідно до умов Фінансової угоди визначається на дату вибірки траншів та дорівнює фіксованій ставці або шестимісячній Європейській міжбанківській ставці пропозиції (EURIBOR) плюс спред (до 2,5 відсотка);
- сплата відсотків за користування кредитними коштами здійснюється щопіврічними платежами відповідно до умов, визначених угодою про передачу коштів позики;
- частина комісії за проведення оцінки ЄІБ у розмірі 50 000 євро щодо Фінансової угоди, яка сплачується Україною відповідно до пункту 1.08 Статті 1 Фінансової угоди, вважається частиною коштів позики, наданою кінцевому бенефіціару, та розраховується шляхом множення суми комісії за проведення оцінки ЄІБ на частку від ділення частини коштів позики на загальну суму позики до 0,25 відсотка;
- розмір плати за надання кредитних коштів становить 0,5 відсотка річних вибраної та непогашеної суми позики відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 26.10.2016 № 805-р «Про залучення позики від Європейського інвестиційного банку для реалізації проєкту «Міський громадський транспорт України».

(52) Місцева гарантія діє протягом строку дії угоди про передачу коштів позики (22 роки), але в будь-якому разі до повного виконання боргових зобов'язань кінцевого бенефіціара (КП «Харківський метрополітен»). Плата позичальника за отримання місцевої гарантії встановлена в розмірі однієї гривні в місяць на строк дії угоди про передачу коштів позики.

(53) Пунктом 6.01 статті 6 Фінансової угоди передбачено, що позичальник використовує всі запозичені ним за цією угодою кошти виключно для виконання проєкту «Міський

громадський транспорт України» через фінансування Підпроектів, які є предметом Запитів на виділення коштів, схвалених Банком, і за умови попередньої письмової згоди ЄІБ, технічної підтримки якої вимагає Керівний комітет, група з управління та підтримки проєкту та/або група впровадження проєкту, та яка є необхідною для реалізації проєкту «Міський громадський транспорт України».

(54) Відповідно до пункту 6.04 статті 6 Фінансової угоди, позичальник (КП «Харківський метрополітен») забезпечує таке:

1. Кожен Кінцевий бенефіціар придбає устаткування, отримає послуги та замовить роботи для кожного Підпроекту у рамках прийнятної процедури закупівель, що відповідає вимогам Банку та його політичним принципам і стандартам, зазначеним в його Посібнику з питань закупівель та викладеним у посібнику з процедур програми.
2. Кожен Кінцевий бенефіціар:
 - дозволяє незалежним спостерігачам відвідувати його приміщення під час усіх етапів проведення тендерів та надає право Банку щодо проведення тендерів за кожним Підпроектом, а саме: розглядає звіти з оцінки до їх схвалення відповідними комітетами з оцінки та визначає місце проведення оцінки тендерних пропозицій та спосіб отримання й зберігання тендерних пропозицій; забезпечує, що кожен Кінцевий бенефіціар гарантуватиме, що всі договори за Підпроектом, що передбачається закупити після Дати набуття чинності цією Угодою (відповідно до принципів і стандартів закупівель згідно із наведеним вище пунктом (а)), мають містити:
 - 1) вимогу до відповідного підрядника оперативно інформувати Банк і Позичальника про обґрунтоване обвинувачення, скаргу або інформацію про Заборонену поведінку щодо Підпроекту;
 - 2) вимогу до відповідного підрядника вести бухгалтерські книги й записи щодо усіх фінансових операцій та видатків у зв'язку з Підпроектом;
 - 3) право Банку, у випадку підозри щодо Забороненої поведінки, переглядати бухгалтерські книги й записи відповідного підрядника щодо усіх фінансових операцій та видатків у зв'язку з Підпроектом та робити копії документів у тому обсязі, наскільки це дозволено законодавством.

(55) Відповідно до пункту 6.04 статті 6 Фінансової угоди позичальник (КП «Харківський метрополітен») забезпечує, щоб до завершення відповідного Підпроекту кожен Кінцевий бенефіціар уклав договір на надання послуг міського громадського транспорту з відповідним транспортним органом (управлінням) з урахуванням вимог Регламенту № 1370/2007 стосовно фінансового та організаційного управління наземним пасажирським транспортом або за формою і змістом, які відповідають вимогам ЄІБ.

4. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

(56) Відповідно до пункту 1 частини першої статті 1 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» (далі – Закон) державна допомога суб'єктам господарювання (далі – державна допомога) – підтримка у будь-якій формі суб'єктів господарювання за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів, що спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції, створюючи переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності.

(57) Отже, державна підтримка є державною допомогою, якщо одночасно виконуються такі умови:

- підтримка надається суб'єкту господарювання;
- державна підтримка здійснюється за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів;
- підтримка створює переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності;
- підтримка спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції.

(58) Статтею 6 Закону передбачено, що державна допомога може бути визнана допустимою, якщо надається для таких цілей, зокрема, як сприяння окремим видам господарської діяльності та виконання загальнодержавних програм розвитку або розв'язання соціальних та економічних проблем загальнонаціонального характеру.

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

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

(60) Відповідно до частини другої статті 17 Бюджетного кодексу України місцеві гарантії можуть надаватися за рішенням Верховної Ради Автономної Республіки Крим, відповідної міської ради для забезпечення повного або часткового виконання боргових зобов'язань суб'єктів господарювання – резидентів України, що належать до комунального сектору економіки, розташовані на відповідній території та здійснюють на цій території реалізацію інвестиційних проектів, метою яких є розвиток комунальної інфраструктури або впровадження ресурсозберігаючих технологій.

(61) Відповідно до частини третьої статті 17 Бюджетного кодексу України державні/місцеві гарантії надаються на умовах платності, строковості, а також забезпечення виконання зобов'язань у спосіб, передбачений законом.

(62) Обов'язковою умовою надання місцевої гарантії є укладення договору між відповідним місцевим фінансовим органом та суб'єктом господарювання про погашення заборгованості суб'єкта господарювання перед територіальною громадою міста за виконання гарантійних зобов'язань. Істотними умовами такого договору мають бути зобов'язання суб'єкта господарювання:

- внести плату за надання місцевої гарантії;
- надати майнове або інше забезпечення виконання зобов'язань за гарантією;
- відшкодувати витрати місцевого бюджету, пов'язані з виконанням гарантійних зобов'язань;
- сплатити пеню за прострочення відшкодування зазначених витрат. Пеня нараховується за кожний день прострочення сплати заборгованості в національній валюті з розрахунку 120 відсотків річних облікової ставки Національного банку

- України за офіційним курсом гривні до іноземної валюти, встановленим Національним банком України на день нарахування пені;
- надати гаранту права на договірне списання банком коштів із рахунків суб'єкта господарювання на користь гаранта.
- (63) Державні (місцеві) гарантії не надаються для забезпечення боргових зобов'язань суб'єктів господарювання, якщо безпосереднім джерелом повернення кредитів (позик) передбачаються кошти державного (місцевого) бюджету (крім боргових зобов'язань, що виникають за кредитами (позиками) від міжнародних фінансових організацій).
- (64) Відповідно до пункту 2 Порядку надання місцевих гарантій, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 14.05.2012 № 541 (далі – Порядок надання місцевих гарантій), місцеві гарантії надаються на підставі рішення Верховної Ради Автономної Республіки Крим або відповідної міської ради, яке повинно містити такі відомості:
- назву інвестиційного проекту, для виконання (реалізації) якого залучається кредит (позика) під гарантію;
 - умови надання кредиту (позики) - обсяг, строк, відсотки за користування кредитом (позикою) та строки їх сплати;
 - строк надання гарантії;
 - розмір і вид забезпечення виконання боргових зобов'язань позичальника;
 - розмір плати за надання гарантії.
- (65) Згідно з пунктом 4 Порядку надання місцевих гарантій, обсяг та умови надання місцевих гарантій погоджуються з Міністерством фінансів України шляхом надсилання Верховною Радою Автономної Республіки Крим або міською радою, що має намір надати місцеву гарантію, письмового повідомлення.
- (66) Крім того, постановою Кабінету Міністрів України від 27.01.2016 № 70 затверджено Порядок підготовки, реалізації, проведення моніторингу та завершення реалізації проектів економічного і соціального розвитку України, що підтримуються міжнародними фінансовими організаціями. Важливою умовою надання гарантій є укладення договору між Міністерством фінансів України (відповідним місцевим фінансовим органом) та суб'єктом господарювання про погашення заборгованості суб'єкта господарювання перед державою (Автономною Республікою Крим чи територіальною громадою міста) у випадку настання виплат за гарантією.

4.2. Послуги, що становлять загальний економічний інтерес

- (67) 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.
- (68) 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.
- (69) 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.

- (70) 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».
- (71) 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 в 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.
- (72) 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.
- (73) 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.
- (74) 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.

- (75) Згідно зі статтею 106 (2) Договору ЄС, підприємства, яким доручено надавати ПЗЕІ, є підприємствами, на які покладаються «особливі завдання». Загалом покладання «конкретного завдання щодо надання публічних послуг» на підприємство означає пропозицію послуг, які, якщо розглядати їх з урахуванням власних комерційних інтересів, підприємство не надаватиме взагалі або не надаватиме в тому ж обсязі або за тих самих умов, застосовуючи критерій загального інтересу, держави-члени можуть покладати особливі зобов'язання на підприємства щодо надання таких послуг. Отже, Комісія вважає, що не буде доцільним застосування визначення як ПЗЕІ до послуги, яка вже надана або може бути надана на задовільному рівні щодо таких умов, як ціна, об'єктивні характеристики якості, безперервність та доступ до послуги, підприємствами, які працюють за звичайних ринкових умов.
- (76) Комісія також вважає, що послуги, які визначаються як ПЗЕІ, повинні бути адресовані громадянам або бути в інтересах суспільства в цілому.
- (77) Додатково, відповідно до рішення Європейського суду від 24.07.2003 № C-280/00 *Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (далі – Рішення у справі *Altmark*), умовою застосування статті 87 (1) Договору про заснування Європейського Співтовариства є те, що державна допомога має впливати на торгівлю між державами-членами. Надання транспортних послуг на місцевому чи регіональному рівні не виключає цього критерію. Проте державне фінансування, призначене для надання міських, заміських чи регіональних транспортних послуг, не підпадає під дію цього положення, якщо таке фінансування розглядається як компенсація за послуги, що надаються суб'єктами-одержувачами для здійснення публічних обов'язків. Для застосування цього критерію мають бути виконані такі умови:
- суб'єкт господарювання повинен виконувати зобов'язання з обслуговування населення, і ці зобов'язання чітко встановлені та визначені;
 - параметри, на підставі яких розраховується компенсація, визначені заздалегідь об'єктивним і прозорим способом;
 - компенсація не є надмірною і не перевищує необхідної суми для покриття всіх або частини витрат, понесених суб'єктом господарювання при наданні послуг загального економічного інтересу;
 - суб'єкт господарювання, який надає ці послуги, повинен бути обраний шляхом проведення процедури публічних закупівель. Якщо така процедура не була дотримана, рівень необхідної компенсації визначається на основі аналізу витрат, які є типовими для цього суб'єкта господарювання, і належним чином забезпечений транспортними засобами для здійснення цих послуг, враховуючи відповідний дохід підприємства та розумний прибуток.
- (78) 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.
- (79) Відповідно до пункту 43 Повідомлення Комісії, на думку Суду, коли державний захід підтримки розглядається як компенсація за надання послуг, що надаються

підприємствами-одержувачами на виконання зобов'язань із надання громадських послуг, ці підприємства не користуються реальною економічною перевагою, отже, цей захід не впливає на конкурентну позицію порівняно з конкуруючими суб'єктами, на такий захід не поширюється дія статті 107 (1) Договору. Однак для того, щоб така компенсація не була визнана державною допомогою, необхідно виконати ряд умов.

- (80) 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.
- (81) Повідомленням Комісії також встановлено детальні правила, якими буде задовольнятися кожен із критеріїв, передбачений Рішенням у справі Altmark.
- (82) Так, відповідно до першого критерію Рішення у справі Altmark передбачено покладання на суб'єкта господарювання зобов'язань із надання ПЗЕІ, які мають бути чітко визначені.
- Пунктом 52 Повідомлення Комісії передбачено, що покладання зобов'язання з надання ПЗЕІ повинно бути встановлене актом, який залежно від особливостей законодавства держави-члена, може мати законодавчий або регуляторний характер, або оформлене договором. Ґрунтуючись на підході Комісії, у такому акті повинно, як мінімум, бути визначено:
- зміст і тривалість зобов'язань із надання ПЗЕІ;
 - назва суб'єкта господарювання і, де це необхідно, територія, на яку поширюються його послуги;
 - характер будь-яких виключних або спеціальних прав, які було надано державним органом влади суб'єкту господарювання щодо ПЗЕІ;
 - методику розрахунку компенсації, контролю та перегляду компенсації;
 - механізм для уникнення й повернення надмірної компенсації.
- (83) Зміст другого критерію Рішення у справі Altmark розкрито в розділі 3.4 Повідомлення Комісії.
- (84) Відповідно до пунктів 54 - 55 Повідомлення, методика, за якою розраховується розмір компенсації, повинна бути визначена заздалегідь об'єктивним та прозорим способом з метою уникнення надання суб'єкту господарювання економічних переваг порівняно з конкуруючими суб'єктами та необхідність попереднього встановлення цієї методики не означає, що компенсація повинна вираховуватись відповідно до певної формули, важливим є виключно те, щоб із самого початку було очевидно, яким способом компенсація буде розраховуватись.
- (85) 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.
- (86) 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.

- (87) Згідно з четвертим критерієм, передбаченим Рішенням у справі Altmark, компенсація, що надається, повинна бути або результатом процедури публічних закупівель, яка б дозволила обрати пропозицію з найнижчою ціною за надання таких послуг, або за результатами аналізу витрат, яких поніс би типовий суб'єкт господарювання під час надання таких послуг.
- (88) Пунктом 75 Повідомлення передбачено, що якщо держава-член може показати, що структура витрат підприємства, на яке покладено зобов'язання з надання ПЗЕІ, відповідає структурі середніх витрат подібних (типових) підприємств у відповідному секторі, сума компенсації, яка дозволить підприємству покрити свої витрати, включаючи розумний прибуток, відповідає четвертому критерію Рішення у справі Altmark.

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

- (89) Якщо критеріїв у справі Altmark не дотримано, з урахуванням положень 264 та 267 Угоди, для проведення відповідної оцінки допустимості державної допомоги під час надання послуг громадського транспорту для оцінки використовується Регламент (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про послуги громадського транспорту з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами (з урахуванням змін, внесених Регламентом (ЄС) № 2016/2338) (далі – Регламент).
- (90) Згідно зі статтею 93 Договору ЄС допомога суб'єктам господарювання визнається сумісною з положеннями Договору ЄС, якщо вона забезпечує потреби координації транспорту або якщо вона є відшкодуванням за виконання окремих зобов'язань, притаманних поняттю громадської послуги.
- (91) 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.
- (92) Відповідно до статті 2 Регламенту:
договір на державну послугу означає один або більше юридично обов'язкових актів, що підтверджують угоду між компетентним органом та оператором громадських послуг щодо доручення цьому оператору публічних послуг управління та 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.

- (93) Статтею 3 Регламенту передбачено, що компенсація, надана компетентними органами для покриття витрат, пов'язаних із виконанням зобов'язання надавати громадські послуги, повинна обчислюватися таким чином, щоб запобігти надмірній компенсації. Контракт про надання громадських послуг та загальні правила повинні визначити чіткі правила для того, щоб розмір компенсації був адекватним з огляду на забезпечення бажаного рівня ефективності та якості послуг.
- (94) Пунктом 2 додатка до Регламенту передбачено, що компенсація не може перевищувати суму, що відповідає чистому фінансовому ефекту, еквівалентному загальному впливу, позитивному чи негативному, дотримання зобов'язання щодо надання послуг загального економічного інтересу на витрати та дохід оператора, який надає такі послуги.
- (95) Відповідно до статті 2 Регламенту громадський пасажирський транспорт – це послуги загального економічного інтересу у сфері пасажирського транспорту, що надаються громадянам на недискримінаційній та постійній основі.
- (96) Згідно зі статтею 2 Регламенту компенсація за надання громадських послуг означає будь-яку вигоду, у тому числі фінансову, надану безпосередньо або опосередковано компетентним органом влади за рахунок державних коштів протягом періоду виконання зобов'язань про надання громадських послуг або пов'язаних із періодом, у якому ці послуги надавалися.
- (97) Відповідно до статті 4 Регламенту договір про надання громадських послуг та загальні правила повинні містити:
- чітко визначені зобов'язання щодо громадських послуг, які повинен виконувати суб'єкт господарювання, та відповідні географічні зони;
 - параметри, на підставі яких розраховується компенсація, та наявність будь-яких ексклюзивних прав;
 - характер та ступінь наданих виключних прав у спосіб, що запобігає надмірній компенсації, зокрема, компенсація не може перевищувати суму, необхідну для покриття чистої фінансової різниці між понесеними витратами та отриманими доходами підприємства при виконанні зобов'язання надавати відповідні громадські послуги загального інтересу, з урахуванням доходу, який залишається у підприємства, та розумного рівня прибутку;
 - механізми визначення розподілу витрат, пов'язаних із наданням послуг. Витрати можуть включати, зокрема, витрати на персонал, енергію, витрати на інфраструктуру, технічне обслуговування та ремонт транспортних засобів загального користування, рухомого складу.
- (98) 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.
- (99) У разі потреби, з урахуванням умов зносу активів, тривалість договору про надання транспортних послуг може бути збільшена максимум на 50 відсотків, якщо підприємство закупає ці активи самостійно, які є значними щодо загальних активів, необхідних для здійснення виключно послуг пасажирського транспорту, що підпадають під дію договору. Якщо це обґрунтовано витратами, що впливають з певної географічної ситуації у найвіддаленіших регіонах, тривалість договору про надання транспортних послуг може бути збільшена максимум на 50 відсотків.

(100) Пунктом 2 статті 5 Регламенту визначено, зокрема, що будь-який компетентний орган місцевої влади, що забезпечує надання громадських послуг, якщо це прямо не заборонено національним законодавством, може приймати рішення про самостійне надання послуг громадського пасажирського транспорту чи доручати надання громадських послуг відокремленим підприємствам, щодо яких орган місцевої влади здійснює такий же контроль, яким він володіє по відношенню до власних підрозділів. Якщо компетентний місцевий орган влади приймає відповідне рішення, у такому разі застосовується наступне:

- при вирішенні, чи здійснює компетентний орган контроль над підприємством, беруться до уваги: ступінь представництва органу влади в керівних або наглядових органах, права власності, вплив та контроль над стратегічними рішеннями чи індивідуальними управлінськими рішеннями;
- підконтрольні органу влади підприємства, що надають послуги громадського пасажирського транспорту, не мають права брати участь у тендерних процедурах, предметом яких є надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади.

(101) Згідно зі статтею 9 Регламенту компенсація за послуги громадського пасажирського транспорту або виплата за дотримання тарифних зобов'язань, сплачених відповідно до норм Регламенту, є сумісною із спільним ринком. Така компенсація звільняється від обов'язку повідомлення про державну допомогу, передбаченого статтею 108 (3) Договору про заснування Європейського Співтовариства.

(102) 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.

(103) Отже, беручи до уваги зобов'язання України, передбачені статтею 264 Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС, положення Регламенту та додатково – рішення Європейського Суду від 24.07.2003 № 280/00 у справі Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, компенсація витрат суб'єкта господарювання є сумісною із наданням послуг загального економічного інтересу, якщо:

- суб'єкт господарювання має чітко визначені зобов'язання надавати громадські послуги (обслуговувати населення);
- параметри, на підставі яких обчислюється компенсація, є визначеними заздалегідь об'єктивним і прозорим способом;
- компенсація не є надмірною і не перевищує необхідної суми для покриття всіх або частини витрат, понесених суб'єктом господарювання у зв'язку з наданням послуг загального економічного інтересу. Зокрема, компенсація не може перевищувати суму, необхідну для покриття чистої фінансової різниці між понесеними витратами та отриманими доходами підприємства при виконанні зобов'язання надавати відповідні громадські послуги загального інтересу, з урахуванням доходу, який залишається у підприємства, та розумного рівня прибутку. До витрат можуть бути віднесені, зокрема, фонд заробітної плати, вартість утримання та користування інфраструктурою, ремонт та обслуговування рухомого складу й обладнання, необхідного для функціонування інфраструктури послуг громадського транспорту, постійні витрати та вартість капіталу;
- тривалість дії договору не перевищує 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту;
- у разі укладення прямого договору між підконтрольним підприємством і органом місцевого самоврядування, підприємство не бере участі в конкурентних процедурах

для укладення договорів на надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади.

5. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ СПРАВИ

5.1. Віднесення послуг громадського транспорту до ПЗЕІ

- (104) 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.
- (105) Роз'яснення термінів, що використовуються в частині другій глави 10 Угоди про асоціацію, наведено в додатку XXIII до глави 10 Угоди про асоціацію. Пунктом «с» додатка XXIII визначено, що термін «послуги, що становлять загальний економічний інтерес» визначає економічну діяльність, яку органи державної влади визначають як таку, що має особливу важливість для громадян і яка не могла б здійснюватися (або здійснювалася б за інших умов) у разі відсутності державного втручання. Ця діяльність має особливі характеристики порівняно із загальним економічним інтересом інших видів економічної діяльності.
- (106) 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.
- (107) 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.
- (108) 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 метрополітену, швидкісним трамваєм – за лініями відповідно до затверджених в установленому порядку транспортних схем міст (регіонів).

- (109) Згідно з частиною першою статті 7 Закону України «Про міський електричний транспорт» державна політика у сфері міського електричного транспорту проводиться на засадах:
- доступності транспортних послуг для усіх верств населення;
 - пріоритетності розвитку міського електричного транспорту у містах з підвищеним рівнем забруднення довкілля та курортних регіонах;
 - створення сприятливих умов для виробництва вітчизняного рухомого складу та його удосконалення;
 - беззбиткової роботи перевізників.
- (110) 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.
- (111) Згідно із статтею 11 Закону України «Про міський електричний транспорт» відносини замовників з перевізниками регулюються згідно із законодавством, а також договором про організацію надання транспортних послуг. У договорі про організацію транспортних послуг визначаються обсяги і якість транспортних послуг за маршрутами (лініями) згідно з розкладом руху, вартість перевезення пасажирів, обов'язки та права сторін, порядок та строки проведення розрахунків, інші умови надання транспортних послуг.
- (112) 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.
- (113) Відповідно до Статуту КП «Харківський метрополітен», затвердженого заступником директора Департаменту – начальником Управління комунального майна та приватизації Департаменту економіки та комунального майна Харківської міської ради 21.03.2019 (далі – Статут), КП «Харківський метрополітен» створено з метою якісного задоволення потреб населення в безпечних перевезеннях лініями метрополітену.
- (114) Згідно з частиною другою статті 14 Закону України «Про міський електричний транспорт» установлення тарифів на проїзд у транспорті здійснюється з урахуванням необхідності забезпечення беззбиткової роботи перевізників та забезпечення захисту малозабезпечених громадян. У разі встановлення рівня тарифу, який не покриває витрат, пов'язаних з перевезенням пасажирів, втрати перевізника компенсуються уповноваженим органом, яким затверджуються тарифи, за рахунок коштів відповідних бюджетів.

- (115) Відповідно до статті 17 Закону України «Про міський електричний транспорт» оновлення рухомого складу, а також інших об'єктів міського електричного транспорту проводиться за рахунок коштів державного і місцевих бюджетів та інших джерел.
- (116) Враховуючи викладене, та з урахуванням визначення в пункті 14 статті 1 Закону та відповідного тлумачення в актах законодавства ЄС поняття ПЗЕІ, здійсненого відповідно до статті 264 Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, перевезення пасажирів громадським транспортом, а саме електротранспортом, 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.
- (117) Отже, оновлення рухомого складу Харківського метрополітену, що фінансується ЄІБ та на яке надається гарантія Харківської міської ради, необхідне для поліпшення організації та якості пасажирських перевезень електротранспортом, є компенсацією витрат, які пов'язані з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес.

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

- (118) 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.
- (119) Компенсація витрат суб'єкта господарювання, пов'язаних із наданням послуг, що становлять ПЗЕІ, не є державною допомогою у значенні статті 107 Договору, за умови, що задовольняються чотири сукупних критерії Altmark:
- *суб'єкт господарювання повинен виконувати зобов'язання з обслуговування населення, і ці зобов'язання чітко встановлені та визначені.*
Зобов'язання КП «Харківський метрополітен» з обслуговування населення чітко встановлені та визначені Законом України «Про міський електричний транспорт», Статутом та Договором про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом від 28.12.2018. Договір про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом, який містить чіткий перелік маршрутів, на яких КП «Харківський метрополітен» здійснює перевезення пасажирів електричним транспортом (метрополітеном), та термін дії договору.

Отже, вимогу критерію дотримано:

- *параметри, на підставі яких розраховується компенсація, визначені заздалегідь об'єктивним і прозорим способом.*
Харківська міська рада не надала методики розрахунку компенсації, контролю та перегляду компенсації та механізму для уникнення й повернення надмірної компенсації а також інформації та підтвердних документів щодо параметрів, на підставі яких обчислюється компенсація. Також відсутня інформація щодо об'єктивності та прозорості обчислення відповідної компенсації. Зокрема, незрозуміло чому саме такий обсяг кредиту надається КП «Харківський метрополітен», чим такий обсяг обґрунтовано. Чому саме така кількість вагонів

метрополітену необхідна КП «Харківський метрополітен» для належного виконання послуг з перевезень пасажирів.

Отже, вимогу критерію не дотримано.

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

Харківська міська рада не надала підтвердних документів, що компенсація не є надмірною, тобто не перевищує суми, необхідної для покриття чистої фінансової різниці між понесеними при наданні ПЗЕІ витратами та доходами суб'єкта господарювання від надання ПЗЕІ, з урахуванням розумного рівня прибутку.

Отже, на дату підготовки Повідомлення вимогу критерію не дотримано;

- *суб'єкт господарювання, який надає ці послуги, повинен бути обраний шляхом проведення процедури публічних закупівель. Якщо така процедура не була дотримана, рівень необхідної компенсації визначається на основі аналізу витрат, які є типовими для цього суб'єкта господарювання, і належним чином забезпечений транспортними засобами для здійснення цих послуг, враховуючи відповідний дохід підприємства та розумний прибуток.*

Надавач не надав інформації щодо 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.

Водночас плата КП «Харківський метрополітен» за отримання місцевої гарантії Харківської міської ради, яка забезпечує виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим КП «Харківський метрополітен» у Міністерства фінансів України за угодою про передачу коштів позики між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Харківською міською радою та КП «Харківський метрополітен» для реалізації інвестиційного підпроєкту «Оновлення рухомого складу Харківського метрополітену» встановлена в розмірі однієї гривні в місяць на строк надання кредиту, яка не є ринковою.

Отже, вимогу критерію не дотримано.

- (120) Отже, Харківська міська рада не надала достатніх обґрунтувань того, що компенсацію на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, було визначено заздалегідь об'єктивним і прозорим способом, що вона є обґрунтованою, тобто не перевищує суми, необхідної для покриття чистої фінансової різниці між понесеними при наданні ПЗЕІ витратами та доходами суб'єкта господарювання від надання ПЗЕІ, з урахуванням розумного рівня прибутку. Так, відсутній опис механізму визначення компенсації та параметрів для розрахунку, опис заходів щодо уникнення та повернення будь-якої надмірної компенсації.

- (121) Враховуючи викладене, чотири сукупних критерії Altmark кумулятивно не дотримано.

- (122) Отже, державна підтримка для здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині оновлення рухомого складу Харківського метрополітену (придбання 35 вагонів метрополітену (7 поїздів)), що фінансується ЄІБ та на яке надається гарантія Харківської міської ради, 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

- (123) 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.
- (124) КП «Харківський метрополітен», якому надається державна підтримка для здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині оновлення рухомого складу Харківського метрополітену (придбання 35 вагонів метрополітену (7 поїздів)), що фінансується ЄІБ та на яке надається гарантія Харківської міської ради, є суб'єктом господарювання у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

5.3.1. Надання підтримки за рахунок ресурсів держави

- (125) Пунктом 16 частини першої статті 1 Закону встановлено, що ресурси держави – рухоме і нерухоме майно, кошти державного бюджету, інші кошти, що є об'єктом права державної власності, земля та інші природні ресурси, що є об'єктами права власності Українського народу, бюджети фондів загальнообов'язкового державного соціального страхування, щодо яких здійснюється державний нагляд або якими управляють чи розпоряджаються органи влади.
- (126) Надання підтримки КП «Харківський метрополітен» для здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині оновлення рухомого складу Харківського метрополітену (придбання 35 вагонів метрополітену (7 поїздів)), що фінансується ЄІБ та на яке надається гарантія Харківської міської ради, здійснюється за рахунок коштів місцевого бюджету міста Харкова, тобто за рахунок ресурсів держави в розумінні Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

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

- (127) Повідомлена підтримка спрямована на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині оновлення рухомого складу Харківського метрополітену (придбання 35 вагонів метрополітену (7 поїздів)), що фінансується ЄІБ та на яке надається гарантія Харківської міської ради, для КП «Харківський метрополітен», яке здійснює перевезення пасажирів міським електричним транспортом (метрополітеном).
- (128) Надання державної підтримки саме для КП «Харківський метрополітен» встановлює для нього перевагу серед інших суб'єктів господарювання, що працюють або могли працювати на ринку надання послуг із перевезень пасажирів у місті Харкові.
- (129) Водночас плата КП «Харківський метрополітен» за отримання місцевої гарантії Харківської міської ради, яка забезпечує виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим КП «Харківський метрополітен» у Міністерства фінансів

України за угодою про передачу коштів позики між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Харківською міською радою та КП «Харківський метрополітен» для реалізації інвестиційного підпроєкту «Оновлення рухомого складу Харківського метрополітену», встановлена в розмірі однієї гривні в місяць на строк надання кредиту, яка не є ринковою, у результаті КП «Харківський метрополітен» набуває переваг, що недоступні іншим суб'єктам господарювання у звичайних ринкових умовах.

- (130) Отже, у результаті отримання повідомленої фінансової підтримки КП «Харківський метрополітен» набуває переваг, що недоступні іншим суб'єктам господарювання у звичайних ринкових умовах

5.3.3. Спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції

- (131) Підтримка надається КП «Харківський метрополітен», тобто одному суб'єкту господарювання, який здійснює діяльність на ринку надання послуг із перевезень пасажирів у місті Харкові.
- (132) Державна підтримка КП «Харківський метрополітен» надає йому переваги, які 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.

5.3.4. Віднесення повідомленої державної підтримки до державної допомоги

- (133) Повідомлена державна підтримка, яка надається КП «Харківський метрополітен», за рахунок місцевих ресурсів, на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині оновлення рухомого складу Харківського метрополітену (придбання 35 вагонів метрополітену (7 поїздів)), що фінансується ЄІБ та на яке надається гарантія Харківської міської ради, є **державною допомогою у розумінні Закону.**

5.4. Оцінка допустимості державної допомоги

- (134) 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.
- (135) З урахуванням визначення в пункті 14 статті 1 Закону та відповідного тлумачення в актах законодавства ЄС поняття ПЗЕІ, здійсненого відповідно до статті 264 Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, перевезення пасажирів громадським транспортом, а саме автотранспортом, пов'язане із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, що не можуть надаватися на комерційній основі без державної допомоги та є послугами загального економічного інтересу, і така державна допомога може бути визнана допустимою відповідно до частини першої статті 6 Закону.
- (136) Водночас, якщо критеріїв у справі Altmark не дотримано, для проведення відповідної оцінки допустимості державної допомоги під час надання послуг громадського транспорту для оцінки використовується Регламент.

- (137) *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.*
- (138) 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.
- (139) Згідно із статтею 11 Закону України «Про міський електричний транспорт»:
- відносини замовників з перевізниками регулюються згідно із законодавством, а також договором про організацію надання транспортних послуг;
 - у договорі про організацію транспортних послуг визначаються обсяги і якість транспортних послуг за маршрутами (лініями) згідно з розкладом руху, вартість перевезення пасажирів, обов'язки та права сторін, порядок та строки проведення розрахунків, інші умови надання транспортних послуг;
 - типовий договір про організацію надання транспортних послуг затверджується Кабінетом Міністрів України;
 - підставою для укладення договору про організацію надання транспортних послуг є замовлення на пасажирські перевезення міським електричним транспортом, у якому повинні враховуватись державні соціальні нормативи на транспортні послуги, а також спроможність перевізника забезпечити їх необхідний обсяг;
 - договір про організацію транспортних послуг укладається на основі типового договору не пізніше ніж за квартал до початку його дії на строк не менше року.
- (140) Згідно з частиною другою статті 14 Закону України «Про міський електричний транспорт» установлення тарифів на проїзд у транспорті здійснюється з урахуванням необхідності забезпечення беззбиткової роботи перевізників та забезпечення захисту малозабезпечених громадян. У разі встановлення рівня тарифу, який не покриває витрат, пов'язаних з перевезенням пасажирів, втрати перевізника компенсуються уповноваженим органом, яким затверджуються тарифи, за рахунок коштів відповідних бюджетів.
- (141) На підставі вищенаведеного та інформації, наданої у Повідомленні, державна допомога надається КП «Харківський метрополітен» за рахунок бюджету міста Харків, тобто за рахунок місцевих ресурсів.
- (142) *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.*
- (143) *Пунктом 2 додатка до Регламенту передбачено, що компенсація не може перевищувати суму, що відповідає чистому фінансовому ефекту, еквівалентному загальному впливу, позитивному чи негативному, дотримання зобов'язання щодо надання послуг загального економічного інтересу на витрати та дохід оператора, який надає такі послуги.*

- (144) Надавач не надав інформації та підтвердних документів щодо параметрів, на підставі яких обчислюється компенсація, водночас відсутня інформація щодо об'єктивності та прозорості обчислення відповідної компенсації.
- (145) *Відповідно до статті 4 Регламенту договір про надання громадських послуг та загальні правила повинні містити:*
- *чітко визначені зобов'язання щодо громадських послуг, які повинен виконувати суб'єкт господарювання, та відповідні географічні зони;*
 - *параметри, на підставі яких розраховується компенсація, та наявність будь-яких ексклюзивних прав;*
 - *характер та ступінь наданих виключних прав у спосіб, що запобігає надмірній компенсації, зокрема, компенсація не може перевищувати суму, необхідну для покриття чистої фінансової різниці між понесеними витратами та отриманими доходами підприємства при виконанні зобов'язання надавати відповідні громадські послуги загального інтересу, з урахуванням доходу, який залишається у підприємства, та розумного рівня прибутку;*
 - *механізми визначення розподілу витрат, пов'язаних із наданням послуг. Витрати можуть включати, зокрема, витрати на персонал, енергію, витрати на інфраструктуру, технічне обслуговування та ремонт транспортних засобів загального користування, рухомого складу.*
- (146) Договір про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом від 28.12.2018, укладений між Департаментом інфраструктури Харківської міської ради та КП «Харківський метрополітен», містить зобов'язання здійснювати пасажирські перевезення метрополітеном, чіткий перелік маршрутів, на яких КП «Харківський метрополітен» здійснює перевезення пасажирів електричним транспортом (метрополітеном), та термін дії договору. Проте ні проектом договору, ні іншими документами не визначено методики розрахунку компенсації, контролю та перегляду компенсації, механізму для уникнення й повернення надмірної компенсації.
- (147) *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.*
- (148) Згідно зі Статутом, КП «Харківський метрополітен» засноване на підставі розпорядження Кабінету Міністрів України від 06.05.2009 № 997-р «Про передачу цілісного майнового комплексу державного підприємства «Харківський метрополітен», рішень 36 сесії Харківської міської ради 5 скликання від 30.09.2009 № 222/09 «Про комунальну власність м. Харкова» та № 233/09 «Про реорганізацію шляхом перетворення державного підприємства «Харківський метрополітен». Власником майна є територіальна громада міста Харкова в особі Харківської міської ради.

- (149) Відповідно до Статуту КП «Харківський метрополітен» створене, зокрема, з метою якісного задоволення потреб населення в безпечних перевезеннях лініями метрополітену.
- (150) Відповідно до Статуту КП «Харківський метрополітен», предметом діяльності підприємства є, зокрема, надання послуг із перевезення пасажирів.
- (151) Майно КП «Харківський метрополітен» є комунальною власністю територіальної громади міста Харкова, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.
- (152) *Підконтрольні органу влади підприємства, що надають послуги громадського пасажирського транспорту, не мають права брати участь у тендерних процедурах, предметом яких є надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади, відповідно до пункту 2 статті 5 Регламенту.*
- (153) КП «Харківський метрополітен» не бере участі в інших тендерах на надання послуг із перевезення пасажирів за межами території компетентного місцевого органу, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.
- (154) *Згідно зі статтею 9 Регламенту компенсація за послуги громадського пасажирського транспорту або виплата за дотримання тарифних зобов'язань, сплачених відповідно до норм Регламенту, є сумісною із спільним ринком.*
- (155) Повідомлена державна допомога спрямована на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині оновлення рухомого складу Харківського метрополітену (придбання 35 вагонів метрополітену (7 поїздів)), що фінансується ЄІВ та на яке надається гарантія Харківської міської ради.
- (156) Відповідно до інформації, отриманої від надавача, КП «Харківський метрополітен» здійснює ведення окремих розрахункових рахунків, належний розподіл доходів та витрат на надання послуг, на які спрямовується державна допомога, а також здійснює заходи щодо запобігання витрачання державних коштів на інші види господарської діяльності.
- (157) *Враховуючи вимогу частини четвертої статті 263 Угоди, а також пункт 1 додатка до Регламенту, Харківська міська рада повинна розробити Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до вимог додатка до Регламенту.*
- (158) Відповідно до наявної інформації, відповідний виконавчий орган Харківської міської ради планує розробку Методики розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини четвертої статті 263 Угоди, а також вимог, що містяться в додатку до Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею та автомобільними шляхами.
- (159) Оскільки відсутній механізм розрахунку компенсації та параметри для визначення компенсації, уникнення й відшкодування будь-якої можливої надмірної компенсації у

відповідному нормативно-правовому та/або розпорядчому акті, така компенсація не може бути належним чином розрахована й перевірена.

- (160) Разом із цим до тарифу на послугу з перевезення пасажирів КП «Харківський метрополітен» включено амортизацію основних засобів, а саме вагони метрополітену.
- (161) У разі якщо виконання боргових зобов'язань за кредитом буде виконуватися за рахунок отриманої гарантії, вагони метрополітену КП «Харківський метрополітен» отримає безкоштовно.
- (162) Отже, включення до тарифу на послугу з перевезення пасажирів КП «Харківський метрополітен» амортизації основних засобів, а саме вагонів метрополітену, у разі якщо виконання боргових зобов'язань за кредитом буде виконуватися за рахунок отриманої гарантії, може призводити до подвійного фінансування КП «Харківський метрополітен», тобто до надання надмірної компенсації за надання послуг ПЗЕІ.
- (163) Разом із тим, якщо під час виконання умов Угоди про передачу коштів позики між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Харківською міською радою та комунальним підприємством «Харківський метрополітен», для реалізації інвестиційного підпроєкту «Оновлення рухомого складу Харківського метрополітену» виникне необхідність у залученні коштів міського бюджету (фінансування повернення тіла кредиту та відсотків за користування кредитом), такий захід потребуватиме додаткового подання повідомлення до Комітету та здійснення додаткової оцінки.
- (164) Враховуючи викладене, державна допомога у формі місцевої гарантії Харківської міської ради для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим комунальним підприємством «Харківський метрополітен» у Міністерства фінансів України, відповідно до проєкту Угоди про передачу коштів позики між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Харківською міською радою та комунальним підприємством «Харківський метрополітен», для реалізації інвестиційного підпроєкту «Оновлення рухомого складу Харківського метрополітену», що передбачена Фінансовою угодою (Проєкт «Міський громадський транспорт України») між Україною та Європейським інвестиційним банком від 11.11.2016 FI № 85.103 Serapis № 2015-0503, ратифікованою Законом України від 12.04.2017 № 2009-VIII, на період з 02.04.2020 по 20.04.2043, є допустимою для конкуренції відповідно до статті 6 Закону, за умови виконання Харківською міською радою таких зобов'язань:
- 1) розробити та затвердити нормативно-правовий або розпорядчий акт, в якому повинні бути чітко визначені:
 - параметри, на підставі яких розраховується та переглядається компенсація за надання послуг із перевезення пасажирів міським електричним транспортом, враховуючи, що сума компенсації не повинна перевищувати суму, необхідну для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними витратами та отриманими доходами суб'єкта господарювання при наданні вказаних послуг, з урахуванням розумного рівня прибутку; крім того, необхідно врахувати структуру та розмір тарифів, установлених відповідно до законодавства;
 - заходи щодо уникнення та повернення компенсації у випадку надання надмірної компенсації;
 - 2) розробити та затвердити Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини четвертої статті 263 Угоди, а також вимог, що містяться в додатку до Регламенту (ЄС)

№ 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею та автомобільними шляхами;

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

(165) 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».

(166) На подання з попередніми висновками від 27.12.2019 № 500-26.15/90-19-ДД/593-спр Харківська міська рада листом від 10.01.2019 № 57/0/78-20 надала уточнювальну інформацію щодо підпункту 3 пункту 2 резолютивної частини та повідомила про розпочату роботу щодо реалізації підпунктів 1 і 2 пункту 2 резолютивної частини подання з попередніми висновками. зауваження та заперечення до подання, які були враховані в тексті рішення.

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

ПОСТАНОВИВ:

1. Визнати, що підтримка у формі місцевої гарантії Харківської міської ради для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим комунальним підприємством «Харківський метрополітен» у Міністерства фінансів України, відповідно до проєкту Угоди про передачу коштів позики між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Харківською міською радою та комунальним підприємством «Харківський метрополітен», для реалізації інвестиційного підпроєкту «Оновлення рухомого складу Харківського метрополітену», що передбачена Фінансовою угодою (Проєкт «Міський громадський транспорт України») між Україною та Європейським інвестиційним банком від 11.11.2016 FI № 85.103 Serapis № 2015-0503, ратифікованою Законом України від 12.04.2017 № 2009-VIII, на період з 02.04.2020 по 20.04.2043, є **державною допомогою** відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

2. Визнати, що державна допомога у формі місцевої гарантії Харківської міської ради для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим комунальним підприємством «Харківський метрополітен» у Міністерства фінансів України, відповідно до проєкту Угоди про передачу коштів позики між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Харківською міською радою та

комунальним підприємством «Харківський метрополітен», для реалізації інвестиційного підпроєкту «Оновлення рухомого складу Харківського метрополітену», що передбачена Фінансовою угодою (Проєкт «Міський громадський транспорт України») між Україною та Європейським інвестиційним банком від 11.11.2016 FI № 85.103 Serapis № 2015-0503, ратифікованою Законом України від 12.04.2017 № 2009-VIII, на період з 02.04.2020 по 20.04.2043, є **допустимою** відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», **за умови виконання Харківською міською радою таких зобов'язань:**

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

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

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

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

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

3. Надавач державної допомоги зобов'язаний проінформувати Комітет про виконання зобов'язань, викладених у пункті 2 резолютивної частини цього рішення, протягом шести місяців з дня прийняття рішення.

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

Голова Комітету

Ю. ТЕРЕНТЬЄВ