



# АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

## РІШЕННЯ

27 травня 2021 р.

Київ

№ 303-р

Про результати розгляду  
справи про державну допомогу

За результатами розгляду повідомлення про нову державну допомогу Департаменту інфраструктури Харківської міської ради (далі – Харківська міська рада, Надавач), яке надійшло на Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 40204 (вх. № 1713-ПДД/1 від 31.08.2020), розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 21.12.2020 № 07/364-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/100-20-ДД про державну допомогу для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції (далі – Справа).

Антимонопольний комітет України, розглянувши матеріали Справи та подання з попередніми висновками від 21.05.2021 № 500-26.15/100-20-ДД/248-спр,

### ВСТАНОВИВ:

#### 1. ПОРЯДОК ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ПІДТРИМКУ

- (1) На Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 40204 (вх. № 1713-ПДД/1 від 31.08.2020) Харківською міською радою відповідно до статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про нову державну допомогу (далі – Повідомлення).
- (2) Листом від 14.09.2020 № 500-29/07-12502 Антимонопольним комітетом України Повідомлення залишено без руху та запитано додаткову інформацію. Харківською міською радою було надано додаткову інформацію до Повідомлення, яке надійшло на Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних б/н (вх. № 1799-ПДД/4 від 21.10.2020) та № 45902 (вх. № 1804-ПДД/1 від 22.10.2020).
- (3) За результатами розгляду повідомлення про державну допомогу розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 21.12.2020 № 07/364-р розпочато розгляд справи про державну допомогу № 500-26.15/100-20-ДД для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції. Листом Антимонопольного комітету України (далі – Комітет) від 21.12.2020 № 500-29/07-17670 направлено копію розпорядження на адресу Харківської міської ради. На офіційному вебпорталі Комітету опубліковано інформацію про початок розгляду справи про державну допомогу зі зверненням до всіх заінтересованих осіб щодо подання ними протягом 30 календарних днів вмотивованих заперечень та зауважень щодо надання державної допомоги та іншої інформації у зв'язку з розглядом справи про державну допомогу. Відповідних заперечень та

зауважень щодо опублікованого повідомлення про надання державної допомоги до Комітету не надходило.

- (4) Листами б/д б/н (вх. № 171-ПДД/4 від 03.03.2021) та від 02.04.2021 № 948/0/78-21 (вх. № 1183-ПДД/4 від 02.04.2021) Харківська міська рада надала додаткову інформацію для розгляду Справи.

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

### **2.1. Надавач підтримки**

- (5) Департамент інфраструктури Харківської міської ради (61200, м. Харків, майдан Конституції, 7, ідентифікаційний код юридичної особи 34468231).

### **2.2. Отримувач підтримки**

- (6) Комунальне підприємство «Салтівське трамвайне депо» (далі – КП «Салтівське трамвайне депо», Підприємство) (61129, м. Харків, просп. Тракторобудівників, 109, ідентифікаційний код юридичної особи 37766028).

### **2.3. Мета (ціль) підтримки**

- (7) Метою (ціллю) підтримки є:
- сприяння окремим видам господарської діяльності;
  - створення умов для надання населенню високоякісних послуг із перевезення міським електричним транспортом, у тому числі з урахуванням потреб пасажирів з обмеженими можливостями;
  - забезпечення подальшого розвитку й підвищення рівня технічного оснащення Підприємства;
  - збереження та примноження електротранспортної інфраструктури та маршрутної мережі міста;
  - оновлення рухомого складу та придбання тролейбусів з автономним ходом на умовах фінансового лізингу в кількості 50 одиниць.

### **2.4. Очікуваний результат**

- (8) Очікуваним результатом є:
- підвищення якості транспортних послуг та перевезення пасажирів у необхідних обсягах, безперебійна та безаварійна робота електротранспорту, утримання та надійна експлуатація рухомого складу й об'єктів транспортної інфраструктури.

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

- (9) Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні».
- (10) Закон України «Про міський електричний транспорт».
- (11) Закон України «Про фінансовий лізинг».

- (12) Рішення Харківської міської ради від 24.06.2020 № 2205/20 «Про внесення змін до Програми розвитку міського електротранспорту міста Харкова на 2013-2020 роки» (далі – Програма 1).
- (13) Рішення Харківської міської ради від 26.02.2020 № 2059/20 «Про надання згоди КП «Салтівське трамвайне депо» на придбання тролейбусів з автономним ходом на умовах фінансового лізингу (із змінами та доповненнями, внесеними рішенням від 24.06.2020 № 2204/20 «Про внесення змін до рішення 33 сесії Харківської міської ради від 26.02.2020 № 2059/20 «Про надання згоди КП «Салтівське трамвайне депо» на придбання тролейбусів з автономним ходом на умовах фінансового лізингу») (далі – Рішення 1).
- (14) Рішення Харківської міської ради від 19.08.2020 № 2285/20 «Про затвердження Програми розвитку міського електротранспорту міста Харкова на 2021 – 2025 роки» (далі – Програма 2).
- (15) Рішення Харківської міської ради від 26.02.2020 № 2077 «Про припинення діяльності комунального підприємства «Жовтневе трамвайне депо шляхом реорганізації».
- (16) Рішення Харківської міської ради від 06.04.2011 № 261/11 «Про створення комунальних підприємств міського наземного електротранспорту».

## **2.6. Форма підтримки**

- (17) Капітальні трансферти (поповнення статутного капіталу).

## **2.7. Обсяг підтримки**

- (18) Загальний обсяг підтримки – 506 759 685,04 грн, із них:
- відповідно до Програми 1:  
2020 рік – 97 073 272,66 грн;
  - відповідно до Програми 2 та Рішення 1:  
2021 рік – 67 587 485,41 грн;  
2022 рік – 93 299 352,81 грн;  
2023 рік – 93 299 352,81 грн;  
2024 рік – 93 299 352,81 грн;  
2025 рік – 62 200 868,54 грн.

## **2.8. Тривалість підтримки**

- (19) Відповідно до Програми 1:  
з 01.01.2020 по 31.12.2020.
- (20) Відповідно до Програми 2:  
з 01.01.2021 по 31.12.2025.

## **3. УМОВИ НАДАННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ**

- (21) Послуги пасажирських перевезень комунальним транспортом – це послуги, пов’язані із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, що не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки.

- (22) Громадський пасажирський транспорт – найважливіша складова транспортного обслуговування населення. Рухливість основної частини населення, що проживає в міських районах, забезпечує громадський транспорт. Правильна організація пасажирських перевезень є невід’ємною частиною інфраструктури сучасного міста. Життя великих міст без пасажирського транспорту неможливе, тому й виникли великі міста завдяки розвитку громадського транспорту. Основна роль транспорту загального користування – забезпечення стійкого розвитку міста. Зокрема, порівняно з індивідуальним транспортом громадський транспорт істотно підвищує безпеку перевезень і забезпечує значне заощадження природних і фінансових ресурсів.
- (23) Комітетом розглянуто повідомлення Харківської міської ради, надіслане листом від 30.03.2018 № 1118/0/78-18 (вх. № 161-ПДД від 03.04.2018) про чинну державну допомогу. Керуючись пунктом 9 розділу IV Порядку подання та оформлення повідомлень про нову державну допомогу та про внесення змін до умов чинної державної допомоги, затвердженого розпорядженням Комітету 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), Комітет повідомив Надавача про відмову в розгляді зазначеного повідомлення.
- (24) Рішеннями Комітету від 06.02.2020 № 107-р, від 20.02.2020 № 133-р та від 21.05.2020 № 320 зобов’язано Харківську міську раду розробити та затвердити Методику розрахунку компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини четвертої статті 263 Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, 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 15 протоколу засідання Антимонопольного комітету України № 12 від 11.03.2021, Комітетом прийнято рішення, що зобов’язання, встановлені рішеннями Антимонопольного комітету України від 06.02.2020 № 107-р, від 20.02.2020 № 133-р та від 21.05.2020 № 320, виконані.
- (25) Рішенням Харківської міської ради від 26.02.2020 № 2077 «Про припинення діяльності комунального підприємства «Жовтневе трамвайне депо шляхом реорганізації» вирішено припинити діяльність комунального підприємства «Жовтневе трамвайне депо» шляхом приєднання його до КП «Салтівське трамвайне депо».
- (26) КП «Салтівське трамвайне депо» щоденно здійснює перевезення на 13 трамвайних маршрутах близько 242,1 тис. пасажирів, із них пільгових категорії – 151,6 тис. осіб. Інвентарний парк депо нараховує 244 од. трамваїв, із них відпрацювали свій амортизаційний строк – 152 од. (62,3 %). Середній вік трамваїв, що знаходяться на балансі Підприємства, становить 35 років. У зв’язку з тим, що протягом тривалого часу в необхідній кількості, відповідно до пробігів, не проводилося капітальних ремонтів трамвайних вагонів, потребують капітального ремонту 136 одиниць вагонів. Для забезпечення стабільного функціонування та підвищення ефективності та якості роботи рухомого складу необхідним є вдосконалення матеріально-технічної бази Підприємства, створення та забезпечення ремонтних служб сучасною технікою та обладнанням.

- (27) Для покращення якості надання транспортних послуг, наближення їх до європейських стандартів, а також підвищення рівня безпеки та зменшення негативного впливу на навколишнє природне середовище, відповідно до Програми 1, надано згоду КП «Салтівське трамвайне депо» на придбання за договором фінансового лізингу 50 одиниць тролейбусів з автономним ходом. У 2020 році отримано 30 одиниць, 2021 році – орієнтовно 20 одиниць.
- (28) Відповідно до Статуту Підприємства, затвердженого рішенням Управління комунального майна та приватизації Департаменту економіки та комунального майна Харківської міської ради від 24.01.2018 б/н (далі – Статут), засновником та власником КП «Салтівське трамвайне депо» є територіальна громада міста Харкова в особі Харківської міської ради.
- (29) Відповідно до пункту 3.1 розділу 3 Статуту метою Підприємства, зокрема, є забезпечення функціонування міського електричного транспорту та експлуатація його об'єктів для надання послуг з перевезення, задоволення потреб населення в пасажироперевезеннях.
- (30) Відповідно до пункту 3.2 розділу 3 Статуту предметом діяльності Підприємства, зокрема, є надання послуг з перевезення пасажирів наземним електричним та автотранспортом.
- (31) Відповідно до пункту 5.2 розділу 5 Статуту майно КП «Салтівське трамвайне депо» є власністю територіальної громади міста Харкова й закріплено за ним на праві господарського відання.
- (32) Надавачем надано договір про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом від 28.12.2018 б/н, укладений між Департаментом інфраструктури Харківської міської ради та КП «Салтівське трамвайне депо», який містить чіткий перелік маршрутів, на яких Підприємство здійснює перевезення пасажирів електричним транспортом, та термін дії договору.
- (33) Виконавчий комітет Харківської міської ради надав Методику розрахунку компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів міським електричним транспортом (трамвай, тролейбус, метро) у місті Харкові, затверджену наказом директора Департаменту інфраструктури Харківської міської ради від 12.01.2021 № 7 (далі – Методика).
- (34) Відповідно до Методики здійснено розрахунок суми компенсації, яка не перевищує суми, необхідної для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними при наданні послуг загального економічного інтересу (далі – ПЗЕІ) витратами та доходами суб'єкта господарювання від надання ПЗЕІ, з урахуванням розумного рівня прибутку.
- (35) Для обчислення чистої фінансової різниці Надавач керувався такою формулою:
- витрати, понесені у зв'язку з наданням громадської послуги;
  - за вирахуванням доходу, що виникає під час надання відповідної громадської послуги, у тому числі отримання доходу від реклами чи будь-якої іншої діяльності, яка пов'язана з наданням відповідної громадської послуги тощо;
  - за вирахуванням доходу, отриманого від інших видів діяльності;
  - плюс прибуток (не більше як передбачено в чинному тарифі);

- дорівнює чистій фінансовій різниці.
- (36) Чиста фінансова різниця за 2021 рік становить 80 730 200 грн, а саме:
- витрати у зв'язку з наданням громадської послуги: а саме, витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, матеріальні затрати, амортизацію, інші операційні витрати – 211 882 000 грн;
  - за вирахуванням доходу, що виникає під час надання відповідної громадської послуги, у тому числі отримання доходу від реклами чи будь-якої іншої діяльності, яка пов'язана з наданням відповідної громадської послуги тощо, а саме, доходу від надання площ для оренди, від надання місць для реклами, інших – 920 000 грн;
  - за вирахуванням доходу, отриманого від інших видів діяльності, – 130 231 800 грн;
  - із врахуванням прибутку (не більше як передбачено в чинному тарифі) – 0,0 грн.
- (37) Надавач повідомив, що максимальний розмір підтримки КП «Салтівське трамвайне депо», згідно з потребою у фінансуванні капітальних видатків на 2021 рік, становитиме 67 587 485,41 грн, що не перевищує чистої фінансової різниці.
- (38) Надавач повідомив, що в подальші роки КП «Салтівське трамвайне депо» буде здійснювати обчислення суми, яка необхідна для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними при наданні послуг, що становлять загальний економічний інтерес, витратами та доходами КП «Салтівське трамвайне депо» від надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, з урахуванням рівня прибутку відповідно до Методики.
- (39) Перелік платних послуг, які надає отримувач державної підтримки КП «Салтівське трамвайне депо», – перевезення пасажирів міським електричним транспортом; передання в оренду майна, що знаходиться на балансі Підприємства; надання місця для розміщення рекламоносіїв.
- (40) Державна підтримка передбачається відповідно до рішень сесій Харківської міської ради та головний розпорядник бюджетних коштів затверджує план їх використання. Підприємство здійснює ведення окремих рахунків, належний розподіл доходів та витрат, а також заходи для запобігання витрачання державних коштів на інші види господарської діяльності.
- (41) КП «Салтівське трамвайне депо» здійснює бухгалтерський облік відповідно до Міжнародних стандартів фінансової звітності, використовує окремі бухгалтерські рахунки та субрахунки для належного аналітичного обліку державних коштів та коштів, що надходять від господарської діяльності, щодо кожної статті доходів і витрат, одиниці товарно-матеріальних цінностей, вживає належних заходів для запобігання нецільовому витрачання державних коштів. Звітність Підприємства правдиво та в достатніх обсягах відображає фінансовий стан, фінансові показники та рух грошових коштів КП «Салтівське трамвайне депо», а також результати здійснених операцій.
- (42) В Управлінні Державної казначейської служби України у місті Харкові Харківської області Підприємство має спеціальний рахунок за КПКВК 1917670 КЕКВ 3210 «Внески до статутного капіталу суб'єктів господарювання». На Підприємстві бухгалтерський облік ведеться відповідно до наказу від 02.01.2018 № 1-б «Про бухгалтерський, податковий облік та облікову політику КП «Салтівське трамвайне депо» на 2018 рік».

- (43) Відповідно до наказу «Про бухгалтерський, податковий облік та облікову політику КП «Салтівське трамвайне депо» на 2018 рік» від 02.01.2018 № 1-б та Інструкції про застосування Плану рахунків бухгалтерського обліку активів, капіталу, зобов'язань і господарських операцій підприємств і організацій, затвердженої наказом Міністерства фінансів України від 30.11.1999 № 291, на рахунку 48 «Цільове фінансування і цільові надходження» ведеться облік та узагальнення інформації про наявність та рух коштів фінансування заходів цільового призначення (у тому числі державна підтримка) та на рахунку 422 «Інший вкладений капітал» ведеться облік коштів, отриманих від Управління Державної казначейської служби України у місті Харкові Харківської області (у тому числі державна підтримка у формі внесків до статутного капіталу КП «Салтівське трамвайне депо» на придбання тролейбусів з автономним ходом на умовах фінансового лізингу).
- (44) Отримувач не бере участі в інших тендерах на надання послуг, на які виділяється державна підтримка, що проводяться за межами території компетентного місцевого органу влади.
- (45) До тарифу на перевезення пасажирів електричним транспортом включено амортизаційні нарахування щодо використання рухомого складу.
- (46) КП «Салтівське трамвайне депо» буде здійснювати закупівлю усіх товарів, робіт та послуг, на які виділяється державна підтримка, через систему «ProZorro» згідно із Законом України «Про публічні закупівлі».

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

- (47) 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.
- (48) 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.

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

- (49) 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.
- (50) 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.

- (51) 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.
- (52) Згідно з пунктом «с» додатка ХХІІІ 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».
- (53) 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.
- (54) 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.
- (55) 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.
- (56) 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.



- (57) 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.
- (58) Комісія також вважає, що послуги, які визначаються як ПЗЕІ, повинні бути адресовані громадянам або бути в інтересах суспільства в цілому.
- (59) 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 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.
- (60) 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 ПЗЕІ.
- (61) 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 ЄС. Однак для того, щоб така компенсація не була визнана державною допомогою, необхідно виконати ряд умов.

- (62) 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.
- (63) Повідомленням Комісії також встановлено детальні правила, якими буде задовольнятися кожен із критеріїв, передбачений Рішенням у справі Altmark.
- (64) 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.
- 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.
- (65) Зміст другого критерію Рішення у справі Altmark розкрито в розділі 3.4 Повідомлення Комісії.
- (66) Відповідно до пунктів 54 – 55 Повідомлення Комісії, методика, за якою розраховується розмір компенсації, повинна бути визначена заздалегідь об'єктивним та прозорим способом з метою уникнення надання суб'єкту господарювання економічних переваг порівняно з конкуруючими суб'єктами та необхідність попереднього встановлення цієї методики не означає, що компенсація повинна вираховуватись відповідно до певної формули, важливим є виключно те, щоб із самого початку було очевидно, яким способом компенсація буде розраховуватись.
- (67) 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.
- (68) 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.

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

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

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

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

- (70) 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.
- (71) Роз'яснення термінів, що використовуються в частині другій глави 10 Угоди, наведено в додатку ХХІІІ до глави 10 Угоди. У пункті «с» додатка ХХІІІ 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.
- (72) 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.
- (73) 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;
  - тариф – вартісна величина плати за разовий проїзд одного пасажирів або перевезення одного місця багажу міським електричним транспортом у межах установленої відстані (зони) або строку.
- (74) 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 метрополітен, швидкісним трамваєм – за лініями відповідно до затверджених в установленому порядку транспортних схем міст (регіонів).
- (75) Згідно з частиною першою статті 7 Закону України «Про міський електричний транспорт» державна політика у сфері міського електричного транспорту проводиться на засадах:

- доступності транспортних послуг для усіх верств населення;
  - пріоритетності розвитку міського електричного транспорту у містах з підвищеним рівнем забруднення довкілля та курортних регіонах;
  - створення сприятливих умов для виробництва вітчизняного рухомого складу та його удосконалення;
  - безбиткової роботи перевізників.
- (76) 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.
- (77) 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.
- (78) Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р, передбачено впровадження економічних та інших заходів стимулювання використання в містах екологічно більш чистих видів транспорту, зокрема електромобілів, міського електричного транспорту – метрополітенів, трамваїв, тролейбусів, електробусів, а також велосипедного (систем громадського прокату велосипедів) транспорту.
- (79) Згідно з частиною другою статті 14 Закону України «Про міський електричний транспорт» установлення тарифів на проїзд у транспорті здійснюється з урахуванням необхідності забезпечення безбиткової роботи перевізників та забезпечення захисту малозабезпечених громадян. У разі встановлення рівня тарифу, який не покриває витрат, пов'язаних з перевезенням пасажирів, втрати перевізника компенсуються уповноваженим органом, яким затверджуються тарифи, за рахунок коштів відповідних бюджетів.
- (80) 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.
- (81) Отримувачем державної підтримки є КП «Салтівське трамвайне депо», яке створено відповідно до пункту 3.2 розділу 3 Статуту, зокрема, для надання послуг із перевезення пасажирів електричним транспортом.
- (82) Враховуючи викладене та з урахуванням визначення в пункті 14 частини першої статті 1 Закону та відповідного тлумачення в актах законодавства ЄС поняття ПЗЕІ, здійсненого відповідно до статті 264 Угоди, 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.

- (83) Отже, надання підтримки КП «Салтівське трамвайне депо» у формі капітальних трансфертів (поповнення статутного капіталу Підприємства) на придбання тролейбусів з автономним ходом на умовах фінансового лізингу 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

- (84) 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.

- (85) 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 Рішення у справі Altmark:

- *суб'єкт господарювання повинен виконувати зобов'язання з обслуговування населення, і ці зобов'язання чітко встановлені та визначені.*

Зобов'язання КП «Салтівське трамвайне депо» 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 б/н, укладеним між Департаментом інфраструктури Харківської міської ради та КП «Салтівське трамвайне депо», який містить чіткий перелік маршрутів, на яких Підприємство здійснює перевезення пасажирів електричним транспортом. Предметом договору є пасажирські перевезення трамваями, який діє з 01.01.2019 по 31.12.2019 і набув чинності з дати його укладення. Цей договір вважається таким, що продовжений, якщо за місяць до закінчення строку його дії жодна із сторін не заявила про розірвання договору або про його перегляд.

Отже, вимогу критерію дотримано;

- *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.*

Виконавчий комітет Харківської міської ради надав Методику, яка 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, та заходи щодо уникнення й повернення компенсації у випадку надання надмірної компенсації.

Надавач повідомив, що максимальний розмір підтримки КП «Салтівське трамвайне депо», згідно з потребою у фінансуванні капітальних видатків на 2021 рік, становитиме 67 587 485,41 грн, що не перевищує чистої фінансової різниці. У подальші роки КП «Салтівське трамвайне депо» буде здійснювати обчислення суми, яка необхідна для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними при наданні послуг, що становлять загальний економічний інтерес, витратами та доходами КП «Салтівське трамвайне депо» від надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, з урахуванням рівня прибутку відповідно до Методики.

Отже, вимогу критеріїв дотримано;

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

Надавачем надано інформацію щодо аналізу витрат, які є типовими для цього суб'єкта господарювання (отримувача), а саме: витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, матеріальні затрати, амортизація, інші операційні витрати, і належного забезпечення транспортними засобами для здійснення цих послуг, враховуючи відповідний дохід Підприємства (від надання площ в оренду, надання місця для розміщення рекламоносіїв, від безоплатно одержаних активів, неопераційна курсова різниця) та розумний прибуток.

Отже, вимогу критерію дотримано.

- (86) Отже, Харківська міська рада надала достатні обґрунтування того, що компенсацію на надання послуг, які становлять загальний економічний інтерес, було визначено заздалегідь об'єктивним і прозорим способом, що вона є обґрунтованою, тобто не перевищує суми, необхідної для покриття чистої фінансової різниці між понесеними при наданні ПЗЕІ витратами та доходами суб'єкта господарювання від надання ПЗЕІ, з урахуванням розумного рівня прибутку. Також надано опис механізму визначення компенсації та параметрів для розрахунку, опис заходів щодо уникнення та повернення будь-якої надмірної компенсації.
- (87) Враховуючи викладене, критеріїв Altmark кумулятивно дотримано.
- (88) Отже, державна підтримка для здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ у формі капітальних трансфертів (поповнення статутного капіталу Підприємства) на придбання тролейбусів з автономним ходом на умовах фінансового лізингу є компенсацією обґрунтованих витрат на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини другої статті 3 Закону, що не є державною допомогою.
- (89) Враховуючи викладене, державна підтримка у формі капітальних трансфертів (поповнення статутного капіталу Підприємства) на придбання тролейбусів з автономним ходом на умовах фінансового лізингу, що виділяється на підставі:
  - рішення Харківської міської ради від 24.06.2020 № 2205/20 «Про внесення змін до Програми розвитку міського електротранспорту міста Харкова на 2013-2020 роки» комунальному підприємству «Салтівське трамвайне депо» на період з 01.01.2020 по 31.12.2020;
  - рішення Харківської міської ради від 19.08.2020 № 2285/20 «Про затвердження Програми розвитку міського електротранспорту міста Харкова на 2021 – 2025 роки» та рішення Харківської міської ради від 26.02.2020 № 2059/20 «Про надання згоди КП «Салтівське трамвайне депо» на придбання тролейбусів з автономним ходом на умовах фінансового лізингу» (із змінами та доповненнями, внесеними рішенням від 24.06.2020 № 2204/20 «Про внесення змін до рішення 33 сесії Харківської міської ради від 26.02.2020 № 2059/20 «Про надання згоди КП «Салтівське трамвайне депо» на придбання тролейбусів з автономним ходом на умовах фінансового лізингу») комунальному підприємству «Салтівське трамвайне депо» на період з 01.01.2021 по 31.12.2025, –

у сумі 506 759 685,04 грн, не є державною допомогою відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

- (90) Разом із цим, у разі включення амортизаційних нарахувань у вартість перевезення пасажирів електричним транспортом, який придбано (або оновлено) за кошти державної підтримки, Харківська міська рада має забезпечити повернення КП «Салтівське трамвайне депо» таких амортизаційних нарахувань.
- (91) 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».
- (92) На подання з попередніми висновками від 21.05.2021 № 500-26.15/100-20-ДД/248-спр Харківська міська рада листом від 24.05.2021 № 1535/0/78-21 (вх. № 5-08/6960 від 24.05.2021) повідомила, що не має зауважень та заперечень. Зокрема, Надавач повідомив, що в разі придбання тролейбусів з автономним ходом за рахунок державної допомоги амортизаційні нарахування після введення в експлуатацію рухомого складу не включатимуться до виробничої собівартості перевезень під час перегляду розміру тарифу на перевезення одного пасажирів в міському електротранспорті (до розрахунку тарифу, що діє на теперішній час, включені амортизаційні нарахування лише на наявний у 2019 році діючий рухомий склад).

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 1 розділу IX 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, на підставі інформації, наданої Харківською міською радою, Антимонопольний комітет України

#### **ПОСТАНОВИВ:**

Визнати, що державна підтримка у формі капітальних трансфертів (поповнення статутного капіталу підприємства) на придбання тролейбусів з автономним ходом на умовах фінансового лізингу, що виділяється на підставі:

- рішення Харківської міської ради від 24.06.2020 № 2205/20 «Про внесення змін до Програми розвитку міського електротранспорту міста Харкова на 2013-2020 роки» комунальному підприємству «Салтівське трамвайне депо» на період з 01.01.2020 по 31.12.2020;

- рішення Харківської міської ради від 19.08.2020 № 2285/20 «Про затвердження Програми розвитку міського електротранспорту міста Харкова на 2021 – 2025 роки» та рішення Харківської міської ради від 26.02.2020 № 2059/20 «Про надання згоди КП «Салтівське трамвайне депо» на придбання тролейбусів з автономним ходом на умовах фінансового лізингу» (із змінами та доповненнями, внесеними рішенням від 24.06.2020 № 2204/20 «Про внесення змін до рішення 33 сесії Харківської міської ради від 26.02.2020 № 2059/20 «Про надання згоди КП «Салтівське трамвайне депо» на придбання тролейбусів з автономним ходом на умовах фінансового лізингу») комунальному підприємству «Салтівське трамвайне депо» на період з 01.01.2021 по 31.12.2025, –

у сумі 506 759 685,04 (п'ятсот шість мільйонів сімсот п'ятдесят дев'ять тисяч шістсот вісімдесят п'ять гривень чотири копійки) гривні, **не є державною допомогою відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».**

Разом із цим, у разі включення амортизаційних нарахувань у вартість перевезення пасажирів електричним транспортом, який придбано (або оновлено) за кошти державної підтримки, Департамент інфраструктури Харківської міської ради має забезпечити повернення комунальним підприємством «Салтівське трамвайне депо» таких амортизаційних нарахувань.

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

Голова Комітету

О. ПІЩАНСЬКА