



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ ТИМЧАСОВОЇ АДМІНІСТРАТИВНОЇ КОЛЕГІЇ

15 липня 2021 р.

Київ

№ 79-р/тк

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

Тимчасова адміністративна колегія Антимонопольного комітету України, розглянувши подання Департаменту моніторингу і контролю державної допомоги від 14.07.2021 № 500-01/298-п та повідомлення про державну допомогу Департаменту інфраструктури Харківської міської ради, яке надійшло на Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 40418 (вх. № 195 – ПДД/1 від 10.03.2021), яке було подано на виконання статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та за формою, що передбачена додатком 1 до Порядку подання та оформлення повідомлення про нову державну допомогу та про внесення змін до умов чинної державної допомоги, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 04.03.2016 № 2-рп та зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 04.04.2016 за № 501/28631, зі змінами, затвердженими розпорядженням Антимонопольного комітету України від 13.09.2018 № 18-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 27.11.2018 за № 1337/32789,

ВСТАНОВИЛА:

1. ПОРЯДОК ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ПІДТРИМКУ

- (1) На Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 40418 (вх. № 195 – ПДД/1 від 10.03.2021) Департаментом інфраструктури Харківської міської ради відповідно до статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про нову державну допомогу (далі – Повідомлення).
- (2) Антимонопольним комітетом України (далі – Комітет) листом від 23.03.2021 № 500-29/02-4534 залишено Повідомлення без руху та запитано додаткову інформацію. Департамент інфраструктури Харківської міської ради надав додаткову інформацію, яка надійшла на Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 23375 (вх. № 1289 – ПДД/1 від 17.05.2021).
- (3) Повідомлення прийнято до розгляду 17.05.2021.

- (4) Листом від 02.07.2021 № 2057/0/78-21 (вх. № 5-01/9554 від 07.07.2021) Департамент інфраструктури Харківської міської ради надав додаткову інформацію до Повідомлення.

1.1. Надавач підтримки

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

1.2. Отримувачі підтримки

- (6) Комунальне підприємство «Салтівське трамвайне депо» (далі – КП «Салтівське трамвайне депо», Отримувач 1) (61129, м. Харків, просп. Тракторобудівників, 109, ідентифікаційний код юридичної особи 37766028).
- (7) Комунальне підприємство «Жовтневе трамвайне депо» (далі – КП «Жовтневе трамвайне депо», Отримувач 2) (61157, м. Харків, вул. Москалівська, 199-А, ідентифікаційний код юридичної особи 37765988).
- (8) Комунальне підприємство «Тролейбусне депо № 2» (далі – КП «Тролейбусне депо № 2», Отримувач 3) (61105, м. Харків, вул. Ньютона, 5, ідентифікаційний код юридичної особи 37766007).
- (9) Комунальне підприємство «Тролейбусне депо № 3» (далі – КП «Тролейбусне депо № 3», Отримувач 4) (61107, м. Харків, вул. Свистуна, 2-Б, ідентифікаційний код юридичної особи 37765993).
- (10) Комунальне підприємство «Міськелектротранссервіс» (далі – КП «Міськелектротранссервіс», Отримувач 5) (61001, м. Харків, вул. Актюбінська, 24, ідентифікаційний код юридичної особи 37761936).
- (11) Комунальне підприємство «Харківпасс» (далі – КП «Харківпасс», Отримувач 6) (61064, м. Харків, вул. Полтавський шлях, 149-Д, ідентифікаційний код юридичної особи 36818918).

1.3. Мета (ціль) підтримки

- (12) Метою підтримки є створення належних умов для надання населенню доступних, якісних та безпечних послуг із перевезення міським електротранспортом (трамваями та тролейбусами), у тому числі з урахуванням потреб пасажирів з обмеженими можливостями.

1.4. Очікуваний результат

- (13) Очікуваним результатом є:
- для КП «Салтівське трамвайне депо» – виплата заробітної плати з нарахуваннями працівникам підприємства;
 - для КП «Жовтневе трамвайне депо» – виплата заробітної плати з нарахуваннями працівникам підприємства;
 - для КП «Тролейбусне депо № 2» – виплата заробітної плати з нарахуваннями працівникам підприємства, придбання рухомого складу тролейбусів (у рамках інвестиційного проекту «Оновлення тролейбусного парку м. Харків»);

- для КП «Тролейбусне депо № 3» – виплата заробітної плати з нарахуваннями працівникам підприємства, придбання рухомого складу тролейбусів (у рамках інвестиційного проекту «Придбання рухомого складу міського електротранспорту (тролейбусів)»);
- для КП «Міське електротранссервіс» – придбання спецтехніки;
- для КП «Харківпасс» – придбання запрограмованих пільгових електронних квитків «E-ticket», що підлягають безкоштовному розповсюдженню серед осіб, які мають право пільгового проїзду.

1.5. Підстава для надання підтримки

- (14) Закон України «Про місцеве самоврядування України».
- (15) Закон України «Про міський електричний транспорт».
- (16) Рішення Харківської міської ради «Про внесення змін до рішення 38 сесії Харківської міської ради 7 скликання від 02.12.2020 № 2293/20 «Про бюджет Харківської міської громади на 2021 рік» від 21.04.2021/93.
- (17) Рішення Харківської міської ради «Про внесення змін до Програми розвитку міського електротранспорту м. Харкова на 2021 – 2025 роки» від 21.04.2021 № 132/21 (далі – Програма).

1.6. Форма підтримки

- (18) Внески до статутних капіталів підприємств.

2.2. Обсяг підтримки

- (19) Загальний обсяг підтримки – 704 957 040 грн,
з них:
2021 рік – 218 984 099 грн;
2022 рік – 160 142 737 грн;
2023 рік – 118 636 802 грн;
2024 рік – 95 250 216 грн;
2025 рік – 111 943 186 грн.

1.7. Тривалість підтримки

- (20) З 01.01.2021 по 31.12.2025.

2. ПОЄДНАННЯ ФОРМ ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ

- (21) Рішенням Комітету від 13.02.2019 № 91-р встановлено, що «надання Харківською міською радою місцевої гарантії для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим комунальним підприємством «Тролейбусне депо № 2» для реалізації інвестиційного проекту «Оновлення тролейбусного парку м. Харків», що передбачена проектом договору гарантії, відшкодування та підтримки проекту між Харківською міською радою та Європейським банком реконструкції та розвитку, а також Кредитним договором між комунальним підприємством «Тролейбусне депо № 2» та Європейським банком реконструкції та розвитку, на період з 01.01.2019 по

31.12.2031, **не є державною допомогою** відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

(22) Рішенням Комітету від 20.02.2020 № 133-р встановлено:

«1. Державна підтримка у формі гарантії Харківської міської ради для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим комунальним підприємством «Тролейбусне депо № 3» у Міністерства фінансів України за угодою про передачу коштів позики між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Харківською міською радою та комунальним підприємством «Тролейбусне депо № 3», для реалізації підпроєкту «Оновлення рухомого складу міського електротранспорту (тролейбусів)», який спрямований на створення умов для надання населенню послуг з перевезення тролейбусами, а саме на придбання 61 одиниці низькопідлогових тролейбусів, з них 15 двосекційних тролейбусів і 46 односекційних тролейбусів, що виділяється на підставі Фінансової угоди (Проект «Міський громадський транспорт України») між Україною та Європейським інвестиційним банком від 11.11.2016 FI № 85.103 Serapis № 2015-0503, ратифікованої Законом України «Про ратифікацію Фінансової угоди (Проект «Міський громадський транспорт України») між Україною та Європейським інвестиційним банком» на період з 20.04.2020 по 20.04.2043, є **державною допомогою** відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

2. Державна допомога у формі гарантії Харківської міської ради для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим комунальним підприємством «Тролейбусне депо № 3» у Міністерства фінансів України за угодою про передачу коштів позики між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Харківською міською радою та комунальним підприємством «Тролейбусне депо № 3», для реалізації підпроєкту «Оновлення рухомого складу міського електротранспорту (тролейбусів)», який спрямований на створення умов для надання населенню послуг з перевезення тролейбусами, а саме на придбання 61 одиниці низькопідлогових тролейбусів, з них 15 двосекційних тролейбусів і 46 односекційних тролейбусів, що виділяється на підставі Фінансової угоди (проект «Міський громадський транспорт України») між Україною та Європейським інвестиційним банком від 11.11.2016 FI № 85.103 Serapis № 2015-0503, ратифікованої Законом України «Про ратифікацію Фінансової угоди (Проект «Міський громадський транспорт України») між Україною та Європейським інвестиційним банком» на період з 20.04.2020 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 (тролейбусами), враховуючи, що сума компенсації не повинна перевищувати суми, необхідної для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними витратами та отриманими доходами суб'єкта господарювання при наданні вказаних послуг, з урахуванням розумного рівня прибутку;

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

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

3) з метою уникнення отримання комунальним підприємством «Тролейбусне депо № 3» надмірної компенсації за придбані тролейбуси забезпечити повернення комунальним підприємством «Тролейбусне депо № 3» надавачу коштів, отриманих від сплати за послуги перевезення пасажирів, у частині компенсації вартості придбаних тролейбусів, у разі якщо до тарифу на перевезення пасажирів міським електричним транспортом включатимуться амортизаційні нарахування за придбані тролейбуси, та при цьому виконання боргових зобов'язань за кредитом буде виконуватися за рахунок отриманої гарантії.

3. Надавач державної допомоги зобов'язаний проінформувати Антимонопольний комітет України про виконання зобов'язань, викладених у пункті 2 резолютивної частини цього рішення, до 06.08.2020».

Відповідно до пункту 15 протоколу засідання Антимонопольного комітету України № 12 від 11.03.2021 Комітетом прийнято рішення визнати зобов'язання, зазначені в пункті 2 резолютивної частини рішення Антимонопольного комітету України від 20.02.2020 № 133-р, виконаними.

- (23) Рішенням Комітету від 27.05.2021 № 303-р встановлено, 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».

3. УМОВИ НАДАННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ

- (24) Відповідно до зазначеної в Повідомленні інформації підтримка надається КП «Салтівське трамвайне депо», КП «Жовтневе трамвайне депо», КП «Тролейбусне депо № 2», КП «Тролейбусне депо № 3», КП «Міське електротранссервіс» та КП «Харківпасс» у формі внесків до статутних капіталів підприємств на підставі рішення Харківської міської ради «Про внесення змін до Програми розвитку міського електротранспорту м. Харкова на 2021 – 2025 роки» від 21.04.2021 № 132/21.

- (25) Метою Програми є реалізація органами місцевого самоврядування в межах компетенції завдань державної політики у сфері міського електротранспорту. Створення умов для надання населенню доступних, якісних та безпечних послуг із перевезень міським електротранспортом, забезпечення його сталого функціонування, подальшого розвитку та збільшення питомої ваги пасажирських перевезень, поліпшення технічного оснащення підприємства міського електротранспорту.

3.1. Щодо надання КП «Салтівське трамвайне депо» послуг із перевезення пасажирів громадським електричним транспортом

- (26) Відповідно до Програми основним завданням КП «Салтівське трамвайне депо» є своєчасне, якісне та безпечне надання послуг із перевезення мешканців та гостей міста. Щоденно КП «Салтівське трамвайне депо» на 13 трамвайних маршрутах здійснює перевезення близько 242,1 тис. пасажирів, із них пасажирів пільгових категорій – 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 КП «Салтівське трамвайне депо», становить 35 років.

У зв'язку з тим, що протягом тривалого часу в необхідній кількості відповідно до пробігів не проводилося капітальних ремонтів трамвайних вагонів, на сьогодні потребують капітального ремонту 136 од. вагонів.

- (27) Відповідно до Статуту КП «Салтівське трамвайне депо», затвердженого заступником директора Департаменту – начальником Управління комунального майна та приватизації Департаменту економіки та комунального майна Харківської міської ради від 24.01.2018 (далі – Статут 1), КП «Салтівське трамвайне депо» створено, зокрема, відповідно до рішення 6 сесії Харківської міської ради 6 скликання від 06.04.2011 № 261/11 «Про створення комунальних підприємств міського наземного електротранспорту».

- (28) Відповідно до Статуту 1 метою діяльності КП «Салтівське трамвайне депо» є, зокрема, забезпечення функціонування міського електричного транспорту та експлуатація його об'єктів для надання послуг із перевезення, задоволення потреб населення в пасажироперевезеннях, забезпечення виконання програми всіх видів ремонту рухомого складу КП «Салтівське трамвайне депо».

- (29) Відповідно до підпункту 5.2 пункту 5 Статуту 1 майно КП «Салтівське трамвайне депо» є власністю територіальної громади міста Харків й закріплюється за ним на праві господарського відання на підставі відповідного договору, укладеного з управлінням комунального майна та приватизації Департаменту економіки та комунального майна Харківської міської ради.

- (30) КП «Салтівське трамвайне депо» здійснює свою діяльність із перевезення пасажирів відповідно до Договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом від 31.12.2020. Предметом цього Договору є пасажирські перевезення трамваями та тролейбусами. Цей Договір діє з моменту його підписання та по 31.12.2025.

Відповідно до додатка 1 до вищезазначеного договору КП «Салтівське трамвайне депо» здійснює пасажирські перевезення:

- 1) трамваями на маршрутах:

- № 5 РК «Південний вокзал» – РК «вул. Одеська»;
 - № 8 РК «602 м/р» – РК «вул. Одеська»;
 - № 16 РК «Салтівське» – РК «Салтівське»;
 - № 16А РК «Салтівське» – РК «Салтівське»;
 - № 23 РК «Салтівське» – РК «Південно-Східне»;
 - № 26 РК «Лісопарк» – РК «Південно-Східне»;
 - № 27 РК «Салтівське» – РК «Новожанове»;
- 2) тролейбусами на маршрутах:
- № 48 «ст. метро Героїв Праці» – РК «Північна-5»;
 - № 49 «Жихор (вул. Кутаївська) – РК «вул. Університетська»;
 - № 50 РК «П'ятихатки» – «майдан Конституції (пров. Спартаківський)».
- (31) КП «Салтівське трамвайне депо» здійснює перевезення пасажирів у міському електричному транспорті (трамваї, тролейбусі) відповідно до тарифу в розмірі 6,0 грн, встановленого рішенням виконавчого комітету Харківської міської ради від 22.05.2019 № 349 «Про встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів і багажу міським електричним транспортом (трамваєм та тролейбусом)», прийнятим відповідно до норм Законів України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», «Про міський електричний транспорт», «Про місцеве самоврядування», та наказу Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940 «Про затвердження Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус)».
- (32) Відповідно до отриманої від Надавача інформації зазначений тариф встановлено на рівні, нижчому від економічно обґрунтованого.
Встановлення тарифів на перевезення пасажирів трамваєм та тролейбусом ґрунтувалося на принципах забезпечення доступності транспортних послуг та захисту малозабезпечених громадян і створення умов для здійснення сталих і безпечних пасажироперевезень.
- Собівартість перевезення одного пасажирів трамваями у 2020 році становила 6,23 грн, а в 2021 році – 8,05 грн, тролейбусами у 2021 році – 14,14 грн.
- Собівартість перевезення значно зросла за рахунок зменшення пасажиропотоку внаслідок виконання обмежувальних заходів введеного карантину відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 11.03.2020 № 211 «Про запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої SARS-CoV-2» (зі змінами та доповненнями).
- (33) Обсяг витрат, на покриття яких КП «Салтівське трамвайне депо» використовуватиме державну підтримку:

Назва статті витрат/період	Обсяг фінансування				
	2021 рік, грн	2022 рік, грн	2023 рік, грн	2024 рік, грн	2025 рік, грн
Фінансова підтримка (виплата заробітної плати з нарахуваннями працівникам підприємства)	35 000 000	35 000 000	35 000 000	35 000 000	35 000 000
Разом	35 000 000	35 000 000	35 000 000	35 000 000	35 000 000

- (34) Згідно з отриманою від Надавача інформацією розмір державної підтримки для КП «Салтівське трамвайне депо» на заробітну плату з нарахуваннями для працівників визначався на підставі Колективного договору КП «Салтівське трамвайне депо», розробленого відповідно до статті 15 Закону України «Про оплату праці».
- Оплата праці на підприємстві встановлюється відповідно до порядку розрахунку мінімальної тарифної ставки (окладу) за просту некваліфіковану працю в розмірі прожиткового мінімуму, встановленого для працездатних осіб.
- КП «Салтівське трамвайне депо» здійснює облік фактично відпрацьованого часу кожного працівника за допомогою табелів обліку робочого часу.
- (35) Державна підтримка КП «Салтівське трамвайне депо» буде перераховуватися на рахунки, відкриті в органах Державної казначейської служби України. Для фінансування поточних видатків господарської діяльності підприємство використовує рахунки, відкриті в установах акціонерного банку «Укргазбанк» та акціонерного товариства «Альфа-Банк».
- (36) Принципи, методи та процедури, які використовує КП «Салтівське трамвайне депо» для ведення бухгалтерського обліку, регламентуються наказом «Про бухгалтерський, податковий облік та облікову політику КП «Салтівське трамвайне депо» на 2018 рік» від 02.01.2018 № 1-б.
- (37) Відповідно до підпункту 3 пункту 2 Інструкції про застосування Плану рахунків бухгалтерського обліку активів, капіталу, зобов'язань і господарських операцій підприємств і організацій, затвердженої наказом Міністерства фінансів України від 30.11.1999 № 291, на рахунок 48 «Цільове фінансування і цільові надходження» у КП «Салтівське трамвайне депо» ведеться облік та узагальнення інформації про наявність та рух коштів фінансування заходів цільового призначення (у тому числі отримана державна підтримка).
- (38) КП «Салтівське трамвайне депо» не бере участі в інших тендерах на надання послуг із перевезення пасажирів міським електротранспортом за межами території Харківської міської ради у зв'язку з тим, що трамвайні колії та контактна мережа знаходяться тільки на території міста Харкова.
- (39) Департаментом інфраструктури Харківської міської ради надано Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів міським електричним транспортом (трамвай, тролейбус, метро) у місті Києві, затверджену наказом Департаменту інфраструктури Харківської міської ради від 12.01.2021 № 7 (далі – Методика).
- (40) Також Департаментом інфраструктури Харківської міської ради надано розрахунки обчислення суми, яка необхідна для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними при наданні послуги загального економічного інтересу (далі – ПЗЕІ) витратами та доходами КП «Салтівське трамвайне депо» від надання ПЗЕІ на 2021 – 2025 роки.
- (41) Для обчислення чистої фінансової різниці Департамент інфраструктури Харківської міської ради керувався такою формулою:
- витрати, понесені у зв'язку з наданням громадської послуги;
 - за вирахуванням будь-якого 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;

- урахується прибуток (не більше передбаченого в чинному тарифі);
 - дорівнює чистій фінансовій різниці.
- (42) Відповідно до отриманої від Надавача інформації чиста фінансова різниця КП «Салтівське трамвайне депо» за 2021 рік становить 271 877 500 грн, а саме:
- витрати, понесені у зв'язку з виконанням зобов'язання з надання громадської послуги: витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, матеріальні затрати, амортизацію, інші операційні витрати та фінансові видатки – 410 804 300 грн;
 - за вирахуванням будь-якого доходу, що виникає під час виконання зобов'язань із надання відповідної громадської послуги, у тому числі отримання доходу від реклами чи будь-якої іншої діяльності, яка пов'язана з наданням відповідної послуги, а саме: дохід від надання площ для оренди, від реклами, від безоплатно одержаних активів та інших доходів – 920 000 грн;
 - за вирахуванням надходжень від тарифу чи будь-якого іншого доходу, отриманого під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання громадських послуг, – 138 006 800 грн;
 - із врахуванням розумного прибутку – 0 грн.
- (43) Відповідно до інформації, отриманої від Надавача, максимальний розмір підтримки КП «Салтівське трамвайне депо» у 2021 році становитиме 35 000 000 грн, що не перевищує чистої фінансової різниці.
- (44) Відповідно до отриманої від Надавача інформації чиста фінансова різниця КП «Салтівське трамвайне депо» за 2022 рік становить 341 979 400 грн, а саме:
- витрати, понесені у зв'язку з виконанням зобов'язання з надання громадської послуги: витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, матеріальні затрати, амортизацію, інші операційні витрати та фінансові видатки – 519 373 800 грн;
 - за вирахуванням будь-якого доходу, що виникає під час виконання зобов'язань із надання відповідної громадської послуги, у тому числі отримання доходу від реклами чи будь-якої іншої діяльності, яка пов'язана з наданням відповідної послуги, а саме: дохід від надання площ для оренди, від реклами, від безоплатно одержаних активів та інших доходів – 944 800 грн;
 - за вирахуванням надходжень від тарифу чи будь-якого іншого доходу, отриманого під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання громадських послуг, – 176 449 600 грн;
 - із врахуванням розумного прибутку – 0 грн.
- (45) Відповідно до інформації, отриманої від Надавача, максимальний розмір підтримки КП «Салтівське трамвайне депо» у 2022 році становитиме 35 000 000 грн, що не перевищує чистої фінансової різниці.
- (46) Відповідно до отриманої від Надавача інформації чиста фінансова різниця КП «Салтівське трамвайне депо» за 2023 рік становить 328 372 600 грн, а саме:
- витрати, понесені у зв'язку з виконанням зобов'язання з надання громадської послуги: витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, матеріальні затрати, амортизацію, інші операційні витрати та фінансові видатки – 509 318 500 грн;
 - за вирахуванням будь-якого доходу, що виникає під час виконання зобов'язань із надання відповідної громадської послуги, у тому числі отримання доходу від реклами чи будь-якої іншої діяльності, яка пов'язана з наданням відповідної послуги, а саме: дохід від надання площ для оренди, від реклами, від безоплатно одержаних активів та інших доходів – 967 300 грн;

- за вирахуванням надходжень від тарифу чи будь-якого іншого доходу, отриманого під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання громадських послуг, – 179 978 600 грн;
 - із врахуванням розумного прибутку – 0 грн.
- (47) Відповідно до інформації, отриманої від Надавача, максимальний розмір підтримки КП «Салтівське трамвайне депо» у 2023 році становитиме 35 000 000 грн, що не перевищує чистої фінансової різниці.
- (48) Відповідно до отриманої від Надавача інформації чиста фінансова різниця КП «Салтівське трамвайне депо» за 2024 рік становить 311 829 900 грн, а саме:
- витрати, понесені у зв'язку з виконанням зобов'язання з надання громадської послуги: витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, матеріальні затрати, амортизацію, інші операційні витрати та фінансові видатки – 496 397 800 грн;
 - за вирахуванням будь-якого доходу, що виникає під час виконання зобов'язань із надання відповідної громадської послуги, у тому числі отримання доходу від реклами чи будь-якої іншої діяльності, яка пов'язана з наданням відповідної послуги, а саме: дохід від надання площ для оренди, від реклами, від безоплатно одержаних активів та інших доходів – 989 700 грн;
 - за вирахуванням надходжень від тарифу чи будь-якого іншого доходу, отриманого під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання громадських послуг, – 183 578 200 грн;
 - із врахуванням розумного прибутку – 0 грн.
- (49) Відповідно до інформації, отриманої від Надавача, максимальний розмір підтримки КП «Салтівське трамвайне депо» у 2024 році становитиме 35 000 000 грн, що не перевищує чистої фінансової різниці.
- (50) Відповідно до отриманої від Надавача інформації чиста фінансова різниця КП «Салтівське трамвайне депо» за 2025 рік становить 295 296 200 грн, а саме:
- витрати, понесені у зв'язку з виконанням зобов'язання з надання громадської послуги: витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, матеріальні затрати, амортизацію, інші операційні витрати та фінансові видатки – 479 864 100 грн;
 - за вирахуванням будь-якого доходу, що виникає під час виконання зобов'язань із надання відповідної громадської послуги, у тому числі отримання доходу від реклами чи будь-якої іншої діяльності, яка пов'язана з наданням відповідної послуги, а саме: дохід від надання площ для оренди, від реклами, від безоплатно одержаних активів та інших доходів – 989 700 грн;
 - за вирахуванням надходжень від тарифу чи будь-якого іншого доходу, отриманого під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання громадських послуг, – 183 578 200 грн;
 - із врахуванням розумного прибутку – 0 грн.
- (51) Відповідно до інформації, отриманої від Надавача, максимальний розмір підтримки КП «Салтівське трамвайне депо» у 2025 році становитиме 35 000 000 грн, що не перевищує чистої фінансової різниці.

3.2. Щодо надання КП «Жовтневе трамвайне депо» послуг із перевезення пасажирів громадським електричним транспортом

- (52) Відповідно до Статуту КП «Жовтневе трамвайне депо», затвердженого заступником директора Департаменту – начальником Управління комунального майна та

приватизації Департаменту економіки та комунального майна Харківської міської ради б/н (далі – Статут 2), КП «Жовтневе трамвайне депо» створено, зокрема, відповідно до рішення 6 сесії Харківської міської ради 6 скликання від 06.04.2011 № 261/11 «Про створення комунальних підприємств міського наземного електротранспорту».

- (53) Відповідно до Статуту 2 метою діяльності КП «Жовтневе трамвайне депо» є, зокрема, забезпечення функціонування міського електричного транспорту та експлуатація його об'єктів для надання послуг з перевезення, задоволення потреб населення в пасажироперевезеннях.
- (54) Відповідно до підпункту 5.2 пункту 5 Статуту 2 майно КП «Жовтневе трамвайне депо» є власністю територіальної громади міста Харків, знаходиться у КП «Жовтневе трамвайне депо» на праві господарського відання на підставі відповідного договору, укладеного з управлінням комунального майна та приватизації Департаменту економіки та комунального майна Харківської міської ради.
- (55) КП «Жовтневе трамвайне депо» здійснює свою діяльність із перевезення пасажирів відповідно до Договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом від 31.12.2020. Предметом цього Договору є пасажирські перевезення трамваями. Цей Договір діє з моменту його підписання та по 31.12.2025.
- (56) КП «Жовтневе трамвайне депо» здійснює перевезення пасажирів у міському електричному транспорті (трамвай) відповідно до тарифу в розмірі 6,0 грн, встановленого рішенням виконавчого комітету Харківської міської ради від 22.05.2019 № 349 «Про встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів і багажу міським електричним транспортом (трамваєм та тролейбусом)», прийнятим відповідно до норм Законів України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», «Про міський електричний транспорт», «Про місцеве самоврядування», та наказу Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940 «Про затвердження Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус)».
- (57) Відповідно до отриманої від Надавача інформації зазначений тариф встановлено на рівні, нижчому від економічно обґрунтованого. Встановлення тарифів на перевезення пасажирів трамваєм ґрунтувалося на принципах забезпечення доступності транспортних послуг та захисту малозабезпечених громадян і створення умов для здійснення сталих і безпечних пасажироперевезень.
Собівартість перевезення одного пасажирів трамваями у 2020 році становила 6,10 грн, а в 2021 році – 7,69 грн.
Собівартість перевезення значно зросла за рахунок зменшення пасажиропотоку внаслідок виконання обмежувальних заходів введеного карантину відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 11.03.2020 № 211 «Про запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої SARS-CoV-2» (зі змінами та доповненнями).
- (58) Рішенням 33 сесії Харківської міської ради 7 скликання від 26.02.2020 № 2077/20 «Про припинення діяльності комунального підприємства «Жовтневе трамвайне депо» шляхом реорганізації» вирішено припинити діяльність КП «Жовтневе трамвайне депо» шляхом його приєднання до КП «Салтівське трамвайне депо».
З метою виконання необхідних заходів щодо цього питання Департаментом інфраструктури Харківської міської ради передбачено фінансову підтримку

КП «Жовтневе трамвайне депо» для виплати заробітної плати з нарахуваннями працівникам підприємства.

- (59) Обсяг витрат, на покриття яких КП «Жовтневе трамвайне депо» використовуватиме державну підтримку:

Перелік заходів програми	2021 рік, грн	2022 рік, грн	2023 рік, грн	2024 рік, грн	2025 рік, грн
Фінансова підтримка (виплата заробітної плати з нарахуваннями працівникам підприємства)	25 000 000	-	-	-	-
Разом	25 000 000	-	-	-	-

- (60) Розмір державної підтримки для КП «Жовтневе трамвайне депо», зокрема на заробітну плату з нарахуваннями для працівників, визначався на підставі Колективного договору КП «Жовтневе трамвайне депо», розробленого відповідно до статті 15 Закону України «Про оплату праці».

Оплата праці на підприємстві встановлюється відповідно до порядку розрахунку мінімальної тарифної ставки (окладу) за просту некваліфіковану працю в розмірі прожиткового мінімуму, встановленого для працездатних осіб.

КП «Жовтневе трамвайне депо» здійснює облік фактично відпрацьованого часу кожного працівника за допомогою табелів обліку робочого часу.

- (61) Державна підтримка КП «Жовтневе трамвайне депо» буде перераховуватись на рахунки, відкриті в органах Державної казначейської служби України. Для фінансування поточних видатків господарської діяльності підприємство використовує рахунки, відкриті в установах акціонерного банку «Укргазбанк» та акціонерного товариства «Альфа-Банк».

- (62) Принципи, методи та процедури, які використовує КП «Жовтневе трамвайне депо» для ведення бухгалтерського обліку, регламентуються наказом «Про бухгалтерський, податковий облік та облікову політику КП «Жовтневе трамвайне депо» на 2020 рік» від 04.06.2020 № 86/1.

- (63) Відповідно до підпункту 3 пункту 2 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» у КП «Жовтневе трамвайне депо» ведеться облік та узагальнення інформації про наявність та рух коштів фінансування заходів цільового призначення (у тому числі отримана державна підтримка).

- (64) КП «Жовтневе трамвайне депо» не бере участі в інших тендерах на надання послуг із перевезення пасажирів міським електротранспортом за межами території Харківської міської ради у зв'язку з тим, що трамвайні колії та контактна мережа знаходяться тільки на території міста Харкова.

- (65) Відповідно до отриманої від Надавача інформації чиста фінансова різниця КП «Жовтневе трамвайне депо» за 2021 рік становить 61 861 700 грн, а саме:

- витрати, понесені у зв'язку з виконанням зобов'язання з надання громадської послуги: витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, матеріальні затрати, амортизацію, інші операційні витрати та фінансові видатки – 175 077 700 грн;
- за вирахуванням будь-якого доходу, що виникає під час виконання зобов'язань із надання відповідної громадської послуги, у тому числі отримання доходу від реклами

чи будь-якої іншої діяльності, яка пов'язана з наданням відповідної послуги, а саме: дохід від надання площ для оренди, від реклами, від безоплатно одержаних активів та інших доходів – 11 156 000 грн;

- за вирахуванням надходжень від тарифу чи будь-якого іншого доходу, отриманого під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання громадських послуг, – 102 060 000 грн;
- із врахуванням розумного прибутку – 0 грн.

- (66) Відповідно до інформації, отриманої від Надавача, максимальний розмір підтримки КП «Жовтневе трамвайне депо» у 2021 році становитиме 25 000 000 грн, що не перевищує чистої фінансової різниці.

3.3. Щодо надання КП «Тролейбусне депо № 2» послуг із перевезення пасажирів громадським електричним транспортом

- (67) Відповідно до Програми основним завданням КП «Тролейбусне депо № 2» є своєчасне, якісне та безпечне надання послуг із перевезення мешканців та гостей міста. Щоденно КП «Тролейбусне депо № 2» на 13 тролейбусних маршрутах здійснює перевезення близько 153,6 тис. пасажирів, із них пасажирів пільгових категорій – 96,0 тис. осіб. На сьогодні інвентарний парк КП «Тролейбусне депо № 2» оновлено та нараховує 149 од. тролейбусів.

- (68) Відповідно до Статуту КП «Тролейбусне депо № 2», затвердженого заступником директора Департаменту – начальником Управління комунального майна та приватизації Департаменту економіки та комунального майна Харківської міської ради від 24.01.2018 (далі – Статут 3), КП «Тролейбусне депо № 2» створено, зокрема, відповідно до рішення 6 сесії Харківської міської ради 6 скликання від 06.04.2011 № 261/11 «Про створення комунальних підприємств міського наземного електротранспорту».

- (69) Відповідно до Статуту 3 метою діяльності КП «Тролейбусне депо № 2» є, зокрема, задоволення потреб населення в пасажироперевезеннях, забезпечення виконання програми всіх видів ремонту рухомого складу КП «Тролейбусне депо № 2».

- (70) Відповідно до підпункту 5.2 пункту 5 Статуту 3 майно КП «Тролейбусне депо № 2» є власністю територіальної громади міста Харків, знаходиться у КП «Тролейбусне депо № 2» на праві господарського відання на підставі відповідного договору, укладеного з управлінням комунального майна та приватизації Департаменту економіки та комунального майна Харківської міської ради.

- (71) КП «Тролейбусне депо № 2» здійснює свою діяльність із перевезення пасажирів відповідно до Договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом від 31.12.2020. Предметом цього Договору є пасажирські перевезення тролейбусами. Цей Договір діє з моменту його підписання та по 31.12.2025.

- (72) Відповідно до додатка 1 до вищезазначеного договору, КП «Тролейбусне депо № 2» здійснює пасажирські перевезення на маршрутах:

- № 1 РК «28 м/р» – РК «Станція метро «Маршала Жукова»;
- № 3 РК «вул. 12-го квітня» – РК «вул. Університетська»;
- № 5 РК «Аеропорт» – РК «вул. Університетська»;
- № 6 РК «З/ст. «Основа» – РК «вул. Університетська»;

- № 11 РК «просп. Дзюби» – РК «м-н Конституції»;
 - № 12 РК «вул. Клочківська» – РК «Рудика»;
 - № 18 РК «Лікарня швидкої допомоги» – РК «ст. Держпром»;
 - № 19 РК «вул. Одеська» – РК «602 м/р»;
 - № 20 РК «602 м/» - РК «ст. м. «Московський проспект»;
 - № 27 РК «просп. Дзюби» – РК «вул. Новий Побут»;
 - № 31 РК «Північна Салтівка» – РК «ст. м. «Пр. Московський»;
 - № 35 РК «Північна Салтівка» – РК «вул. Одеська».
- (73) КП «Тролейбусне депо № 2» здійснює перевезення пасажирів у міському електричному транспорті (тролейбусі) відповідно до тарифу, встановленого рішенням виконавчого комітету Харківської міської ради від 22.05.2019 № 349 «Про встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів і багажу міським електричним транспортом (трамваєм та тролейбусом)», прийнятим відповідно до норм Законів України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», «Про міський електричний транспорт», «Про місцеве самоврядування», та наказу Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940 «Про затвердження Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус)».
- (74) Відповідно до отриманої від Надавача інформації зазначений тариф встановлено на рівні, нижчому від економічно обґрунтованих.
Встановлення тарифів на перевезення пасажирів тролейбусом ґрунтувалося на принципах забезпечення доступності транспортних послуг та захисту малозабезпечених громадян і створення умов для здійснення сталих і безпечних пасажироперевезень.
Собівартість перевезення одного пасажирів тролейбусами у 2020 році становила 6,83 грн, а в 2021 році – 8,19 грн.
Собівартість перевезення значно зросла за рахунок зменшення пасажиропотоку внаслідок виконання обмежувальних заходів введеного карантину відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 11.03.2020 № 211 «Про запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої SARS-CoV-2» (зі змінами та доповненнями).
- (75) Обсяг витрат, на покриття яких КП «Тролейбусне депо № 2» використовуватиме державну підтримку:
- | Назва статті витрат/період | Обсяг фінансування | | | | |
|---|--------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | 2021 рік, грн | 2022 рік, грн | 2023 рік, грн | 2024 рік, грн | 2025 рік, грн |
| Фінансова підтримка (виплата заробітної плати з нарахуваннями працівникам підприємства) | 17 341 070 | 15 874 873 | 14 038 556 | 11 749 041 | 10 099 703 |
| Внески до статутного капіталу (на погашення тіла кредиту у рамках інвестиційного проекту «Оновлення тролейбусного парку м. Харків») | 18 003 707 | 35 638 878 | 35 336 259 | 33 557 700 | 33 557 700 |
| Разом | 35 344 777 | 51 513 751 | 49 374 815 | 45 306 741 | 43 657 403 |
- (76) Програмою передбачені, зокрема, кошти для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим КП «Тролейбусне депо № 2» для реалізації

інвестиційного проекту «Оновлення тролейбусного парку м. Харків», як передбачено проектом договору гарантії, відшкодування та підтримки проекту між Харківською міською радою та Європейським банком реконструкції та розвитку, а також Кредитним договором між КП «Тролейбусне депо № 2» та Європейським банком реконструкції та розвитку (далі – ЄБРР).

Тролейбуси будуть закуповуватися згідно з умовами, викладеними в Кредитному договорі між КП «Тролейбусне депо № 2» та ЄБРР, а саме: крім випадків, коли інше погоджено з ЄБРР, позичальник (КП «Тролейбусне депо № 2») має забезпечити, щоб всі товари, роботи, послуги, необхідні для Проекту та які мають фінансуватися за рахунок коштів кредиту, закуповувалися відповідно до принципів та правил ЄБРР щодо закупівель та застосовувалися такі правила:

- товари, роботи та послуги (крім послуг консультантів, які включені відповідно до статті 5.08 (с)), закуповуються через відкритий тендер;
- в цілях підпункту (а) цієї статті, процедури проведення відкритого тендера, викладені у Розділі 3, статтях 1, 2 та 3 принципів та правил ЄБРР щодо закупівель;
- консультанти, які будуть найняті на роботу позичальником для надання допомоги в проведенні Проекту, будуть обрані відповідно до процедур, що викладені у Розділі 5, статтях 1, 2 та 5 принципів та правил ЄБРР щодо закупівель;
- усі контракти підлягають попередньому перегляду ЄБРР відповідно до процедур перегляду, визначених у принципах та правилах ЄБРР щодо закупівель.

- (77) Розмір державної підтримки для КП «Тролейбусне депо № 2», зокрема на заробітну плату з нарахуваннями для працівників, визначався на підставі Колективного договору КП «Тролейбусне депо № 2», розробленого відповідно до статті 15 Закону України «Про оплату праці».

Оплата праці на підприємстві встановлюється відповідно до порядку розрахунку мінімальної тарифної ставки (окладу) за просту некваліфіковану працю в розмірі прожиткового мінімуму, встановленого для працездатних осіб.

КП «Тролейбусне депо № 2» здійснює облік фактично відпрацьованого часу кожного працівника за допомогою табелів обліку робочого часу.

- (78) Державна підтримка КП «Тролейбусне депо № 2» буде перераховуватися на рахунки, відкриті в органах Державної казначейської служби України. Для фінансування поточних видатків господарської діяльності Підприємство використовує рахунки, відкриті в установах акціонерного банку «Укргазбанк» та акціонерного товариства «Альфа-Банк».

- (79) Принципи, методи та процедури, які використовує КП «Тролейбусне депо № 2» для ведення бухгалтерського обліку, регламентуються наказом «Про бухгалтерський облік та облікову політику КП «Тролейбусне депо № 2» від 29.12.2018 № 117.

- (80) Відповідно до підпункту 3 пункту 2 Інструкції про застосування Плану рахунків бухгалтерського обліку активів, капіталу, зобов'язань і господарських операцій підприємств і організацій, затвердженої наказом Міністерства фінансів України від 30.11.1999 № 291, на рахунок 48 «Цільове фінансування і цільові надходження» у КП «Тролейбусне депо № 2» ведеться облік та узагальнення інформації про наявність та рух коштів фінансування заходів цільового призначення (у тому числі отримана державна підтримка).

- (81) КП «Тролейбусне депо № 2» не бере участі в інших тендерах на надання послуг із перевезення пасажирів міським електротранспортом за межами території Харківської

міської ради у зв'язку з тим, що контактна мережа знаходиться тільки на території міста Харкова.

- (82) Департаментом інфраструктури Харківської міської ради надано розрахунки обчислення суми, яка необхідна для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними при наданні послуги загального економічного інтересу (далі – ПЗЕІ) витратами та доходами КП «Тролейбусне депо № 2» від надання ПЗЕІ на 2021 – 2025 роки.
- (83) Відповідно до отриманої від Надавача інформації чиста фінансова різниця КП «Тролейбусне депо № 2» за 2021 рік становить 105 771 800 грн, а саме:
- витрати, понесені у зв'язку з виконанням зобов'язання з надання громадської послуги: витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, матеріальні затрати, амортизацію, інші операційні витрати та фінансові видатки – 234 349 100 грн;
 - за вирахуванням будь-якого доходу, що виникає під час виконання зобов'язань із надання відповідної громадської послуги, у тому числі отримання доходу від реклами чи будь-якої іншої діяльності, яка пов'язана з наданням відповідної послуги, а саме: дохід від надання площ для оренди, від реклами, від безоплатно одержаних активів та інших доходів – 1 942 900 грн;
 - за вирахуванням надходжень від тарифу чи будь-якого іншого доходу, отриманого під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання громадських послуг, – 126 634 400 грн;
 - із врахуванням розумного прибутку – 0 грн.
- (84) Відповідно до інформації, отриманої від Надавача, максимальний розмір підтримки КП «Тролейбусне депо № 2» у 2021 році становитиме 35 344 777 грн, що не перевищує чистої фінансової різниці.
- (85) Відповідно до отриманої від Надавача інформації чиста фінансова різниця КП «Тролейбусне депо № 2» за 2022 рік становить 112 301 600 грн, а саме:
- витрати, понесені у зв'язку з виконанням зобов'язання з надання громадської послуги: витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, матеріальні затрати, амортизацію, інші операційні витрати та фінансові видатки – 244 282 800 грн;
 - за вирахуванням будь-якого доходу, що виникає під час виконання зобов'язань із надання відповідної громадської послуги, у тому числі отримання доходу від реклами чи будь-якої іншої діяльності, яка пов'язана з наданням відповідної послуги, а саме: дохід від надання площ для оренди, від реклами, від безоплатно одержаних активів та інших доходів – 1 547 800 грн;
 - за вирахуванням надходжень від тарифу чи будь-якого іншого доходу, отриманого під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання громадських послуг, – 130 433 400 грн;
 - із врахуванням розумного прибутку – 0 грн.
- (86) Відповідно до інформації, отриманої від Надавача, максимальний розмір підтримки КП «Тролейбусне депо № 2» у 2022 році становитиме 51 513 751 грн, що не перевищує чистої фінансової різниці.
- (87) Відповідно до отриманої від Надавача інформації чиста фінансова різниця КП «Тролейбусне депо № 2» за 2023 рік становить 110 316 300 грн, а саме:
- витрати, понесені у зв'язку з виконанням зобов'язання з надання громадської послуги: витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, матеріальні затрати, амортизацію, інші операційні витрати та фінансові видатки – 244 450 700 грн;

- за вирахуванням будь-якого доходу, що виникає під час виконання зобов'язань із надання відповідної громадської послуги, у тому числі отримання доходу від реклами чи будь-якої іншої діяльності, яка пов'язана з наданням відповідної послуги, а саме: дохід від надання площ для оренди, від реклами, від безоплатно одержаних активів та інших доходів – 1 092 300 грн;
 - за вирахуванням надходжень від тарифу чи будь-якого іншого доходу, отриманого під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання громадських послуг, – 133 042 100 грн;
 - із врахуванням розумного прибутку – 0 грн.
- (88) Відповідно до інформації, отриманої від Надавача, максимальний розмір підтримки КП «Тролейбусне депо № 2» у 2023 році становитиме 49 374 815 грн, що не перевищує чистої фінансової різниці.
- (89) Відповідно до отриманої від Надавача інформації чиста фінансова різниця КП «Тролейбусне депо № 2» за 2024 рік становить 108 888 200 грн, а саме:
- витрати, понесені у зв'язку з виконанням зобов'язання з надання громадської послуги: витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, матеріальні затрати, амортизацію, інші операційні витрати та фінансові видатки – 242 787 600 грн;
 - за вирахуванням будь-якого доходу, що виникає під час виконання зобов'язань із надання відповідної громадської послуги, у тому числі отримання доходу від реклами чи будь-якої іншої діяльності, яка пов'язана з наданням відповідної послуги, а саме: дохід від надання площ для оренди, від реклами, від безоплатно одержаних активів та інших доходів – 857 300 грн;
 - за вирахуванням надходжень від тарифу чи будь-якого іншого доходу, отриманого під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання громадських послуг, – 133 042 100 грн;
 - із врахуванням розумного прибутку – 0 грн.
- (90) Відповідно до інформації, отриманої від Надавача, максимальний розмір підтримки КП «Тролейбусне депо № 2» у 2024 році становитиме 45 306 741 грн, що не перевищує чистої фінансової різниці.
- (91) Відповідно до отриманої від Надавача інформації чиста фінансова різниця КП «Тролейбусне депо № 2» за 2025 рік становить 107 360 700 грн, а саме:
- витрати, понесені у зв'язку з виконанням зобов'язання з надання громадської послуги: витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, матеріальні затрати, амортизацію, інші операційні витрати та фінансові видатки – 241 095 300 грн;
 - за вирахуванням будь-якого доходу, що виникає під час виконання зобов'язань із надання відповідної громадської послуги, у тому числі отримання доходу від реклами чи будь-якої іншої діяльності, яка пов'язана з наданням відповідної послуги, а саме: дохід від надання площ для оренди, від реклами, від безоплатно одержаних активів та інших доходів – 692 500 грн;
 - за вирахуванням надходжень від тарифу чи будь-якого іншого доходу, отриманого під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання громадських послуг, – 133 042 100 грн;
 - із врахуванням розумного прибутку – 0 грн.
- (92) Відповідно до інформації, отриманої від Надавача, максимальний розмір підтримки КП «Тролейбусне депо № 2» у 2025 році становитиме 43 657 403 грн, що не перевищує чистої фінансової різниці.

3.4. Щодо надання КП «Тролейбусне депо № 3» послуг із перевезення пасажирів громадським електричним транспортом

- (93) Відповідно до Програми основним завданням КП «Тролейбусне депо № 3» є своєчасне, якісне та безпечне надання послуг із перевезення мешканців та гостей міста. Щоденно КП «Тролейбусне депо № 3» на 12 тролейбусних маршрутах здійснює перевезення близько 128,7 тис. пасажирів, із них пасажирів пільгових категорій – 80,7 тис. осіб. Інвентарний парк депо нараховує 83 од. тролейбусів, із них відпрацювали свій амортизаційний строк – 42 од. (50,6 %). Середній вік тролейбусів становить 10,7 року.
- (94) Відповідно до Статуту КП «Тролейбусне депо № 3», затвердженого заступником директора Департаменту – начальником Управління комунального майна та приватизації Департаменту економіки та комунального майна Харківської міської ради від 26.12.2017 (далі – Статут 4), КП «Тролейбусне депо № 3» створено, зокрема, відповідно до рішення 6 сесії Харківської міської ради 6 скликання від 06.04.2011 № 261/11 «Про створення комунальних підприємств міського наземного електротранспорту».
- (95) Відповідно до Статуту 4 метою діяльності КП «Тролейбусне депо № 3» є, зокрема, задоволення потреб населення в пасажироперевезеннях, забезпечення виконання програми всіх видів ремонту рухомого складу КП «Тролейбусне депо № 3».
- (96) Відповідно до підпункту 5.2 пункту 5 Статуту 4 майно КП «Тролейбусне депо № 3» є власністю територіальної громади міста Харків, знаходиться у КП «Тролейбусне депо № 3» на праві господарського відання на підставі відповідного договору, укладеного з управлінням комунального майна та приватизації Департаменту економіки та комунального майна Харківської міської ради.
- (97) КП «Тролейбусне депо № 3» здійснює свою діяльність із перевезення пасажирів відповідно до Договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом від 31.12.2020. Предметом цього Договору є пасажирські перевезення тролейбусами. Цей Договір діє з моменту його підписання та по 31.12.2025.
- (98) Відповідно до додатка 1 до вищезазначеного договору КП «Тролейбусне депо № 3» здійснює пасажирські перевезення на маршрутах:
- № 2 РК «просп. Жуковського» – РК «просп. Перемоги»;
 - № 7 РК «вул. Дванадцятого квітня» – РК «Східне»;
 - № 13 РК «Парк «Зустріч» – РК «ст. м. Площа Повстання»;
 - № 24 РК «602 м/» – РК «ст. м. «Академіка Барабашова»;
 - № 25 РК «б-р. Б. Хмельницького» – РК «ст. м. «М. Жукова»;
 - № 34 РК «Східна Салтівка» – РК «вул. Героїв Праці»;
 - № 36 РК «вул. 12-го квітня» – РК «ст. м. Радянської Армії»;
 - № 40 РК «просп. Перемоги» – РК «Парк ім. Горького»;
 - № 42 РК «Північна Салтівка» – РК «вул. Героїв Праці»;
 - № 45 РК «вул. 12-го квітня» – РК «Роганське»;
 - № 46 РК «вул. 12-го квітня» – РК «м/р «Горизонт».
- (99) КП «Тролейбусне депо № 3» здійснює перевезення пасажирів у міському електричному транспорті (тролейбусі) відповідно до тарифу, встановленого рішенням виконавчого

комітету Харківської міської ради від 22.05.2019 № 349 «Про встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів і багажу міським електричним транспортом (трамваєм та тролейбусом)», яке прийнято відповідно до норм Законів України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», «Про міський електричний транспорт», «Про місцеве самоврядування», та наказу Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940 «Про затвердження Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус)».

- (100) Відповідно до отриманої від Надавача інформації зазначений тариф встановлено на рівні, нижчому від економічно обґрунтованого.

Встановлення тарифів на перевезення пасажирів тролейбусом ґрунтувалося на принципах забезпечення доступності транспортних послуг та захисту малозабезпечених громадян і створення умов для здійснення сталих і безпечних пасажироперевезень.

Собівартість перевезення одного пасажирів тролейбусами у 2020 році становила 6,08 грн, а в 2021 році – 7,66 грн.

Собівартість перевезення значно зросла за рахунок зменшення пасажиропотоку внаслідок виконання обмежувальних заходів введеного карантину відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 11.03.2020 № 211 «Про запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої SARS-CoV-2» (зі змінами та доповненнями).

- (101) Обсяг витрат, на покриття яких КП «Тролейбусне депо № 3» використовуватиме державну підтримку:

Назва статті витрат/період	Обсяг фінансування				
	2021 рік, грн	2022 рік, грн	2023 рік, грн	2024 рік, грн	2025 рік, грн
Фінансова підтримка (виплата заробітної плати з нарахуваннями працівникам підприємства)	7 301 322	3 778 986	3 861 987	3 943 475	3 787 476
Внески до статутного капіталу (на погашення тіла кредиту в рамках інвестиційного проекту «Придбання рухомого складу міського електротранспорту (тролейбусів)»)	62 000 000	-	5 000 000	-	18 398 307
Разом	69 301 322	3 778 986	8 861 987	3 943 475	22 185 783

- (102) Програмою передбачені, зокрема, кошти для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченням, залученим КП «Тролейбусне депо № 3» у Міністерства фінансів України за угодою про передачу коштів позики між Міністерством фінансів України, Міністерством інфраструктури України, Харківською міською радою та комунальним підприємством «Тролейбусне депо № 3», для реалізації підпроекту «Оновлення рухомого складу міського електротранспорту (тролейбусів)», який спрямований на створення умов для надання населенню послуг з перевезення тролейбусами, а саме на придбання 61 одиниці низькопідлогових тролейбусів, з них 15 двосекційних тролейбусів і 46 односекційних тролейбусів, що виділяється на підставі Фінансової угоди (Проект «Міський громадський транспорт України») між Україною та Європейським інвестиційним банком від 11.11.2016 FI № 85.103 Serapis № 2015-0503, ратифікованої Законом України «Про ратифікацію Фінансової угоди (Проект

«Міський громадський транспорт України») між Україною та Європейським інвестиційним банком».

Тролейбуси будуть закуповуватися згідно з умовами, викладеними у Фінансовій угоді, а саме, відповідно до пункту 6.04 статті 6 Фінансової угоди, позичальник (КП «Тролейбусне депо № 3») забезпечує таке:

«а) кожен Кінцевий бенефіціар придбає устаткування, отримає послуги та замовить роботи для кожного Підпроєкту у рамках прийнятної процедури закупівель, що відповідає вимогам Банку та його політичним принципам і стандартам, зазначеним у його Посібнику з питань закупівель та викладеним у посібнику з процедур програми.

б) кожен Кінцевий бенефіціар:

- i. дозволяє незалежним спостерігачам відвідувати його приміщення під час усіх етапів проведення тендерів та
- ii. надає право Банку відносно проведення тендерів за кожним Підпроєктом, а саме:
 - А. розглядає звіти з оцінки до їх схвалення відповідними комітетами з оцінки та
 - В. визначає місце проведення оцінки тендерних пропозицій та спосіб отримання й зберігання тендерних пропозицій;

с) забезпечує, що кожен Кінцевий бенефіціар гарантуватиме, що всі договори за Підпроєктом, що передбачається закупити після Дати набуття чинності цієї Угодою (відповідно до принципів і стандартів закупівель згідно із наведеним вище пунктом (а)), мають містити:

- i. вимогу до відповідного підрядника оперативно інформувати Банк і Позичальника про обґрунтоване обвинувачення, скаргу або інформацію щодо Забороненої поведінки щодо Підпроєкту;
- ii. вимогу до відповідного підрядника вести бухгалтерські книги і записи щодо усіх фінансових операцій та видатків у зв'язку з Підпроєктом;
- iii. право Банку, у випадку підозри щодо Забороненої поведінки, переглядати бухгалтерські книги і записи відповідного підрядника щодо усіх фінансових операцій та видатків у зв'язку з Підпроєктом та робити копії документів у тому обсязі, наскільки це дозволено законодавством».

(103) Розмір державної підтримки для КП «Тролейбусне депо № 3», зокрема на заробітну плату з нарахуваннями для працівників, визначався на підставі Колективного договору КП «Тролейбусне депо № 3», розробленого відповідно до статті 15 Закону України «Про оплату праці».

Оплата праці на підприємстві встановлюється відповідно до порядку розрахунку мінімальної тарифної ставки (окладу) за просту некваліфіковану працю в розмірі прожиткового мінімуму, встановленого для працездатних осіб.

КП «Тролейбусне депо № 3» здійснює облік фактично відпрацьованого часу кожного працівника за допомогою табелів обліку робочого часу.

(104) Департаментом інфраструктури Харківської міської ради надано розрахунки обчислення суми, яка необхідна для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними при наданні послуги загального економічного інтересу (далі – ПЗЕІ) витратами та доходами КП «Тролейбусне депо № 3» від надання ПЗЕІ на 2021 – 2025 роки.

(105) Відповідно до отриманої від Надавача інформації чиста фінансова різниця КП «Тролейбусне депо № 3» за 2021 рік становить 73 016 300 грн, а саме:

- витрати, понесені у зв'язку з виконанням зобов'язання з надання громадської послуги: витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, матеріальні затрати, амортизацію, інші операційні витрати та фінансові видатки – 161 317 100 грн;
- за вирахуванням будь-якого доходу, що виникає під час виконання зобов'язань із надання відповідної громадської послуги, у тому числі отримання доходу від реклами чи будь-якої іншої діяльності, яка пов'язана з наданням відповідної послуги, а саме: дохід від надання площ для оренди, від реклами, від безоплатно одержаних активів та інших доходів – 1 882 600 грн;
- за вирахуванням надходжень від тарифу чи будь-якого іншого доходу, отриманого під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання громадських послуг, – 86 418 200 грн;
- із врахуванням розумного прибутку – 0 грн.

(106) Відповідно до інформації, отриманої від Надавача, максимальний розмір підтримки КП «Тролейбусне депо № 3» у 2021 році становитиме 69 301 322 грн, що не перевищує чистої фінансової різниці.

(107) Відповідно до отриманої від Надавача інформації чиста фінансова різниця КП «Тролейбусне депо № 3» за 2022 рік становить 78 120 300 грн, а саме:

- витрати, понесені у зв'язку з виконанням зобов'язання з надання громадської послуги: витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, матеріальні затрати, амортизацію, інші операційні витрати та фінансові видатки – 175 585 100 грн;
- за вирахуванням будь-якого доходу, що виникає під час виконання зобов'язань із надання відповідної громадської послуги, у тому числі отримання доходу від реклами чи будь-якої іншої діяльності, яка пов'язана з наданням відповідної послуги, а саме: дохід від надання площ для оренди, від реклами, від безоплатно одержаних активів та інших доходів – 1 893 000 грн;
- за вирахуванням надходжень від тарифу чи будь-якого іншого доходу, отриманого під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання громадських послуг, – 95 571 800 грн;
- із врахуванням розумного прибутку – 0 грн.

(108) Відповідно до інформації, отриманої від Надавача, максимальний розмір підтримки КП «Тролейбусне депо № 3» у 2022 році становитиме 3 778 986 грн, що не перевищує чистої фінансової різниці.

(109) Відповідно до отриманої від Надавача інформації чиста фінансова різниця КП «Тролейбусне депо № 3» за 2023 рік становить 76 161 600 грн, а саме:

- витрати, понесені у зв'язку з виконанням зобов'язання з надання громадської послуги: витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, матеріальні затрати, амортизацію, інші операційні витрати та фінансові видатки – 183 185 600 грн;
- за вирахуванням будь-якого доходу, що виникає під час виконання зобов'язань із надання відповідної громадської послуги, у тому числі отримання доходу від реклами чи будь-якої іншої діяльності, яка пов'язана з наданням відповідної послуги, а саме: дохід від надання площ для оренди, від реклами, від безоплатно одержаних активів та інших доходів – 1 895 000 грн;
- за вирахуванням надходжень від тарифу чи будь-якого іншого доходу, отриманого під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання громадських послуг, – 105 129 000 грн;
- із врахуванням розумного прибутку – 0 грн.

- (110) Відповідно до інформації, отриманої від Надавача, максимальний розмір підтримки КП «Тролейбусне депо № 3» у 2023 році становитиме 8 861 987 грн, що не перевищує чистої фінансової різниці.
- (111) Відповідно до отриманої від Надавача інформації чиста фінансова різниця КП «Тролейбусне депо № 3» за 2024 рік становить 84 450 500 грн, а саме:
- витрати, понесені у зв'язку з виконанням зобов'язання з надання громадської послуги: витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, матеріальні затрати, амортизацію, інші операційні витрати та фінансові видатки – 196 345 500 грн;
 - за вирахуванням будь-якого доходу, що виникає під час виконання зобов'язань із надання відповідної громадської послуги, у тому числі отримання доходу від реклами чи будь-якої іншої діяльності, яка пов'язана з наданням відповідної послуги, а саме: дохід від надання площ для оренди, від реклами, від безоплатно одержаних активів та інших доходів – 1 895 000 грн;
 - за вирахуванням надходжень від тарифу чи будь-якого іншого доходу, отриманого під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання громадських послуг, – 110 000 000 грн;
 - із врахуванням розумного прибутку – 0 грн.
- (112) Відповідно до інформації, отриманої від Надавача, максимальний розмір підтримки КП «Тролейбусне депо № 2» у 2024 році становитиме 3 943 475 грн, що не перевищує чистої фінансової різниці.
- (113) Відповідно до отриманої від Надавача інформації чиста фінансова різниця КП «Тролейбусне депо № 3» за 2025 рік становить 99 062 300 грн, а саме:
- витрати, понесені у зв'язку з виконанням зобов'язання з надання громадської послуги: витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, матеріальні затрати, амортизацію, інші операційні витрати та фінансові видатки – 210 957 300 грн;
 - за вирахуванням будь-якого доходу, що виникає під час виконання зобов'язань із надання відповідної громадської послуги, у тому числі отримання доходу від реклами чи будь-якої іншої діяльності, яка пов'язана з наданням відповідної послуги, а саме: дохід від надання площ для оренди, від реклами, від безоплатно одержаних активів та інших доходів – 1 895 000 грн;
 - за вирахуванням надходжень від тарифу чи будь-якого іншого доходу, отриманого під час виконання відповідних зобов'язань щодо надання громадських послуг, – 110 000 000 грн;
 - із врахуванням розумного прибутку – 0 грн.
- (114) Відповідно до інформації, отриманої від Надавача, максимальний розмір підтримки КП «Тролейбусне депо № 3» у 2025 році становитиме 22 185 783 грн, що не перевищує чистої фінансової різниці.

3.5. Щодо надання КП «Міськелектротранссервіс» послуг, пов'язаних із перевезенням пасажирів громадським транспортом

- (115) Відповідно до Програми утримання в належному стані інфраструктури міського наземного електротранспорту (колійного господарства, контактної мереж, зупинок громадського транспорту), розвиток трамвайних і тролейбусних ліній, забезпечення надійного електропостачання наземного електричного транспорту, диспетчерське управління рухом міського пасажирського транспорту є метою діяльності КП «Міськелектротранссервіс», на балансі якого знаходяться 217,207 км трамвайної колії, 414 комплектів стрілочних переводів і 93 од. перетинів, з них мають граничний

знос і потребують заміни 103,259 км трамвайної колії, 63 комплекти стрілочних переводів і 15 од. перетинів.

Для покращення технічного стану об'єктів інфраструктури наземного електротранспорту згідно з вимогами чинних технічних норм КП «Міськелектротранссервіс» виконує роботи з утримування, обслуговування й поточного ремонту інфраструктури міського наземного електричного транспорту.

- (116) Відповідно до Статуту КП «Міськелектротранссервіс», затвердженого заступником директора Департаменту – начальником Управління комунального майна та приватизації Департаменту економіки та комунального майна Харківської міської ради від 23.02.2018 (далі – Статут 5), КП «Міськелектротранссервіс» створено, зокрема, відповідно до рішення 44 сесії Харківської міської ради 5 скликання від 26.05.2010 № 104/10 «Про створення комунального підприємства «Міськелектротранссервіс».
- (117) Відповідно до Статуту 5 метою діяльності КП «Міськелектротранссервіс» є, зокрема, підвищення ефективності утримання колійного господарства міського наземного електротранспорту, контактної мережі, розвитку трамвайних та тролейбусних ліній, забезпечення надійного енергопостачання наземного електричного транспорту та безпеки дорожнього руху.
- (118) Відповідно до підпункту 5.2 пункту 5 Статуту 5 майно КП «Міськелектротранссервіс» є власністю територіальної громади міста Харків, знаходиться у КП «Міськелектротранссервіс» на праві господарського відання на підставі відповідного договору, укладеного з управлінням комунального майна та приватизації Департаменту економіки та комунального майна Харківської міської ради.
- (119) КП «Міськелектротранссервіс» здійснює свою діяльність на підставі Договору № 0321 про закупівлю від 15.01.2021, укладеного між Департаментом інфраструктури Харківської міської ради і КП «Міськелектротранссервіс».
Предметом зазначеного договору є надання КП «Міськелектротранссервіс» послуг з утримання, обслуговування та поточного ремонту об'єктів транспортної інфраструктури електричного транспорту. Цей договір діє з дати його підписання та до 31.12.2021.
- (120) Відповідно до отриманої від Надавача інформації КП «Міськелектротранссервіс» здійснює енергозабезпечення підприємств міського наземного електротранспорту за допомогою 59 тягових підстанцій з установленою потужністю 193,8 тис. кВт, з яких 4 од. (6,8 %) відповідно до Правил технічної експлуатації електроустановок мають потребу в заміні устаткування у зв'язку з тим, що воно перебуває в експлуатації більше 30 років, фізично й морально зношене.
- (121) Крім того, постійне зростання тарифів на енергозабезпечення підприємств наземного електротранспорту призводить до значного збільшення витрат на зазначені розрахунки. З 1 414 зупинок громадського транспорту, які функціонують у місті, 972 зупинки (67,8 %) знаходиться на балансі КП «Міськелектротранссервіс», яке здійснює їх утримання, обслуговування та ремонт.
- (122) Для регулярної та безперебійної роботи пасажирського електротранспорту, починаючи з 2019 року, у бюджеті міста Харкова передбачено кошти на утримання, обслуговування та поточний ремонт об'єктів транспортної інфраструктури КП «Міськелектротранссервіс», але їх недостатньо для вирішення всіх зазначених проблем.

- (123) Обсяг витрат, на покриття яких КП «Міськелектротранссервіс» використовуватиме державну підтримку:

Назва статті витрат/період	Обсяг фінансування				
	2021 рік, грн	2022 рік, грн	2023 рік, грн	2024 рік, грн	2025 рік, грн
Внески до статутного капіталу на придбання спецтехніки (для обслуговування об'єктів транспортної інфраструктури міського наземного електротранспорту, що знаходяться на балансі підприємства: тягач ваговоз із 3-вісним бортовим напівпричепом, колісний багатофункціональний екскаватор-навантажувач, компактний самоскид, автовишка телескопічна, аварійна майстерня ГАЗель Некст)	24 338 000	9 850 000	7 400 000	5 000 000	5 100 000
Разом	24 338 000	9 850 000	7 400 000	5 000 000	5 100 000

- (124) Програмою передбачені заходи щодо утримання, технічного обслуговування та ремонту об'єктів інфраструктури міського наземного електротранспорту (трамвайних і тролейбусних ліній, контактної та кабельної мережі, тягових підстанцій тощо), а також придбання обладнання та спецтехніки для забезпечення належного функціонування КП «Міськелектротранссервіс» строком на 2021 – 2025 роки.
- (125) КП «Міськелектротранссервіс» буде здійснювати закупівлі техніки через систему «ProZorro» відповідно до Закону України «Про публічні закупівлі».
- (126) Уся техніка, матеріали, запчастини, обладнання, службовий транспорт для КП «Міськелектротранссервіс» буде використовуватися для утримання, обслуговування та ремонту об'єктів транспортної інфраструктури та не буде брати участі в будь-яких тендерах та в здійсненні іншої комерційної діяльності.
- (127) Кошти, передбачені на придбання спецтехніки, матеріалів, обладнання тощо, будуть перераховуватися виключно після проведення підприємством процедури закупівлі через систему «ProZorro» й оголошення переможця, з яким укладені відповідні договори, які проходять реєстрацію в органах державної казначейської служби, тому економія цих коштів буде залишатись у бюджеті Харківської міської територіальної громади.
- (128) Державна підтримка КП «Міськелектротранссервіс» буде перераховуватися на рахунки, відкриті в органах Державної казначейської служби України. Для фінансування поточних видатків господарської діяльності підприємство використовує рахунки, відкриті в установах акціонерного банку «Укргазбанк», акціонерного товариства комерційний банк «ПРИВАТБАНК» та акціонерного товариства «Укресімбанк».
- (129) Принципи, методи та процедури, які використовує КП «Міськелектротранссервіс» для ведення бухгалтерського обліку, регламентуються наказом «Про бухгалтерський,

податковий облік та облікову політику в КП «Міськелектротранссервіс» від 02.01.2020 № 1.

- (130) Відповідно до підпункту 3 пункту 2 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» у КП «Міськелектротранссервіс» ведеться облік та узагальнення інформації про наявність та рух коштів фінансування заходів цільового призначення (у тому числі отримана державна підтримка).
- (131) КП «Міськелектротранссервіс» не бере участі в інших тендерах на надання послуг з утримання, обслуговування та поточного ремонту об'єктів транспортної інфраструктури за межами території Харківської міської ради у зв'язку з тим, що трамвайні колії, контактна та кабельна мережі, тягові підстанції знаходяться на території міста Харкова.

3.6. Щодо надання КП «Харківпасс» послуг, пов'язаних із перевезення пасажирів громадським транспортом

- (132) Відповідно до Програми метою діяльності КП «Харківпасс» є повне і якісне задоволення потреб населення міста в користуванні об'єктами транспортної інфраструктури, забезпеченні розвитку об'єктів пасажирського транспорту, упорядкуванні та розвитку загальної мережі транспортно-пересадкових вузлів, автостанцій, автостоянок, зупинок міського та приміського пасажирського транспорту. У зв'язку із впровадженням системи «Електронний квиток» (автоматизована система обліку оплати проїзду в міському електротранспорті м. Харкова (метрополітені, трамваї, тролейбусі) КП «Харківпасс» доручено здійснити всі необхідні дії, спрямовані на забезпечення виготовлення та розповсюдження електронних квитків, справляння плати за транспортні послуги, розподіл та перерахування плати за проїзд підприємствам-перевізникам із використанням системи «Електронний квиток».
- (133) Відповідно до Статуту КП «Харківпасс», затвердженого заступником директора Департаменту – начальником Управління комунального майна та приватизації Департаменту економіки та комунального майна Харківської міської ради від 22.05.2019 (далі – Статут 6), КП «Харківпасс» створено, зокрема, відповідно до рішення 38 сесії Харківської міської ради 5 скликання від 25.11.2009 № 313/09 «Про створення комунального підприємства «Харківпасс».
- (134) Відповідно до Статуту 6 метою діяльності КП «Харківпасс» є, зокрема:
- повне і якісне задоволення потреб населення міста з користування об'єктами транспортної інфраструктури;
 - забезпечення розвитку об'єктів пасажирського транспорту.
- (135) Відповідно до підпункту 5.2 пункту 5 Статуту 6 майно КП «Харківпасс» є власністю територіальної громади міста Харків, знаходиться у КП «Харківпасс» на праві господарського відання на підставі відповідного договору, укладеного з управлінням комунального майна та приватизації Департаменту економіки та комунального майна Харківської міської ради.
- (136) У зв'язку із введенням у місті Харкові соціального проекту із впровадження персональної карти жителя міста з метою отримання привілейованого доступу до

системи муніципальних і комерційних послуг, необхідно передбачити кошти КП «Харківпасс» на придбання вказаних запрограмованих квитків, що підлягають безкоштовному розповсюдженню (рішення виконавчого комітету Харківської міської ради від 09.06.2021 № 438 «Про затвердження Положення про Картку харків'янина» додається), тому надаємо уточнений перелік витрат, на які буде спрямовуватись державна допомога:

Назва статті витрат/період	Обсяг фінансування, грн				
	2021 рік, грн	2022 рік, грн	2023 рік, грн	2024 рік, грн	2025 рік, грн
Придбання запрограмованих квитків «Картка харків'янина», що підлягають безкоштовному розповсюдженню серед мешканців територіальної громади міста Харкова, учнів закладів загальної середньої освіти міста Харкова та працівників комунальних підприємств, установ, організацій та виконавчого органу ХМР	30 000 000	60 000 000	18 000 000	6 000 000	6 000 000
Разом	30 000 000	60 000 000	18 000 000	6 000 000	6 000 000

(137) КП «Харківпасс» здійснює свою діяльність з Отримувачами на підставі:

1) КП «Салтівське трамвайне депо»:

- Договору № СТД 21.12.2020 про організацію справляння плати за проїзд, розподілу та перерахування коштів, плати за проїзд з використанням системи «Електронний квиток», укладеного між КП «Салтівське трамвайне депо» та КП «Харківпасс». Договір набирає чинності з 01.01.2021 та діє до 31.12.2021;

- Договору № СТД/ЛП від 21.12.2020 про організацію обліку реєстрації проїздів з використанням системи «Електронний квиток», здійснених пасажирями, яким надано право пільгового проїзду в міському електричному транспорті м. Харкова, укладеного між КП «Салтівське трамвайне депо» та КП «Харківпасс». Договір набирає чинності з 01.01.2021 та діє до 31.12.2021;

- Договору № СТД/ЮБФ від 21.12.2020 на організацію справляння плати за проїзди у міському електричному транспорті м. Харкова, реєстрація яких здійснена електронними квитками, придбаними юридичними особами у безготівковій формі, укладеного між КП «Салтівське трамвайне депо» та КП «Харківпасс». Договір набирає чинності з 01.01.2021 та діє до 31.12.2021;

2) КП «Жовтневе трамвайне депо»:

- Договору № ЖТД 21.12.2020 про організацію справляння плати за проїзд, розподілу та перерахування коштів, плати за проїзд з використанням системи «Електронний квиток», укладеного між КП «Жовтневе трамвайне депо» та КП «Харківпасс». Договір набирає чинності з 01.01.2021 та діє до 31.12.2021;

- Договору № ЖТД/ЛП від 21.12.2020 про організацію обліку реєстрації проїздів з використанням системи «Електронний квиток», здійснених пасажирями, яким надано право пільгового проїзду в міському електричному транспорті м. Харкова, укладеного між КП «Жовтневе трамвайне депо» та КП «Харківпасс». Договір набирає чинності з 01.01.2021 та діє до 31.12.2021;

- Договору № ЖТД/ЮБФ від 21.12.2020 на організацію справляння плати за проїзди у міському електричному транспорті м. Харкова, реєстрація яких здійснена електронними квитками, придбаними юридичними особами у безготівковій формі,

укладеного між КП «Жовтневе трамвайне депо» та КП «Харківпасс». Договір набирає чинності з 01.01.2021 та діє до 31.12.2021;

3) КП «Тролейбусне депо № 2»:

- Договору № Т2 21.12.2020 про організацію справляння плати за проїзд, розподілу та перерахування коштів, плати за проїзд з використанням системи «Електронний квиток», укладеного між КП «Тролейбусне депо № 2» та КП «Харківпасс». Договір набирає чинності з 01.01.2021 та діє до 31.12.2021;

- Договору № Т2/ЛП від 21.12.2020 про організацію обліку реєстрації проїздів з використанням системи «Електронний квиток», здійснених пасажирями, яким надано право пільгового проїзду в міському електричному транспорті м. Харкова, укладеного між КП «Тролейбусне депо № 2» та КП «Харківпасс». Договір набирає чинності з 01.01.2021 та діє до 31.12.2021;

- Договору № Т2/ЮБФ від 21.12.2020 на організацію справляння плати за проїзди у міському електричному транспорті м. Харкова, реєстрація яких здійснена електронними квитками, придбаними юридичними особами у безготівковій формі, укладеного між КП «Тролейбусне депо № 2» та КП «Харківпасс». Договір набирає чинності з 01.01.2021 та діє до 31.12.2021;

4) КП «Тролейбусне депо № 3»:

- Договору № Т3 24.12.2020 про організацію справляння плати за проїзд, розподілу та перерахування коштів, плати за проїзд з використанням системи «Електронний квиток», укладеного між КП «Тролейбусне депо № 3» та КП «Харківпасс». Договір набирає чинності з 01.01.2021 та діє до 31.12.2021;

- Договору № Т3/ЛП від 24.12.2020 про організацію обліку реєстрації проїздів з використанням системи «Електронний квиток», здійснених пасажирями, яким надано право пільгового проїзду в міському електричному транспорті м. Харкова, укладеного між КП «Тролейбусне депо № 3» та КП «Харківпасс». Договір набирає чинності з 01.01.2021 та діє до 31.12.2021;

- Договору № Т3/ЮБФ від 24.01.2020 на організацію справляння плати за проїзди у міському електричному транспорті м. Харкова, реєстрація яких здійснена електронними квитками, придбаними юридичними особами у безготівковій формі, укладеного між КП «Тролейбусне депо № 3» та КП «Харківпасс». Договір набирає чинності з 01.01.2021 та діє до 31.12.2021

- (138) Кошти, передбачені на придбання квитків, будуть перераховуватися виключно після проведення процедури закупівлі через систему «ProZorro» й оголошення переможця, з яким укладені відповідні договори, які проходять реєстрацію в органах державної казначейської служби, тому економія цих коштів буде залишатись у бюджеті Харківської міської територіальної громади.
- (139) Державна підтримка КП «Харківпасс» буде перераховуватися на рахунки, відкриті в органах Державної казначейської служби України. Для фінансування поточних видатків господарської діяльності підприємство використовує рахунки, відкриті в установах акціонерного банку «Укргазбанк» та акціонерного товариства «Укрсиббанк».
- (140) Принципи, методи та процедури, які використовує КП «Харківпасс» для ведення бухгалтерського обліку, регламентуються наказом «Про затвердження Положення про облікову політику комунального підприємства «Харківпасс» згідно з П(С)БО» від 02.01.2019 № 1.
- (141) Відповідно до підпункту 3 пункту 2 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» у КП «Харківпасс» буде вестись облік та узагальнення інформації про наявність та рух коштів фінансування заходів цільового призначення (у тому числі отримана державна підтримка).

- (142) КП «Харківпасс» не бере участі в інших тендерах за межами території Харківської міської ради, оскільки здійснює свою діяльність виключно на території міста Харкова.

4. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

4.1. Щодо державної допомоги

- (143) 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.

- (144) 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.

- (145) Відповідно до пункту 10 частини першої статті 1 Закону неналежне використання державної допомоги – будь-яке використання державної допомоги її отримувачем, що суперечить рішенням Уповноваженого органу про допустимість такої допомоги для конкуренції.

4.2. Послуги, що становлять загальний економічний інтерес

- (146) 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.

- (147) 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.

- (148) 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.

- (149) 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».
- (150) 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.
- (151) 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.
- (152) 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.
- (153) 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.
- (154) 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.

(155) Комісія також вважає, що послуги, які визначаються як ПЗЕІ, повинні бути адресовані громадянам або бути в інтересах суспільства в цілому.

(156) Додатково, відповідно до рішення Європейського суду від 24.07.2003 № 280/00 Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (далі – критерії Altmark, 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, замських чи регіональних транспортних послуг, не підпадає під дію цього положення, якщо таке фінансування розглядається як компенсація за послуги, що надаються суб'єктами-одержувачами для здійснення публічних обов'язків. Для застосування цього критерію мають бути виконані такі умови:

- суб'єкт господарювання повинен виконувати зобов'язання з обслуговування населення, і ці зобов'язання чітко встановлені та визначені;
- параметри, на підставі яких розраховується компенсація, визначені заздалегідь об'єктивним і прозорим способом;
- компенсація не є надмірною і не перевищує необхідної суми для покриття всіх або частини витрат, понесених суб'єктом господарювання при наданні послуг загального економічного інтересу;
- суб'єкт господарювання, який надає ці послуги, повинен бути обраний шляхом проведення процедури публічних закупівель. Якщо такої процедури не було дотримано, рівень необхідної компенсації визначається на основі аналізу витрат, які є типовими для цього суб'єкта господарювання, і належним чином забезпечений транспортними засобами для здійснення цих послуг, враховуючи відповідний дохід підприємства та розумний прибуток.

(157) 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.

(158) Відповідно до пункту 43 Повідомлення Комісії, на думку Суду, коли державний захід підтримки розглядається як компенсація за надання послуг, що надаються підприємствами-одержувачами на виконання зобов'язань із надання публічних послуг, ці підприємства не користуються реальною економічною перевагою, отже, цей захід не впливає на конкурентну позицію порівняно з конкуруючими суб'єктами, на такий захід не поширюється дія статті 107 (1) Договору ЄС. Однак для того щоб така компенсація не була визнана державною допомогою, необхідно виконати ряд умов.

- (159) 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.
- (160) Повідомленням Комісії також встановлено детальні правила, якими буде задовольнятися кожен із критеріїв, передбачений Рішенням у справі Altmark.
- (161) Так, відповідно до першого критерію Рішення у справі Altmark передбачено покладання на суб'єкта господарювання зобов'язань із надання ПЗЕІ, які мають бути чітко визначені.
- Пунктом 52 Повідомлення Комісії передбачено, що покладання зобов'язання з надання ПЗЕІ повинно бути встановлено актом, який залежно від особливостей законодавства держави-члена може мати законодавчий або регуляторний характер, або оформлено договором. Ґрунтуючись на підході Комісії, у такому акті повинно, як мінімум, бути визначено:
- зміст і тривалість зобов'язань із надання ПЗЕІ;
 - 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.
- (162) Зміст другого критерію Рішення у справі Altmark розкрито в розділі 3.4 Повідомлення Комісії.
- (163) 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.
- (164) 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.
- (165) 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.
- (166) 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.

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

(167) Якщо критеріїв у справі Altmark не дотримано, з урахуванням положень статей 264 та 267 Угоди, для проведення відповідної оцінки допустимості державної допомоги під час надання послуг громадського транспорту для оцінки використовується Регламент (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про послуги громадського транспорту з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами (з урахуванням змін, внесених Регламентом (ЄС) № 2016/2338) (далі – Регламент).

(168) 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 публічної послуги.

(169) Статтею 1 Регламенту встановлено, що компетентні органи держав-членів покладають зобов'язання або укладають договори про надання публічних послуг, відшкодовують операторам публічних послуг понесені витрати та/або надають ексклюзивні права у відповідь на виконання зобов'язань з надання публічної послуги.

(170) Відповідно до статті 2 Регламенту:

- договір на публічну послугу означає один або більше юридично обов'язкових актів, що підтверджують угоду між компетентним органом та оператором публічних послуг щодо доручення цьому оператору публічних послуг управління та експлуатації послуг громадського пасажирського транспорту, що підпадають під зобов'язання з надання публічних послуг; залежно від законодавства держави-члена, договір може також складатися з рішення, прийнятого компетентним органом у формі індивідуального законодавчого чи регуляторного акта, або містити умови, за яких компетентний орган сам надає послуги або доручає надання таких послуг внутрішньому оператору;
- загальне правило означає захід, який застосовується без дискримінації до всіх послуг громадського пасажирського транспорту одного типу в певній географічній області, за яку відповідає компетентний орган;
- компенсація за надання публічних послуг означає будь-яку вигоду, у тому числі фінансову, надану безпосередньо або опосередковано компетентним органом влади за рахунок державних коштів протягом періоду виконання зобов'язань про надання публічних послуг або пов'язаних із періодом, у якому ці послуги надавалися;
- громадський пасажирський транспорт – це послуги загального економічного інтересу у сфері пасажирського транспорту, що надаються громадянам на недискримінаційній та постійній основі.

- (171) Статтею 3 Регламенту передбачено, що компенсація, надана компетентними органами для покриття витрат, пов'язаних із виконанням зобов'язання надавати публічні послуги, повинна обчислюватися таким чином, щоб запобігти надмірній компенсації. Контракт про надання публічних послуг та загальні правила повинні визначити чіткі правила для того, щоб розмір компенсації був адекватним з огляду на забезпечення бажаного рівня ефективності та якості послуг.
- (172) У пункті 2 додатка до Регламенту передбачено, що компенсація не може перевищувати суму, що відповідає чистому фінансовому ефекту, еквівалентному загальному впливу, позитивному чи негативному, дотриманню зобов'язання щодо надання послуг загального економічного інтересу на витрати та дохід оператора, який надає такі послуги.
- (173) Відповідно до статті 4 Регламенту договір про надання публічних послуг та загальні правила повинні містити:
- чітко визначені зобов'язання щодо публічних послуг, які повинен виконувати суб'єкт господарювання, та відповідні географічні зони;
 - параметри, на підставі яких розраховується компенсація, та наявність будь-яких ексклюзивних прав;
 - характер та ступінь наданих виключних прав у спосіб, що запобігає надмірній компенсації, зокрема, компенсація не може перевищувати суму, необхідну для покриття чистої фінансової різниці між понесеними витратами та отриманими доходами підприємства при виконанні зобов'язання надавати відповідні публічні послуги загального інтересу, з урахуванням доходу, який залишається у підприємства, та розумного рівня прибутку;
 - механізми визначення розподілу витрат, пов'язаних із наданням послуг. Витрати можуть включати, зокрема, витрати на персонал, енергію, витрати на інфраструктуру, технічне обслуговування та ремонт транспортних засобів загального користування, рухомого складу.
- (174) 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.
- (175) 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 із певної географічної ситуації у найвіддаленіших регіонах, тривалість договору про надання транспортних послуг може бути збільшена максимум на 50 відсотків.
- (176) У пункті 2 статті 5 Регламенту передбачено, зокрема, що будь-який компетентний орган місцевої влади, що забезпечує надання публічних послуг, якщо це прямо не заборонено національним законодавством, може приймати рішення про самостійне надання послуг громадського пасажирського транспорту чи доручати надання публічних послуг відокремленим підприємствам, щодо яких орган місцевої влади здійснює такий же контроль, яким він володіє по відношенню до власних підрозділів. Якщо компетентний місцевий орган влади приймає відповідне рішення, у такому разі застосовується наступне:

- при вирішенні, чи здійснює компетентний орган контроль над підприємством, беруться до уваги: ступінь представництва органу влади в керівних або наглядових органах, права власності, вплив та контроль над стратегічними рішеннями чи індивідуальними управлінськими рішеннями;
 - підконтрольні органу влади підприємства, що надають послуги громадського пасажирського транспорту, не мають права брати участь в тендерних процедурах, предметом яких є надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади.
- (177) 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.
- (178) 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.
- (179) Отже, беручи до уваги зобов'язання України, передбачені статтею 264 Угоди, 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 публічні послуги (обслуговувати населення);
 - параметри, на підставі яких обчислюється компенсація, є визначеними заздалегідь об'єктивним і прозорим способом;
 - компенсація не є надмірною і не перевищує необхідної суми для покриття всіх або частини витрат, понесених суб'єктом господарювання у зв'язку з наданням послуг загального економічного інтересу. Зокрема, компенсація не може перевищувати суму, необхідну для покриття чистої фінансової різниці між понесеними витратами та отриманими доходами підприємства при виконанні зобов'язання надавати відповідні публічні послуги загального інтересу, з урахуванням доходу, який залишається в підприємства, та розумного рівня прибутку. До витрат можуть бути віднесені, зокрема, фонд заробітної плати, вартість утримання та користування інфраструктурою, ремонт та обслуговування рухомого складу й обладнання, необхідного для функціонування інфраструктури послуг громадського транспорту, постійні витрати та вартість капіталу;
 - тривалість дії договору не перевищує 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту;
 - у разі укладення прямого договору між підконтрольним підприємством 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 ПОВІДОМЛЕННЯ

5.1. Віднесення послуг громадського транспорту до ПЗЕІ

- (180) 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.
- (181) Роз'яснення термінів, що використовуються в частині другій глави 10 Угоди, наведено в додатку XXIII до глави 10 Угоди. У пункті «с» додатка XXIII визначено, що термін «послуги, що становлять загальний економічний інтерес» визначає економічну діяльність, яку органи державної влади визначають як таку, що має особливу важливість для громадян і яка не могла б здійснюватися (або здійснювалася б за інших умов) у разі відсутності державного втручання. Ця діяльність має особливі характеристики порівняно із загальним економічним інтересом інших видів економічної діяльності.
- (182) 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.
- (183) 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.
- (184) Відповідно до частини першої статті 5 Закону України «Про міський електричний транспорт» основною формою транспортного обслуговування населення є перевезення трамваями і тролейбусами за маршрутами, а метрополітеном, швидкісним трамваем – за лініями відповідно до затверджених в установленому порядку транспортних схем міст (регіонів).
- (185) 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.
- (186) 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.
- (187) 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.

- (188) 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.
- (189) Відповідно до Статуту 1 метою діяльності КП «Салтівське трамвайне депо» є, зокрема, забезпечення функціонування міського електричного транспорту та експлуатація його об'єктів для надання послуг з перевезення, задоволення потреб населення в пасажироперевезеннях, забезпечення виконання програми всіх видів ремонту рухомого складу КП «Салтівське трамвайне депо».
- (190) Відповідно до Статуту 2 метою діяльності КП «Жовтневе трамвайне депо» є, зокрема, забезпечення функціонування міського електричного транспорту та експлуатація його об'єктів для надання послуг з перевезення, задоволення потреб населення в пасажироперевезеннях.
- (191) Відповідно до Статуту 3 метою діяльності КП «Тролейбусне депо № 2» є, зокрема, задоволення потреб населення в пасажироперевезеннях, забезпечення виконання програми всіх видів ремонту рухомого складу КП «Тролейбусне депо № 2».
- (192) Відповідно до Статуту 4 метою діяльності КП «Тролейбусне депо № 3» є, зокрема, задоволення потреб населення в пасажироперевезеннях, забезпечення виконання програми всіх видів ремонту рухомого складу КП «Тролейбусне депо № 3».
- (193) Відповідно до Статуту 5 метою діяльності КП «Міськелектротранссервіс» є, зокрема, підвищення ефективності утримання колійного господарства міського наземного електротранспорту, контактної мережі, розвитку трамвайних та тролейбусних ліній, забезпечення надійного енергопостачання наземного електричного транспорту та безпеки дорожнього руху.
- (194) 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 із перевезенням пасажирів, втрати перевізника компенсуються уповноваженим органом, яким затверджуються тарифи, за рахунок коштів відповідних бюджетів.
- (195) 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.
- (196) Відповідно до підпункту 10¹ пункту «а» частини першої статті 30 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» до вищенаведених повноважень органів сільських,

селищних, міських рад належить, зокрема, прийняття рішення про впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті незалежно від форм власності та визначення особи, уповноваженої здійснювати справляння плати за транспортні послуги в разі запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду.

- (197) Відповідно до підпункту 10² пункту «а» частини першої статті 30 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» до вищенаведених повноважень належить також встановлення порядку функціонування та вимог до автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті незалежно від форм власності, а також видів, форм носіїв, порядку обігу та реєстрації проїзних документів.
- (198) Відповідно до частини четвертої статті 8 Закону України «Про міський електричний транспорт» органи місцевого самоврядування запроваджують автоматизовану систему обліку оплати проїзду, встановлюють порядок її функціонування, а також форми носіїв, види, порядок обігу та реєстрації проїзних документів, визначають особу, уповноважену здійснювати справляння плати за транспортні послуги в разі запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду.
- (199) Згідно з частиною дев'ятою статті 6 Закону України «Про автомобільний транспорт» органи місцевого самоврядування формують мережу міських автобусних маршрутів загального користування і здійснюють у межах своїх повноважень контроль за дотриманням законодавства у сфері автомобільного транспорту на відповідній території, запроваджують автоматизовану систему обліку оплати проїзду та встановлюють порядок її функціонування, а також види, форми носіїв, порядок обігу та реєстрації проїзних документів; визначають особу, уповноважену здійснювати справляння плати за транспортні послуги в разі запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду.
- (200) Відповідно до Статуту 6 метою діяльності КП «Харківпасс» є, зокрема:
- повне і якісне задоволення потреб населення міста з користування об'єктами транспортної інфраструктури;
 - забезпечення розвитку об'єктів пасажирського транспорту.
- (201) Відповідно до підпункту 5.2 пункту 5 Статуту 6 майно КП «Харківпасс» є власністю територіальної громади міста Харків, знаходиться у КП «Харківпасс» на праві господарського відання на підставі відповідного договору, укладеного з управлінням комунального майна та приватизації Департаменту економіки та комунального майна Харківської міської ради.
- (202) Враховуючи викладене, 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 (трамваєм та тролейбусом), та послуги, які пов'язані з послугами перевезення пасажирів громадським транспортом, пов'язані із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, що не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки та є послугами загального економічного інтересу.
- (203) Отже, надання підтримки КП «Салтівське трамвайне депо», КП «Жовтневе трамвайне депо», КП «Тролейбусне депо № 2» та КП «Тролейбусне депо № 3», КП «Міськелектротранссервіс» та КП «Харківпасс» у формі внесків до статутних

капіталів підприємств із метою створення належних умов для надання населенню доступних, якісних та безпечних послуг із перевезення міським електротранспортом (трамваями та тролейбусами), в тому числі з урахуванням потреб пасажирів з обмеженими можливостями, є компенсацією витрат, які пов'язані з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес.

5.2. Оцінка державної підтримки на відповідність критеріям у справі Altmark

(204) Відповідно до статті 3 Закону дія цього Закону не поширюється на будь-яку підтримку господарської діяльності, пов'язаної, зокрема, із наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес, у частині компенсації обґрунтованих витрат на надання таких послуг.

(205) Компенсація витрат суб'єкта господарювання, пов'язаних із наданням послуг, що становлять ПЗЕІ, не є державною допомогою у значенні статті 107 Договору ЄС, за умови, що задовольняються чотири сукупних критерії Altmark.

5.2.1. Оцінка заходу державної підтримки КП «Салтівське трамвайне депо» на відповідність критеріям у справі Altmark:

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

КП «Салтівське трамвайне депо» здійснює свою діяльність із перевезення пасажирів відповідно до Договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом від 31.12.2020. Предметом цього Договору є пасажирські перевезення трамваями та тролейбусами. Цей Договір діє з моменту його підписання та по 31.12.2025.

Отже, вимогу критерію дотримано:

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

Департаментом інфраструктури Харківської міської ради від 12.01.2021 № 7 затверджено Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів міським електричним транспортом (трамвай, тролейбус, метро).

Методика визначає механізм обчислення компенсації (фінансової підтримки) обґрунтованих витрат за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів міським електричним транспортом (трамвай, тролейбус, метро) у місті Харкові за регульованими цінами (тарифами).

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

Отже, вимогу критерію дотримано:

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

Департамент інфраструктури Харківської міської ради здійснив обчислення суми, яка необхідна для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними при наданні ПЗЕІ витратами та доходами КП «Салтівське трамвайне депо» на 2021 – 2025 роки.

Для обчислення чистої фінансової різниці Департамент інфраструктури Харківської міської ради керувався такою формулою:

- витрати, понесені у зв'язку з наданням громадської послуги;
- за вирахуванням будь-якого доходу, що виникає під час надання відповідної громадської послуги, в 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;
- ураховується прибуток (не більше передбаченого в чинному тарифі);

дорівнює чистій фінансовій різниці.

Відповідно до інформації, отриманої від Надавача, максимальний розмір підтримки КП «Салтівське трамвайне депо» з 2021 по 2025 рік не перевищує чистої фінансової різниці на відповідні роки.

Отже, вимогу критерію дотримано:

- *суб'єкт господарювання, який надає ці послуги, повинен бути обраний шляхом проведення процедури публічних закупівель, при цьому процедура має бути відкритою, прозорою та недискримінаційною, яка дозволяє обрати надавача послуг, який міг би забезпечити ці послуги з найменшими витратами для населення. Отже, ключовим критерієм процедури закупівель має бути ціна на послугу. Ця умова не вважається виконаною, коли в тендерній процедурі подається лише одна пропозиція. Якщо такої процедури не було дотримано, рівень необхідної компенсації визначається на основі аналізу витрат, які є типовими для цього суб'єкта господарювання і який належним чином забезпечений транспортними засобами для здійснення цих послуг, враховуючи відповідний дохід підприємства та розумний прибуток.*

Департамент інфраструктури Харківської міської ради надав інформацію про аналіз витрат, які є типовими для КП «Салтівське трамвайне депо», а саме: витрат на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, матеріальні затрати, амортизацію, інші операційні витрати, враховуючи відповідний дохід підприємства та враховуючи розумний прибуток.

Отже, вимогу критерію дотримано.

5.2.2. Оцінка заходу державної підтримки КП «Жовтневе трамвайне депо» на відповідність критеріям у справі Altmark:

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

КП «Жовтневе трамвайне депо» здійснює свою діяльність із перевезення пасажирів відповідно до Договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом від 31.12.2020. Предметом цього Договору є пасажирські перевезення трамваями. Цей Договір діє з моменту його підписання та по 31.12.2025.

Отже, вимогу критерію дотримано:

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

Департаментом інфраструктури Харківської міської ради від 12.01.2021 № 7 затверджено Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів міським електричним транспортом (трамвай, тролейбус, метро).

Методика визначає механізм обчислення компенсації (фінансової підтримки) обґрунтованих витрат за надання послуг, що становлять загальний економічний

інтерес, – перевезення пасажирів міським електричним транспортом (трамвай, тролейбус, метро) у місті Харкові за регульованими цінами (тарифами).

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

Отже, вимогу критерію дотримано:

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

Департамент інфраструктури Харківської міської ради здійснив обчислення суми, яка необхідна для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними при наданні ПЗЕІ витратами та доходами КП «Жовтневе трамвайне депо» на 2021 – 2025 роки.

Для обчислення чистої фінансової різниці Департамент інфраструктури Харківської міської ради керувався такою формулою:

- витрати, понесені у зв'язку з наданням громадської послуги;
 - за вирахуванням будь-якого 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;
 - ураховується прибуток (не більше передбаченого в чинному тарифі);
- дорівнює чистій фінансовій різниці.

Відповідно до інформації, отриманої від Надавача, максимальний розмір підтримки КП «Жовтневе трамвайне депо» з 2021 по 2025 рік не перевищує чистої фінансової різниці на відповідні роки.

Отже, вимогу критерію дотримано:

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

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

Департамент інфраструктури Харківської міської ради надав інформацію про аналіз витрат, які є типовими для КП «Жовтневе трамвайне депо», а саме: витрат на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, матеріальні затрати, амортизацію, інші операційні витрати, враховуючи відповідний дохід підприємства та враховуючи розумний прибуток.

Отже, вимогу критерію дотримано:

5.2.3. Оцінка заходу державної підтримки КП «Тролейбусне депо № 2» на відповідність критеріям у справі Altmark:

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

КП «Тролейбусне депо № 2» здійснює свою діяльність із перевезення пасажирів відповідно до Договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом від 31.12.2020. Предметом цього Договору є пасажирські перевезення тролейбусами. Цей Договір діє з моменту його підписання та по 31.12.2025.

Отже, вимогу критерію дотримано:

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

Департаментом інфраструктури Харківської міської ради від 12.01.2021 № 7 затверджено Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів міським електричним транспортом (трамвай, тролейбус, метро).

Методика визначає механізм обчислення компенсації (фінансової підтримки) обґрунтованих витрат за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів міським електричним транспортом (трамвай, тролейбус, метро) у місті Харкові за регульованими цінами (тарифами).

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

Отже, вимогу критерію дотримано:

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

Департамент інфраструктури Харківської міської ради здійснив обчислення суми, яка необхідна для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними при наданні ПЗЕІ витратами та доходами КП «Тролейбусне депо № 2» на 2021 – 2025 роки. Для обчислення чистої фінансової різниці Департамент інфраструктури Харківської міської ради керувався такою формулою:

- витрати, понесені у зв'язку з наданням громадської послуги;
 - за вирахуванням будь-якого доходу, що виникає під час надання відповідної громадської послуги, в 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;
 - ураховується прибуток (не більше передбаченого в чинному тарифі);
- дорівнює чистій фінансовій різниці.

Відповідно до інформації, отриманої від Надавача, максимальний розмір підтримки КП «Тролейбусне депо № 2» з 2021 по 2025 рік не перевищує чистої фінансової різниці на відповідні роки.

Отже, вимогу критерію дотримано:

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

Якщо такої процедури не було дотримано, рівень необхідної компенсації визначається на основі аналізу витрат, які є типовими для цього суб'єкта господарювання, і

належним чином забезпечений транспортними засобами для здійснення цих послуг, враховуючи відповідний дохід підприємства та розумний прибуток.

Департамент інфраструктури Харківської міської ради надав інформацію про аналіз витрат, які є типовими для КП «Тролейбусне депо № 2», а саме: витрат на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, матеріальні затрати, амортизацію, інші операційні витрати, враховуючи відповідний дохід підприємства та враховуючи розумний прибуток.

Отже, вимогу критерію дотримано.

5.2.4. Оцінка заходу державної підтримки КП «Тролейбусне депо № 3» на відповідність критеріям у справі Altmark:

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

КП «Тролейбусне депо № 3» здійснює свою діяльність із перевезення пасажирів відповідно до Договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом від 31.12.2020. Предметом цього Договору є пасажирські перевезення тролейбусами. Цей Договір діє з моменту його підписання та по 31.12.2025.

Отже, вимогу критерію дотримано;

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

Департаментом інфраструктури Харківської міської ради від 12.01.2021 № 7 затверджено Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів міським електричним транспортом (трамвай, тролейбус, метро).

Методика визначає механізм обчислення компенсації (фінансової підтримки) обґрунтованих витрат за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів міським електричним транспортом (трамвай, тролейбус, метро) у місті Харкові за регульованими цінами (тарифами).

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

Отже, вимогу критерію дотримано;

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

Департамент інфраструктури Харківської міської ради здійснив обчислення суми, яка необхідна для покриття чистих витрат (чистої фінансової різниці) між понесеними при наданні ПЗЕІ витратами та доходами КП «Тролейбусне депо № 3» на 2021 – 2025 роки. Для обчислення чистої фінансової різниці Департамент інфраструктури Харківської міської ради керувався такою формулою:

- витрати, понесені у зв'язку з наданням громадської послуги;
- за вирахуванням будь-якого 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;

- урахується прибуток (не більше передбаченого в чинного тарифі);
дорівнює чистій фінансовій різниці.

Відповідно до інформації, отриманої від Надавача, максимальний розмір підтримки КП «Тролейбусне депо № 3» з 2021 по 2025 рік не перевищує чистої фінансової різниці на відповідні роки.

Отже, вимогу критерію дотримано:

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

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

Департамент інфраструктури Харківської міської ради надав інформацію про аналіз витрат, які є типовими для КП «Тролейбусне депо № 3», а саме: витрат на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, матеріальні затрати, амортизацію, інші операційні витрати, враховуючи відповідний дохід підприємства та враховуючи розумний прибуток.

Отже, вимогу критерію дотримано.

5.2.5. Оцінка заходу державної підтримки КП «Міськелектротранссервіс» на відповідність критеріям у справі Altmark:

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

КП «Міськелектротранссервіс» здійснює свою діяльність на підставі Договору № 0321 про закупівлю від 15.01.2021, укладеного між Департаментом інфраструктури Харківської міської ради і КП «Міськелектротранссервіс».

Предметом зазначеного договору є надання КП «Міськелектротранссервіс» послуг з утримання, обслуговування та поточного ремонту об'єктів транспортної інфраструктури електричного транспорту. Цей договір діє з дати його підписання та до 31.12.2021.

Проте Повідомленням передбачено підтримку строком на 2021 – 2025 роки, а Договір № 0321 про закупівлю від 15.01.2021 укладений лише на 2021 рік, зобов'язання КП «Міськелектротранссервіс» з обслуговування населення на 2022 - 2025 роки не встановлені та не визначені, що не відповідає умовам критерію.

Отже, вимогу критерію дотримано частково:

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

Департамент інфраструктури Харківської міської ради не надав інформації та підтвердних документів щодо параметрів, на підставі яких обчислюється компенсація. Також відсутня інформація щодо об'єктивності та прозорості обчислення відповідної компенсації.

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.*

Департамент інфраструктури Харківської міської ради не надав 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, вимогу критерію не дотримано:

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

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

Департамент інфраструктури Харківської міської ради не надав інформації щодо аналізу витрат, які є типовими для КП «Міськелектротранссервіс».

Отже, вимогу критерію не дотримано.

5.2.6. Оцінка заходу державної підтримки КП «Харківпас» на відповідність критеріям у справі Altmark:

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

Зобов'язання КП «Харківпас» з обслуговування населення чітко встановлені та визначені, зокрема, Договорами про організацію справляння плати за проїзд, розподілу та перерахування коштів, плати за проїзд з використанням системи «Електронний квиток», укладеного з КП «Салтівське трамвайне депо», КП «Жовтнєве трамвайне депо», КП «Тролейбусне депо № 2», КП «Тролейбусне депо № 3». Ці договори набирають чинності з 01.01.2021 та діють до 31.12.2021.

Проте Повідомленням передбачено підтримку строком на 2021 – 2025 роки, а Договори про організацію справляння плати за проїзд, розподілу та перерахування коштів, плати за проїзд з використанням системи «Електронний квиток» укладені лише на 2021 рік, тобто зобов'язання КП «Харківпас» з обслуговування населення на 2022 - 2025 роки не встановлені та не визначені, що не відповідає умовам критерію.

Отже, вимогу критерію дотримано частково:

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

Департамент інфраструктури Харківської міської ради не надав інформації та підтвердних документів щодо параметрів, на підставі яких обчислюється компенсація. Також відсутня інформація щодо об'єктивності та прозорості обчислення відповідної компенсації.

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.*

Департамент інфраструктури Харківської міської ради не надав 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, вимогу критерію не дотримано:

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

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

Департамент інфраструктури Харківської міської ради не надав інформації щодо аналізу витрат, які є типовими для КП «Харківпасс».

Отже, вимогу критерію не дотримано.

5.3. Визначення відповідності заходу державної підтримки критеріям у справі Altmark

- (206) Департамент інфраструктури Харківської міської ради надав достатні обґрунтування того, що компенсацію КП «Салтівське трамвайне депо», КП «Жовтнєве трамвайне депо», КП «Тролейбусне депо № 2» та КП «Тролейбусне депо № 3» 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.

- (207) Враховуючи викладене, чотирьох сукупних критеріїв Altmark щодо заходів підтримки КП «Салтівське трамвайне депо», КП «Жовтнєве трамвайне депо», КП «Тролейбусне депо № 2» та КП «Тролейбусне депо № 3» кумулятивно дотримано.

- (208) Отже, державна підтримка Департаменту інфраструктури Харківської міської ради КП «Салтівське трамвайне депо», КП «Жовтнєве трамвайне депо», КП «Тролейбусне депо № 2» та КП «Тролейбусне депо № 3» у формі внесків до статутних капіталів підприємств із метою створення належних умов для надання населенню доступних, якісних та безпечних послуг із перевезення міським електротранспортом (трамваями та тролейбусами), у тому числі з урахуванням потреб пасажирів з обмеженими можливостями, є **компенсацією обґрунтованих витрат** на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини другої статті 3 Закону, що не є державною допомогою.

(209) Враховуючи викладене, державна підтримка Департаменту інфраструктури Харківської міської ради КП «Салтівське трамвайне депо», КП «Жовтневе трамвайне депо», КП «Тролейбусне депо № 2» та КП «Тролейбусне депо № 3» у формі внесків до статутних капіталів підприємств із метою створення належних умов для надання населенню доступних, якісних та безпечних послуг із перевезення міським електротранспортом (трамваями та тролейбусами), у тому числі з урахуванням потреб пасажирів з обмеженими можливостями, що виділяється на підставі рішення Харківської міської ради «Про внесення змін до Програми розвитку міського електротранспорту м. Харкова на 2021 – 2025 роки» від 21.04.2021 № 132/21 на період 01.01.2021 по 31.12.2025 у сумі 533 269 040 грн, **не є державною допомогою** відповідно до частини другої статті 3 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

(210) У разі включення амортизаційних нарахувань у вартість перевезення пасажирів електричним транспортом, який придбано (або оновлено) за кошти державної підтримки, забезпечити повернення КП «Тролейбусне депо № 2» та КП «Тролейбусне депо № 3» таких амортизаційних нарахувань.

(211) Разом із цим Департамент інфраструктури Харківської міської ради не надав достатніх обґрунтувань того, що компенсацію КП «Міськелектротранссервіс» та КП «Харківпасс» 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. Так, відсутній опис механізму визначення компенсації та параметрів для розрахунку, опис заходів щодо уникнення та повернення будь-якої надмірної компенсації.

(212) Враховуючи викладене, чотирьох сукупних критеріїв Altmark щодо заходів підтримки КП «Міськелектротранссервіс» та КП «Харківпасс» кумулятивно не дотримано.

(213) Враховуючи викладене, державна підтримка Департаменту інфраструктури Харківської міської ради КП «Міськелектротранссервіс» та КП «Харківпасс» у формі внесків до статутних капіталів підприємств із метою створення належних умов для надання населенню доступних, якісних та безпечних послуг із перевезення міським електротранспортом (трамваями та тролейбусами), у тому числі з урахуванням потреб пасажирів з обмеженими можливостями, що виділяється на підставі рішення Харківської міської ради «Про внесення змін до Програми розвитку міського електротранспорту м. Харкова на 2021 – 2025 роки» від 21.04.2021 № 132/21 на період 01.01.2021 по 31.12.2025 у сумі 171 688 000 грн, **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.

5.4. Визнання належності заходу підтримки КП «Міськелектротранссервіс» та КП «Харківпасс» до державної допомоги

5.4.1. Надання підтримки суб'єкту господарювання

(214) 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.

- (215) КП «Міськелектротранссервіс» та КП «Харківпасс», яким надається підтримка у формі внесків до статутних капіталів підприємств для забезпечення надання послуг, які пов'язані з наданням послуг перевезення пасажирів громадським транспортом, є **суб'єктами господарювання** у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

5.4.2 Надання підтримки за рахунок місцевих ресурсів

- (216) У пункті 4 частини першої статті 1 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» встановлено, що місцеві ресурси – рухоме і нерухоме майно, кошти місцевих бюджетів, інші кошти, земля, природні ресурси, що є у власності територіальних громад сіл, селищ, міст, районів у містах, об'єкти їх спільної власності, що перебувають в управлінні районних і обласних рад, майно, що належить Автономній Республіці Крим, управління яким здійснює Рада міністрів Автономної Республіки Крим.

- (217) Відповідно до статті 4 Закону державна допомога полягає у передачі ресурсів держави чи місцевих ресурсів окремим суб'єктам господарювання, а також у втратах доходів відповідних бюджетів.

- (218) Отже, надання державної підтримки КП «Міськелектротранссервіс» та КП «Харківпасс» у формі внесків до статутних капіталів підприємств для забезпечення надання послуг, які пов'язані з наданням послуг перевезення пасажирів громадським транспортом, здійснюється за рахунок коштів місцевого бюджету міста Харкова, тобто **за рахунок місцевих ресурсів** у розумінні Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

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

- (219) Повідомлена підтримка КП «Міськелектротранссервіс» та КП «Харківпасс» у формі внесків до статутних капіталів підприємств для забезпечення надання послуг, які пов'язані з послугами перевезення пасажирів громадським транспортом, надає Отримувачам економічну вигоду, яка була недоступною їм за звичайних ринкових умов, і, відповідно, **створює переваги для впровадження окремих видів господарської діяльності**.

5.4.5. Спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції

- (220) Надання повідомленої підтримки КП «Міськелектротранссервіс» та КП «Харківпасс» у формі внесків до статутних капіталів підприємств для забезпечення надання послуг, які пов'язані з наданням послуг перевезення пасажирів громадським транспортом, **покрощує їх конкурентну позицію порівняно з іншими суб'єктами господарювання, що здійснюють або могли б здійснювати аналогічну господарську діяльність і які не отримують такої фінансової підтримки, та в результаті призводить до спотворення або загрози спотворення економічної конкуренції**.

5.5. Віднесення повідомленої державної підтримки до державної допомоги

(221) Враховуючи викладене, повідомлена державна підтримка, яка надається КП «Міськелектротранссервіс» та КП «Харківпасс» у формі внесків до статутних капіталів підприємств для забезпечення надання послуг, які пов'язані з наданням послуг перевезення пасажирів громадським транспортом, **містить ознаки державної допомоги.**

(222) На підставі наведеного, а також інформації та документів, наданих у Повідомленні, встановлено, що в Комітеті відсутня інформація, необхідна для всебічного та об'єктивного розгляду допустимості державної допомоги, зокрема:

- опис механізму компенсації та параметрів для розрахунку та перегляду компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, враховуючи, що сума компенсації не повинна перевищувати суму, необхідну для покриття чистої фінансової різниці між понесеними витратами та отриманими доходами суб'єктів господарювання при наданні вказаних послуг, з урахуванням доходу, який залишається в суб'єктів господарювання, та розумного рівня прибутку;
- заходи щодо уникнення та повернення компенсації у випадку надання надмірної компенсації, зокрема проведення раз на два роки перевірок отримувача державної допомоги щодо дотримання ним умов надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес;
- чи розроблено та затверджено Харківською міською радою методику щодо розрахунку компенсації на надання послуг, які пов'язані з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес;
- чи розраховується компенсація прозорим методом.

(223) Отже, враховуючи наведене та відсутність повної, всебічної і ґрунтовної інформації та документів, необхідних для розгляду державної підтримки КП «Міськелектротранссервіс» та КП «Харківпасс» у формі внесків до статутних капіталів підприємств для забезпечення надання послуг, які пов'язані з наданням послуг перевезення пасажирів громадським транспортом, **є необхідність проведення поглибленого аналізу** допустимості державної допомоги для конкуренції відповідно до Закону. Отже, зазначене питання буде виділено в окреме провадження.

(224) Наведені в цьому рішенні обґрунтування та висновки застосовуються виключно для цілей застосування положень Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та не охоплюють правовідносин, що регулюються Законом України «Про захист економічної конкуренції».

Враховуючи викладене, керуючись статтями 7 і 12¹ Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 8 і 10 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», пунктами 2 і 4 розділу II та пунктом 14 розділу IV Порядку подання та оформлення повідомлень про нову державну допомогу та про внесення змін до умов чинної державної допомоги, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 04 березня 2016 року № 2-рп, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 04 квітня 2016 року за № 501/28631, зі змінами, затвердженими розпорядженням Антимонопольного комітету України від 13 вересня 2018 року № 18-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 27 листопада 2018 року за № 1337/32789, на підставі інформації, наданої Департаментом інфраструктури Харківської міської ради, Тимчасова адміністративна колегія Антимонопольного комітету України

ПОСТАНОВИЛА:

Визнати, що підтримка Департаменту інфраструктури Харківської міської ради у формі внесків до статутних капіталів підприємств із метою створення належних умов для надання населенню доступних, якісних та безпечних послуг із перевезення міським електротранспортом (трамваями та тролейбусами), у тому числі з урахуванням потреб пасажирів з обмеженими можливостями, що виділяється на підставі рішення Харківської міської ради «Про внесення змін до Програми розвитку міського електротранспорту м. Харкова на 2021 – 2025 роки» від 21.04.2021 № 132/21 комунальним підприємствам «Салтівське трамвайне депо», «Жовтневе трамвайне депо», «Тролейбусне депо № 2» та «Тролейбусне депо № 3» на період з 01.01.2021 по 31.12.2025 у сумі 533 269 040 (п'ятсот тридцять три мільйони двісті шістдесят дев'ять тисяч сорок) гривень, **не є державною допомогою відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».**

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

Голова Колегії

О. ПІЩАНСЬКА