



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ

20 березня 2018 р.

Київ

№ 127-р

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

Антимонопольний комітет України (далі – Комітет), розглянувши подання Департаменту моніторингу і контролю державної допомоги від 19.03.2018 № 500-01/30-п та повідомлення про нову державну допомогу, надіслане листами Управління майном Сумської обласної ради:

- 1) від 07.12.2017 № 02-18/1119 (вх. № 5-01/77-ДД від 11.12.2017);
- 2) від 18.01.2018 № 02-18/52 (вх. № 5-01/35-ДД від 23.01.2018);
- 3) від 30.01.2018 № 02-18/112 (вх. № 5-01/1426 від 06.02.2018);
- 4) від 13.02.2018 № 02-18/151 (вх. № 5-01/1903 від 15.02.2018);
- 5) від 15.02.2018 № 02-18/158 (вх. 5-01/1965 від 19.02.2018), яке було подано на

виконання пункту 2 розділу 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 у Міністерстві юстиції України 04.04.2016 за № 501/28631 (далі – Порядок 2-рп),

ВСТАНОВИВ:

1. ПОРЯДОК ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ПІДТРИМКУ

- (1) Листами від 07.12.2017 № 02-18/1119 (вх. № 5-01/77-ДД від 11.12.2017), від 18.01.2018 № 02-18/52 (вх. № 5-01/35-ДД від 23.01.2018), від 30.01.2018 № 02-18/112 (вх. № 5-01/1426 від 06.02.2018), від 13.02.2018 № 02-18/151 (вх. № 5-01/1903 від 15.02.2018), від 15.02.2018 № 02-18/158 (вх. 5-01/1965 від 19.02.2018) Управлінням майном Сумської обласної ради відповідно до пункту 2 розділу 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 21.12.2017 № 500-29/02-13998 залишено Повідомлення без руху та запитано додаткову інформацію. Листами від 18.01.2018 № 02-18/52 (вх. № 5-01/35-ДД від 23.01.2018), від 30.01.2018 № 02-18/112 (вх. № 5-01/1426 від 06.02.2018), від 13.02.2018 № 02-18/151 (вх. № 5-01/1903 від 15.02.2018) та від 15.02.2018 № 02-18/158 (вх. 5-01/1965 від 19.02.2018) Управлінням майном Сумської обласної ради надано додаткову інформацію до Повідомлення.

2. ВІДОМОСТІ ТА ІНФОРМАЦІЯ ВІД НАДАВАЧА ПІДТРИМКИ

2.1. НАДАВАЧ ПІДТРИМКИ

- (3) Управління майном Сумської обласної ради (40030, м. Суми, пл. Незалежності, 2, ідентифікаційний код юридичної особи ЄДРПОУ 21107251).

2.2. ОТРИМУВАЧ ПІДТРИМКИ

- (4) Обласне комунальне підприємство «Аеропорт Суми» (40021, м. Суми, вул. Герасима Кондратьєва, 221, ідентифікаційний код юридичної особи 31014118).

2.3. МЕТА (ЦІЛЬ) ПІДТРИМКИ

- (5) Метою (ціллю) підтримки є:

- розвиток авіаційної галузі;
- розвиток авіаційного транспорту в регіоні з урахуванням попиту на авіаційні перевезення;
- підвищення рівня технічного оснащення Обласного комунального підприємства «Аеропорт Суми»;
- забезпечення реконструкції та модернізації аеродромів та аеродромних об'єктів;
- підвищення рівня авіаційної безпеки;
- забезпечення функціонування аеропорту, як об'єкта, який має стратегічне значення для економіки та безпеки держави.

2.4. ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ

- (6) Покращення інфраструктури Обласного комунального підприємства «Аеропорт Суми», підвищення техніко-економічних показників підприємства, зокрема:

- збільшення авіаційного пасажиропотоку за рахунок реконструкції та модернізації аеродромів;
- забезпечення інвестиційної привабливості регіону;
- збільшення попиту на авіаперевезення;
- забезпечення функціонування льотної школи, яка призведе до збільшення злітно-посадкових операцій;
- забезпечення можливості та привабливості для лоу-кост перевезень;
- збільшення авіаційної активності;
- поліпшення показників авіаційної безпеки;
- забезпечення належного обслуговування пасажирів і аеровокзалу;
- збільшення привабливості Обласного комунального підприємства «Аеропорт Суми» для інвесторів;
- розвиток міжнародних та внутрішніх авіаперевезень пасажирів та вантажів.

2.5. ФОРМА ПІДТРИМКИ

- (7) Збільшення статутного капіталу обласного комунального підприємства «Аеропорт Суми» з дозволом використання на приріст обігових коштів (поточні та капітальні видатки), а саме: виплата заробітної плати, сплата податків і зборів на заробітну плату, оплата спожитої електроенергії, оплата водопостачання та водовідведення, видатки на відрядження, придбання обладнання і предметів довгострокового користування.

2.6. ОБСЯГ ПІДТРИМКИ

(8) Загальний обсяг підтримки – 21 404,4 тис. грн.

(9) З них:

- заробітна плата – 3 864,0 тис. грн;
 - нарахування на оплату праці – 850,0 тис. грн;
 - предмети, матеріали, обладнання та інвентар – 326,9 тис. грн;
 - медикаменти – 14,4 тис. грн;
 - оплата послуг (крім комунальних) – 536,8 тис. грн;
 - видатки на відрядження – 30,0 тис. грн;
 - оплата водопостачання та водовідведення – 4,360 тис. грн;
 - оплата електроенергії – 220,0 тис. грн;
 - оплата інших енергоносіїв – 253,540 тис. грн;
 - придбання обладнання і предметів довгострокового користування – 15 304,4 тис. грн.
- З них:
- вентилятор – 50,0 тис. грн;
 - підйомник з гідравлічним або пневматичним приводом – 190,0 тис. грн;
 - дихальні апарати з масками – 130,0 тис. грн;
 - пожежний автомобіль – 7 830,0 тис. грн;
 - інтроскоп – 1 050,0 тис. грн;
 - снігозбиральна машина – 1 000,0 тис. грн;
 - проект реконструкції злітно-посадкової смуги, рульових доріжок, перону – 3 500,0 тис. грн;
 - капітальний ремонт класів та залу очікування, їх обладнання – 756,4 тис. грн;
 - поточний ремонт штучної злітно-посадкової смуги – 108,0 тис. грн;
 - капітальний ремонт трактора Т-40 07-17 УХ – 20,0 тис. грн.

2.7. ПІДСТАВА ДЛЯ НАДАННЯ ПІДТРИМКИ

(10) Рішення Сумської обласної ради від 20.12.2017 «Про затвердження Програми економічного і соціального розвитку Сумської області на 2018 рік».

(11) Бюджетний запит для Обласного комунального підприємства «Аеропорт Суми» на 2018 – 2020 роки, який розроблений на підставі Інструкції з підготовки бюджетних запитів, затвердженої наказом Міністерства фінансів України від 06.06.2012 № 687 (із змінами, внесеними наказом Міністерства фінансів України від 15.06.2015 № 554).

2.8. ТРИВАЛІСТЬ ПІДТРИМКИ

(12) З 01.01.2018 по 31.12.2018.

3. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

(13) 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.

(14) 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.

3.1. ПОСЛУГИ, ЩО СТАНОВЛЯТЬ ЗАГАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ ІНТЕРЕС

(15) 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.

(16) 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.

(17) 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.

(18) 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.

(19) 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.

(20) 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.

(21) Додатково, відповідно до рішення Європейського суду від 24.07.2003 № 280/00 Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, умовою застосування статті 87(1) Договору про заснування Європейського Співтовариства є те, що державна допомога має впливати на торгівлю між державами-членами. Надання транспортних послуг на місцевому чи регіональному рівні не виключає цього критерію.

Для застосування цього критерію національний суд має переконатися, що виконані такі умови:

- суб'єкт господарювання повинен виконувати зобов'язання з обслуговування населення, і ці зобов'язання чітко встановлені та визначені;
 - параметри, на підставі яких розраховується компенсація, визначені заздалегідь об'єктивним і прозорим способом;
 - компенсація не є надмірною і не перевищує необхідної суми для покриття всіх або частини витрат, понесених суб'єктом господарювання при наданні послуг загального економічного інтересу;
 - суб'єкт господарювання, який надає ці послуги, повинен бути обраний шляхом проведення процедури публічних закупівель. Якщо така процедура не була дотримана, рівень необхідної компенсації визначається на основі аналізу витрат, які є типовими для цього суб'єкта господарювання, і належним чином забезпечений транспортними засобами для здійснення цих послуг, враховуючи відповідний дохід підприємства та розумний прибуток.
- (22) Водночас з метою реалізації повноважень, передбачених частиною третьою статті 106 Договору ЄС, було прийнято рішення Комісії від 20 грудня 2011 року (2012/21/ЄС) щодо застосування статті 106 (2) Договору про функціонування Європейського Союзу до державної допомоги у формі компенсації за суспільні послуги, що надається окремим підприємствам, на які покладено зобов'язання з надання послуг загального економічного інтересу (далі – Рішення 2012/21/ЄС).
- (23) Відповідно до пункту (5) Преамбули Рішення 2012/21/ЄС, у випадку, якщо критерії, визначені у рішенні Європейського суду від 24.07.2003 № 280/00 Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH не дотримані та наявні умови, передбачені статтею 107 Договору ЄС, тоді компенсація за надання послуг загального економічного інтересу буде державною допомогою, яка підпадає під дію статей 93, 106, 107 та 108 Договору ЄС.
- (24) Згідно зі статтею 2, це Рішення 2012/21/ЄС застосовується до державної допомоги у формі компенсації за надання послуг загального економічного значення, як це визначено статтею 106 (2) Договору ЄС, що підпадає під такий критерій:
- компенсація за надання послуг загального економічного значення, що стосується аеропортів і портів, в яких середньорічний пасажиропотік протягом двох фінансових років, що передують року покладення зобов'язань з надання послуги загального економічного значення, не перевищує 200 тис. пасажирів для аеропортів, і 300 тис. пасажирів для портів.

3.2. ВИМОГИ ДО КОМПЕНСАЦІЇ ВИТРАТ, ПОВ'ЯЗАНІ З ПОСЛУГАМИ, ЯКІ ЗДІЙСНЮЮТЬСЯ В АЕРОПОРТУ

- (25) Відповідно до статті 70 Повітряного кодексу України експлуатант аеропорту забезпечує прийняття та відправку повітряних суден, організацію наземного обслуговування повітряних суден, пасажирів, екіпажів, багажу, вантажу та пошти, повинен мати для цього аеродром, споруди, обладнання, техніку, персонал і може включати розташовані на його території об'єкти системи організації повітряного руху, метеорологічного обслуговування, вертолітні майданчики, під'їзні колії із смугами відведення, об'єкти соціальної сфери та інші спорудження і об'єкт.
- У разі виконання міжнародних польотів в аеропорту повинні здійснюватися митний, прикордонний, санітарно-карантинний та інші види контролю, які передбачені законодавством України.
- (26) Експлуатант аеропорту несе відповідальність за організацію заходів щодо безпеки польотів, авіаційної безпеки, організацію наземного обслуговування, організацію і

проведення пошукових, аварійно-рятувальних і протипожежних робіт у разі аварійних чи надзвичайних подій з повітряними суднами на території аеропорту та в районі аеродрому, ефективне надання послуг користувачам аеропорту.

(27) Статтею 76 Повітряного кодексу України передбачено, що будівництво та реконструкція аеропортів є суспільною потребою.

(28) Відповідно до статті 82 Повітряного кодексу України організація та проведення заходів аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів, пожежної безпеки, аварійно-рятувальних робіт на території аеропортів (аеродромів) та в районі відповідальності аеродромів за проведення пошукових та аварійно-рятувальних робіт покладаються на служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів підприємств цивільної авіації України. Служба аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів повинна знаходитися під адміністративним контролем управління аеропорту (аеродрому) цивільної авіації України, яке повинно забезпечити організацію, оснащеність, укомплектованість, навчання персоналу та виконання службою функцій за призначенням.

(29) Згідно зі Статутом Обласного комунального підприємства «Аеропорт Суми», затвердженого наказом Управління майном Сумської обласної ради від 15.06.2017 № 0102/158 (далі – Статут), до предмета діяльності підприємства віднесено, зокрема:

- прийняття та відправлення повітряних суден і забезпечення авіаційного обслуговування пасажирів, вантажу та пошти;
- організація авіаперевезення пасажирів, вантажу та пошти на внутрішніх міжнародних лініях;
- забезпечення експлуатації аеродрому, аеродромних споруд та інших об'єктів для обслуговування польотів, контроль його стану;
- розробка та здійснення заходів, спрямованих на впровадження досягнень науково-технічного прогресу, впровадження технічних вдосконалень та винаходів, більш досконалої технології технічного обслуговування та організації авіаперевезень;
- забезпечення мобілізаційної підготовки та цивільного захисту;
- розробка та впровадження заходів щодо забезпечення завдань, передбачених планами мобілізаційної підготовки та цивільної оборони.

(30) Згідно зі Статутом Обласне комунальне підприємство «Аеропорт Суми» є комунальним комерційним унітарним підприємством, заснованим на майні спільної власності територіальних громад сіл, селищ, міст Сумської області, управління яким здійснює Сумська обласна рада через уповноважений нею орган – Управління майном Сумської обласної ради.

(31) Відповідно до статті 1 Закону України «Про природні монополії» суб'єкт природної монополії – суб'єкт господарювання (юридична особа) будь-якої форми власності, який виробляє (реалізує) товари на ринку, що перебуває у стані природної монополії.

(32) Згідно з частиною другою статті 5 Закону України «Про природні монополії» Комітет веде зведений перелік суб'єктів природних монополій на підставі реєстрів суб'єктів природних монополій у сфері житлово-комунального господарства, що формуються національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері комунальних послуг, а в інших сферах, в яких діють суб'єкти природних монополій, – національними комісіями регулювання природних монополій у відповідній сфері або органами виконавчої влади, що здійснюють функції такого регулювання до створення зазначених комісій, і Обласне комунальне підприємство «Аеропорт Суми» включено до вищезазначеного переліку суб'єктів природних монополій у сфері спеціалізованих послуг транспортних терміналів, портів, аеропортів за переліком, який визначається Кабінетом Міністрів України.

(33) Постановою Кабінету Міністрів України від 14.07.2010 № 590 затверджено перелік спеціалізованих послуг аеропортів:

- забезпечення посадки, зльоту повітряного судна;
- забезпечення авіаційної безпеки;
- забезпечення приймання, зберігання, контролю за якістю та видачі авіаційного пального для зливу у паливозаправник або заправлення баків повітряного судна;
- забезпечення наднормової стоянки повітряного судна;
- забезпечення обслуговування пасажирів в аеровокзалах.

(34) Відповідно до пункту 199 Повідомлення Європейської комісії щодо поняття державної допомоги згідно зі статтею 107 (1) Договору ЄС (далі – **Повідомлення Єврокомісії**) державне фінансування інфраструктури включає усі форми надання державних ресурсів на будівництво, придбання або експлуатацію об'єкта інфраструктури.

(35) Відповідно до пункту 203 Повідомлення Єврокомісії правила державної допомоги не розповсюджуються на фінансування інфраструктури, яка не призначена для комерційного використання. Це стосується інфраструктури, яка, наприклад, використовується в звичайній діяльності держави, пов'язаній з виконанням публічних повноважень (військові об'єкти, будівлі диспетчерської служби в аеропортах, маяки та інше обладнання, що використовується для навігації, в тому числі річкової, захисту від повеней та раціонального водокористування в інтересах суспільства, охорони правопорядку та здійснення митного контролю) або інфраструктуру, яка не використовується для реалізації товарів чи послуг на ринку (наприклад, безкоштовні дороги загального безоплатного користування).

(36) Згідно з пунктом 214 Повідомлення Єврокомісії інфраструктура аеропортів включає різні типи інфраструктурних об'єктів. Державне фінансування інфраструктури, яка не призначена для надання комерційних авіаційних послуг користувачам, не підпадає під дію правил державної допомоги. Крім того, державне фінансування об'єктів інфраструктури, призначених для виконання державою публічних функцій та обов'язків, не підпадає під дію правил державної допомоги. Наприклад, керування повітряним рухом, рятувальна та пожежна діяльність, охорона правопорядку, митний контроль та інша діяльність, необхідна для захисту цивільної авіації від правопорушень або незаконного втручання, загалом відносяться до некомерційної діяльності.

(37) Параграфами 35, 36, 37 Повідомлення комісії щодо Керівних принципів державної допомоги аеропортам і авіакомпаніям (2014/C 99/03) (далі – Керівні принципи авіації) передбачено:

- діяльність, яка призначена для виконання державою своїх публічних функцій, не несе економічного характеру та загалом не підпадає під дію правил державної допомоги;
- державне фінансування, пов'язане з інфраструктурою та обладнанням, які необхідні для виконання таких заходів, як керування повітряним рухом, рятувальна та пожежна діяльність, охорона правопорядку, митний контроль та інша діяльність, необхідна для захисту цивільної авіації від правопорушень або незаконного втручання, загалом відносяться до некомерційної діяльності;
- державне фінансування такої діяльності не є державною допомогою, компенсація не має бути надмірною та не може використовуватися для фінансування інших заходів, будь-яка надмірна компенсація може стати державною допомогою;
- якщо аеропорт також займається економічною діяльністю, для запобігання перехресного субсидюванню між різними видами діяльності необхідний облік відокремлених витрат;
- державне фінансування неекономічної діяльності не повинно призводити до невинуватеної дискримінації між аеропортами.

- (38) Відповідно до параграфу 69 Керівних принципів авіації зазначено, що деякі послуги, які здійснюються в аеропорту, можуть розглядатися як послуги загального економічного інтересу. І для того щоб ці послуги розглядалися як послуги загального економічного інтересу, вони мають мати особливі характеристики порівняно із звичайною економічно діяльністю, а ціль послуги загального економічного інтересу для держави може мати відношення до розвитку не тільки певної економічної діяльності чи певної економічної зони.
- (39) Загальне управління аеропортом може розглядатися як послуги загального економічного інтересу, що і передбачено параграфом 72 Керівних принципів авіації. Однак послугою загального економічного інтересу це може бути тільки тоді, якщо територія, яку обслуговує відповідний аеропорт, є віддаленою. Коли проводиться така оцінка, при аналізі має бути враховане використання альтернативних видів транспорту, зокрема швидкісні залізничні перевезення та морські перевезення.
- (40) Згідно з параграфом 75 Керівних принципів авіації державна допомога у вигляді компенсації за послуги загального економічного інтересу звільняється від обов'язку повідомлення про державну допомогу, передбаченого статтею 108(3) Договору ЄС, якщо дотримані вимоги, викладені в Рішенні 2012/21/ЄС. До сфери дії Рішення 2012/21/ЄС відноситься надання компенсації аеропортам із середньорічним пасажиропотоком протягом двох фінансових років, що передують року покладення зобов'язань з надання послуги загального економічного значення, не перевищує 200 000 пасажирів.
- (41) Згідно з пунктом 144 статті 2 Регламенту (ЄС) № 2017/1084 від 14 червня 2017 року щодо внесення змін до Регламенту (ЄС) № 651/2014 стосовно допомоги інфраструктурі портів і аеропортів (далі – Регламент) інфраструктура аеропорту – інфраструктура та обладнання для надання аеропортових послуг аеропортам, авіакомпаніям та різним постачальникам послуг, включаючи злітно-посадочні смуги, термінали, фартухи, рулежні ручки, централізовану інфраструктуру наземної обробки та будь-які інші об'єкти, які безпосередньо підтримують послуги аеропорту, за винятком інфраструктури та обладнання, яке в першу чергу необхідне для проведення неавіаційної діяльності.
- (42) Згідно з пунктом 1 статті 56а Регламенту інвестиційна допомога в аеропорт є сумісною з внутрішнім ринком у розумінні статті 107 (3) Договору ЄС та звільняється від обов'язку повідомлення про державну допомогу відповідно до статті 108 (3) Договору ЄС за умови, що встановленні вимоги в пунктах 3-14 цієї статті та розділу 1 будуть виконані.
- (43) Пунктом 3 статті 56а Регламенту передбачено, що аеропорт повинен бути відкритим для всіх потенційних користувачів, у випадку фізичного обмеження пропускної здатності розподіл здійснюється на основі відповідних, об'єктивних, прозорих та недискримінаційних критеріїв.
- (44) У пункті 4 статті 56а Регламенту зазначено, що допомога не надається для переміщення існуючих аеропортів або для створення нового пасажирського аеропорту, включаючи перетворення існуючого аеродрому в пасажирський аеропорт.
- (45) Пункти 5 та 6 статті 56а Регламенту не застосовуються до аеропортів із середньорічним пасажиропотоком у кількості до 200 000 пасажирів протягом двох фінансових років, що передують року, в якому фактично надається допомога, якщо інвестиційна допомога, яка очікується, не призведе до збільшення середньорічного пасажиропотоку понад 200 000 пасажирів протягом двох фінансових років після надання допомоги. Інвестиційна допомога, надана таким аеропортам, повинна відповідати пункту 11 або пунктам 13 та 14 цієї статті.
- (46) Відповідно до пункту 11 статті 56а Регламенту інвестиційна допомога не може перевищувати суму, необхідну для покриття чистої фінансової різниці між понесеними витратами та отриманими доходами підприємства при виконанні відповідних послуг, з урахуванням доходу, який залишається у підприємства, та розумного рівня прибутку.

- (47) Отже, з урахуванням статті 264 Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС, положення Регламенту та додатково – рішення Європейського Суду від 24.07.2003 № 280/00 у справі Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, компенсація витрат суб'єкта господарювання, пов'язаних із наданням послуг загального економічного інтересу, є сумісною, якщо:
- суб'єкт господарювання має чітко визначені зобов'язання надавати громадські послуги (обслуговувати населення);
 - параметри, на підставі яких обчислюється компенсація, є визначеними заздалегідь об'єктивним і прозорим способом;
 - компенсація не є надмірною і не перевищує необхідної суми для покриття всіх або частини витрат, понесених суб'єктом господарювання у зв'язку з наданням послуг загального економічного інтересу. Зокрема, компенсація не може перевищувати суму, необхідну для покриття чистої фінансової різниці між понесеними витратами та отриманими доходами підприємства при виконанні зобов'язання надавати відповідні громадські послуги загального інтересу, з урахуванням доходу, який залишається у підприємства, та розумного рівня прибутку. До витрат можуть бути віднесені, зокрема, фонд заробітної плати, вартість утримання та користування інфраструктурою, ремонт та обслуговування рухомого складу й обладнання, необхідного для функціонування інфраструктури послуг громадського транспорту, постійні витрати та вартість капіталу.

4. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ ПОВІДОМЛЕННЯ

- (48) 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.
- (49) На підставі вищенаведеного та інформації, зазначеної в Повідомленні, підтримка надається ОКП «Аеропорт Суми» із місцевого бюджету м. Суми, тобто за рахунок місцевих ресурсів.
- (50) З урахуванням визначення в пункті 14 статті 1 Закону та відповідного тлумачення в актах законодавства ЄС, здійсненого відповідно до статті 264 Угоди про асоціацію між Україною та ЄС (що підтримується експертами проекту технічної допомоги Європейського Співтовариства «Підтримка Антимонопольного комітету України у впровадженні правил державної допомоги»), послуги, що стосуються діяльності аеропорту, зокрема, забезпечення посадки, зльоту повітряного судна; забезпечення авіаційної безпеки; забезпечення приймання, зберігання, контролю за якістю та видачі авіаційного пального для заливки у паливозаправник або заправлення баків повітряного судна; забезпечення наднормової стоянки повітряного судна; забезпечення обслуговування пасажирів в аеровокзалах, відносяться до послуг, що становлять загальний економічний інтерес.
- (51) Відповідно до інформації, надісланої додатково до Повідомлення листом Управління майном Сумської обласної ради від 13.02.2018 № 02-18/151 (вх. № 5-01/1903 від 15.02.2018), ОКП «Аеропорт Суми» на сьогодні є самим північним аеропортом України та має чинні сертифікати Державної авіаційної служби України:
- сертифікат аеродрому № АП 18-01 від 30.07.2015;
 - сертифікат служби авіаційної безпеки № 040 від 28.03.17;
 - сертифікат світлосигнальної системи аеродрому № АО 18-01-129 від 25.08.2016,
- які дають можливість забезпечити прийом та випуск повітряних суден з обмеженнями по злітній масі.
- (52) Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 08.12.2006 відкритий пункт пропуску через державний кордон для міжнародного повітряного сполучення в ОКП «Аеропорт Суми».

- (53) Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 28.12.2016 № 1059-р ОКП «Аеропорт Суми» змінено класифікацію з пасажирського на вантажно-пасажирський, що дає змогу виконувати міжнародні вантажні перевезення. Однак інфраструктура ОКП «Аеропорт Суми» дає можливість обслуговувати літаки на 40-50 пасажирів, що з комерційної точки зору не приваблює авіакомпанії на виконання цих рейсів та має обмеження по злітно-посадковій смузі до 50 тонн.
- (54) ОКП «Аеропорт Суми» має стратегічне значення для економіки та безпеки держави, адже має можливість обслуговування рейсів літаків санітарної авіації України без обмежень. Щодо взаємодії із силовими відомствами то на підтвердження цього є виконання у 2017 році чартерного рейсу літака Національної гвардії України. ОКП «Аеропорт Суми» готовий до прийому та випуску військових транспортних та пасажирських літаків згідно з можливостями злітно-посадкової смуги.
- (55) Зоною обслуговування ОКП «Аеропорт Суми» є радіус 200 км. Основними аеропортами – конкурентами є Міжнародний аеропорт «Полтава» та Міжнародний аеропорт «Харків».

Міжнародний аеропорт «Полтава»

- має пункт пропуску через державний кордон для міжнародного повітряного сполучення;
- відстань від м. Сум до м. Полтава – 216 км;
- залізничне сполучення відсутнє;
- можливість морських перевезень відсутня;
- автомобільним транспортом від м. Сум до м. Полтави – 5 год. враховуючи неякісний стан автошляхів.

Міжнародний аеропорт «Харків»

- має пункт пропуску через державний кордон для міжнародного повітряного сполучення;
- відстань від м. Сум до м. Харкова – 190 км;
- залізницею можна дістатися від м. Суми до м. Харкова за 4,5 год. та ще 1,5 год. до самого аеропорту;
- можливість морських перевезень відсутня;
- автомобільним транспортом від м. Сум до м. Харків – 5 год. враховуючи неякісний стан автошляхів.

- (56) Згідно з інформацією, зазначеною в листі Управління майном Сумської обласної ради від 13.02.2018 № 02-18/151 (вх. № 5-01/1903 від 15.02.2018), у зоні обслуговування ОКП «Аеропорт Суми» проживає приблизно 5 млн. населення. У той же час зростає туристичний потік, а туризм у свою чергу є найголовнішим рушієм зростання попиту. Авіаційний туризм формує як в'їзні, так і виїзні потоки і, як наслідок, зростає попит на авіаперевезення.

- (57) Регіон має індустріальні парки, а наявність цих парків є плюсом для розвитку ОКП «Аеропорт Суми». Низька якість автомобільних доріг становить незручності для населення, але в контексті авіації цей фактор є позитивним. Однак на цей час ОКП «Аеропорт Суми» знаходиться в скрутному становищі та інфраструктура ОКП «Аеропорт Суми», а саме злітно-посадкова полоса, яка потребує реконструкції, щоб в майбутньому ОКП «Аеропорт Суми» змогло здійснювати діяльність, передбачену сертифікатами відповідності. Водночас на сьогодні населенню, яке проживає в зоні обслуговування ОКП «Аеропорт Суми», для здійснення міжнародних авіаперевезень потрібно добиратися до Міжнародного аеропорту «Бориспіль».

Щоб добратися до Міжнародного аеропорту «Бориспіль» з м. Суми (330 км) треба витратити:

- 6,5 год. на авто (автошляхи перебувають в жахливому стані);
- 5 год. залізницею.

Відстань від м. Суми до Європейського Союзу – 1000 км;

- 20 год. на авто (автошляхи Сумської та Полтавської областей перебувають у жахливому стані);
- 2 доби залізницею;

При роботі ОКП «Аеропорт Суми» ці витрати часу становитимуть:

- 1 год. літаком до м. Києва;
- 2 год. літаком до Європейського Союзу.

(58) Враховуючи вищезазначене, ОКП «Аеропорт Суми» є стратегічним, інфраструктурним об'єктом, який має соціально-економічне значення та надає Сумській області інвестиційну привабливість регіону та на сьогодні не має альтернативи у швидкісному сполученні з найближчими аеропортами, такими як Міжнародний аеропорт «Бориспіль», Міжнародний аеропорт «Полтава», Міжнародний аеропорт «Харків», що і відповідає параграфу 72 Керівних принципів авіації.

(59) Характеризуючи діяльність ОКП «Аеропорт Суми», слід відзначити кількість показників зльоту, посадки та пасажиропотоку. Відповідно до інформації, надісланої додатково до Повідомлення листом Управління майном Сумської обласної ради від 30.01.2018 № 02-18/112 (вх. № 5-01/1426 від 06.02.2018), пасажиропотік ОКП «Аеропорт Суми» за 2016 рік становив 401 пасажир, а за 2017 – 111 пасажирів, що не перевищує 200 000 пасажирів протягом двох фінансових років, що передують року доручення надання послуги загального економічного інтересу, що відповідає Рішенню 2012/21/ЄС та параграфу 75 Керівних принципів авіації.

(60) Листом від 30.01.2018 № 02-18/112 (вх. № 5-01/1426 від 06.02.2018) Управління майном Сумської обласної ради зазначило, що придбання обладнання та предметів довгострокового використання, а саме: вентилятор, підйомник з гідравлічним або пневматичним приводом, дихальні апарати з масками, пожежний автомобіль, інтроскоп, снігозбиральна машина, проект реконструкції злітно-посадкової смуги, рульових доріжок, перону, капітальний ремонт класів та залу очікування, їх обладнання, поточний ремонт штучної злітно-посадкової смуги, капітальний ремонт трактора Т-40 07-17 УХ здійснюється на підставі наказу Міністерства інфраструктури України від 07.05.2013 № 286, сертифікаційних вимог Державної авіаційної служби України від 17.03.2006 № 201, Закону України «Про державну безпеку цивільної авіації» та актів обстеження штучних покриттів, які додаються до Повідомлення.

(61) Зокрема, варто зазначити, що придбання обладнання та предметів довгострокового використання спрямовані на розвиток інфраструктури аеропорту, а саме: реконструкцію злітно-посадкової смуги, на рятувальну та пожежну діяльність, охорону правопорядку, на захист цивільної авіації, що відповідає пункту 214 Повідомлення Єврокомісії та параграфам 35-37 Керівних принципів авіації.

(62) Підсумовуючи викладене, підтримка у формі збільшення статутного капіталу обласного комунального підприємства «Аеропорт Суми» з дозволом використання на приріст обігових коштів (поточні та капітальні видатки), а саме: виплата заробітної плати, сплата податків і зборів на заробітну плату, оплата спожитої електроенергії, оплата водопостачання та водовідведення, видатки на відрядження, придбання обладнання і предметів довгострокового користування, що виділяються на підставі Бюджетного запиту для Обласного комунального підприємства «Аеропорт Суми» на 2018-2020 роки на період з 01.01.2018 по 31.12.2018 у сумі 21 404,4 тис. грн., **не є державною допомогою відповідно до пункту 2 частини другої статті 3 Закону.**

(63) 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.

- (64) Враховуючи викладене, керуючись статтями 7 і 16 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 8 і 10 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» 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 04.03.2017 № 2-рп, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 04.04.2016 за № 501/28631, на підставі інформації, наданої Управлінням майном Сумської міської ради, Антимонопольний комітет України

ПОСТАНОВИВ:

Визнати, що підтримка у формі збільшення статутного капіталу обласного комунального підприємства «Аеропорт Суми» з дозволом використання на приріст обігових коштів (поточні та капітальні видатки), а саме: виплата заробітної плати, сплата податків і зборів на заробітну плату, оплата спожитої електроенергії, оплата водопостачання та водовідведення, видатки на відрядження, придбання обладнання і предметів довгострокового користування, що виділяються на підставі Бюджетного запиту для Обласного комунального підприємства «Аеропорт Суми» на 2018 – 2020 роки на період з 01.01.2018 по 31.12.2018 у сумі 21 404,4 тис. грн, **не є державною допомогою** відповідно до пункту 2 частини другої статті 3 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

Голова Комітету

Ю. ТЕРЕНТЬЄВ