



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ

24 червня 2020 р.

Київ

№ 414-р

Про результати розгляду
справи про державну допомогу

За результатами розгляду повідомлення про нову державну допомогу Закарпатської обласної ради, яке надійшло на Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 24215 (вх. № 625 – ПДД від 29.10.2019), розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 26.12.2019 № 08/479-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/147-19-ДД про державну допомогу для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції (далі – Справа).

Антимонопольний комітет України (далі – Комітет), розглянувши матеріали справи № 500-26.15/147-19-ДД про державну допомогу та подання з попередніми висновками від 16.06.2020 № 500-26.15/147-19-ДД /279-спр,

ВСТАНОВИВ:

1. ПОРЯДОК ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ПІДТРИМКУ

- (1) На Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 24215 (вх. № 625 – ПДД від 29.10.2019) Закарпатською обласною радою відповідно до статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про нову державну допомогу (далі – Повідомлення).
- (2) За результатами розгляду повідомлення про державну допомогу розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 26.12.2019 № 08/479-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/147-19-ДД для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції. Листом Антимонопольного комітету України від 27.12.2019 № 500-29/08-17434 направлено копію зазначеного розпорядження на адресу Закарпатської обласної ради. На офіційному вебпорталі Комітету опубліковано інформацію про початок розгляду справи про державну допомогу із зверненням до всіх заінтересованих осіб щодо подання ними протягом 30 календарних днів вмотивованих заперечень та зауважень щодо надання державної допомоги та іншої інформації у зв'язку з розглядом справи про державну допомогу.
- (3) Листами від 21.01.2020 № 500-29/08-990, від 25.02.2020 № 500-29/08-2892 та від 19.06.2020 № 500-29/08-8848 Комітет звернувся з вимогою до Закарпатської обласної ради щодо надання інформації, необхідної для розгляду Справи. Листами від 10.02.2020 № 1603/01-30 (вх. № 5-08/2068 від 17.02.2020), від 17.03.2020 № 1603/01-30 (вх. № 5-08/4187 від 01.04.2020), від 29.04.2020 № 197/01-15 (вх. № 8-01/5457 від 29.04.2020) та від 22.06.2020 № 1603/01-30

(вх. № 5-01/8032 від 22.06.2020) Закарпатська обласна рада надала додаткову інформацію.

- (4) Листами від 21.01.2020 № 500-29/08-991 та від 25.02.2020 № 500-29/08-2891 Комітет звернувся з вимогою до акціонерного товариства «Мотор Січ» щодо надання інформації, необхідної для розгляду Справи. Листами від 11.02.2020 № АК-406 (вх. № 8-08/2363 від 21.02.2020) та від 10.04.2020 № АК-954 (вх. № 8-01/6466 від 22.05.2020) акціонерне товариство «Мотор Січ» надало додаткову інформацію.
- (5) Листами від 21.01.2020 № 500-29/08-1002 та від 19.06.2020 № 500-29/08-8850 Комітет звернувся до Державної авіаційної служби України щодо надання інформації, необхідної для розгляду Справи. Листами від 13.02.2020 № 1.19-998-20 (вх. № 7-01/1910 від 13.02.2020) та від 26.06.2020 № 7-08/8196 Державна авіаційна служба України надала додаткову інформацію.
- (6) Листом від 25.02.2020 № 500-29/08-2889 Комітет звернувся з вимогою до Закарпатського обласного підприємства «Міжнародний аеропорт Ужгород» щодо надання інформації, необхідної для розгляду Справи. Закарпатське обласне підприємство «Міжнародний аеропорт Ужгород» не надало інформації на вимогу Комітету.
- (7) Листом від 19.06.2020 № 500-29/08-8849 Комітет звернувся до Закарпатського обласного підприємства «Міжнародний аеропорт Ужгород» щодо надання інформації, необхідної для розгляду Справи. Листом від 22.06.2020 № 295/01-15 (вх. № 8-01/8033 від 22.06.2020) Закарпатське обласне комунальне підприємство «Міжнародний аеропорт Ужгород» надало додаткову інформацію.

2. ВІДОМОСТІ ТА ІНФОРМАЦІЯ ВІД НАДАВАЧА ПІДТРИМКИ

2.1. Надавач підтримки

- (8) Закарпатська обласна рада (88008, м. Ужгород, Закарпатська обл., пл. Народна, 4, ідентифікаційний код юридичної особи 25435963).

2.2. Отримувач підтримки

- (9) Закарпатське обласне комунальне підприємство «Міжнародний аеропорт Ужгород» (далі – ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород», Підприємство) (88004, м. Ужгород, Закарпатська обл., вул. Собранецька, 145, ідентифікаційний код юридичної особи 31315735).

2.3. Фактичний отримувач

- (10) Акціонерне товариство «Мотор Січ» (далі – АТ «Мотор Січ») (69068, м. Запоріжжя, просп. Моторобудівників, 15, 14307794).

2.4. Мета (ціль) підтримки

- (11) Метою підтримки є забезпечення безперервності та регулярності повітряних перевезень при обслуговуванні повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ, яка визначена такою, що має суспільно важливий характер відповідно до статті 96 Повітряного кодексу України.

2.5. Очікуваний результат

- (12) Очікуваним результатом державної підтримки є, зокрема, забезпечення розвитку авіаційних перевезень у регіоні.

2.6. Підстава для надання підтримки

- (13) Рішення Закарпатської обласної ради № 1532 від 26.09.2019 «Про збільшення статутного капіталу Закарпатського обласного комунального підприємства «Міжнародний аеропорт «Ужгород»».
- (14) Рішення Закарпатської обласної ради № 1529 від 26.09.2019 «Про внесення змін до Програми підвищення ефективності функціонування Закарпатського обласного комунального підприємства «Міжнародний аеропорт «Ужгород» на 2017 – 2020 роки, затвердженої рішенням обласної ради від 22 грудня 2016 року № 608».

2.7. Форма підтримки

- (15) Збільшення статутного капіталу ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород».

2.8. Фактична форма підтримки

- (16) Компенсація фінансових втрат АТ «Мотор Січ» для забезпечення безперервності та регулярності повітряних перевезень при обслуговуванні повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ, яка визначена такою, що має суспільно важливий характер.

2.9. Обсяг підтримки

- (17) Загальний обсяг підтримки – 9 000 000 грн.

2.10. Тривалість підтримки

- (18) З 01.01.2019 по 31.12.2019.

3. ІНФОРМАЦІЯ ЩОДО ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ

- (19) Закарпатська область, а відповідно й ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород», через своє географічне місцезнаходження, відсутність альтернативних способів швидкісного сполучення з іншими регіонами має стратегічне значення для розвитку регіону та забезпечення зв'язків з європейськими та іншими зарубіжними країнами.
- (20) Відповідно до листа Закарпатської обласної ради від 17.03.2020 № 1603/01-30 (вх. № 5-01/4187 від 01.04.2020) орієнтовна відстань та час від Києва до Ужгорода:
літаком – 700 км, розрахунковий час польоту – 1 год. 40 хв.;
автомобілем – 820 км, розрахунковий час – 10 год.;
потягом – 857 км, розрахунковий час – від 12 год. до 17 год., залежно від рейсу.
- (21) Листом від 13.02.2020 № 1.19-998-20 (вх. № 7-01/1910 від 13.02.2020) Державна авіаційна служба України повідомила, що відповідно до Порядку надання і анулювання прав на експлуатацію повітряних ліній нею було надано право на експлуатацію повітряної лінії Київ – Ужгород – Київ для виконання регулярних

повітряних перевезень у межах України АТ «Мотор Січ» 04.10.2013 із частотою виконання рейсів 5 на тиждень, а 15.05.2014 до документа про право внесено зміни – збільшено частоту виконання рейсів до 7 на тиждень.

- (22) Права на експлуатацію вищевказаної повітряної лінії мали також ПрАТ «Міжнародні авіалінії України» і ТОВ «ЯнЕір» ЛТД. Однак право ПрАТ «Міжнародні авіалінії України» анульовано 03.07.2018 за заявою авіакомпанії, а право ТОВ «ЯнЕір» ЛТД анульовано 03.08.2015 на підставі пункту 3.1 розділу III наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Порядок надання і анулювання прав на експлуатацію повітряних ліній», а саме: нездійснення авіаперевізником експлуатації повітряної лінії протягом 12 місяців.
- (23) Відповідно до листа Державної авіаційної служби України від 13.02.2020 № 1.19-998-20 (вх. № 7-01/1910 від 13.02.2020) листом від 13.05.2020 № 01-21/180 Закарпатська обласна рада повідомила Державну авіаційну службу України про те, що ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород» є єдиним діючим авіаційним підприємством, здатним забезпечити потреби населення та гостей області в авіаційних перевезеннях. Враховуючи стратегічну важливість для розвитку Закарпатської області наявності авіаційного сполучення з іншими регіонами країни, обласна рада вважає за необхідне впровадження в регіоні суспільно важливої повітряної лінії Київ – Ужгород – Київ.
- (24) Відповідно до листа Державної авіаційної служби України від 13.02.2020 № 1.19-998-20 (вх. № 7-01/1910 від 13.02.2020) основні засади впровадження в Україні суспільно-важливих повітряних перевезень визначені у статті 96 Повітряного кодексу України. Порядок, правила тощо, що затверджуються відповідним документом, які визначають або регламентують приналежність повітряної лінії до такої, що має суспільно важливий характер, відсутні у зв'язку з тим, що їх розроблення, прийняття та впровадження не передбачено Повітряним кодексом України. У контексті статті 96 Повітряного кодексу України уповноважений орган з питань цивільної авіації може прийняти рішення про обслуговування певної повітряної лінії з незначним повітряним рухом, який є важливим для міста або регіону в рамках виконання зобов'язань, що має суспільно важливий характер.
- (25) Наказом Державної авіаційної служби України від 15.05.2019 № 594 «Про повітряну лінію з незначним повітряним рухом» відповідно до статті 96 Повітряного кодексу України, Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої розпорядженням КМУ від 30.05.2018 № 430-р, та листа Закарпатської обласної ради від 13.05.2019 № 01-21/180 щодо регулярного авіаційного сполучення між Ужгородом та Києвом, повітряну лінію Київ – Ужгород – Київ з незначним повітряним рухом визначено суспільно важливою для міста Ужгород та Закарпатської області.
- (26) Рішенням від 26.09.2019 № 1529 «Про внесення змін до Програми підвищення ефективності функціонування Закарпатського обласного комунального підприємства «Міжнародний аеропорт «Ужгород» на 2017 – 2020 роки, затвердженої рішенням обласної ради від 22 грудня 2016 року № 608» Закарпатська обласна рада передбачила державну підтримку ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород» у формі компенсації фінансових втрат авіаперевізників для забезпечення безперервності та регулярності повітряних перевезень при обслуговуванні повітряної лінії за

маршрутом Київ – Ужгород – Київ, яка визначена такою, що має суспільно важливий характер відповідно до статті 96 Повітряного кодексу України.

- (27) Листом від 13.02.2020 № 1.19-998-20 (вх. № 7-01/1910 від 13.02.2020) Державна авіаційна служба України повідомила, що не приймала рішення про визначення авіаперевізника, у тому числі АТ «Мотор Січ», для обслуговування повітряної лінії Київ – Ужгород – Київ із незначним повітряним рухом у рамках виконання зобов'язання, що має суспільний характер.
- (28) Відповідно до листа Державної авіаційної служби України від 13.02.2020 № 1.19-998-20 (вх. № 7-01/1910 від 13.02.2020) регламент, що визначає, яким чином та яким способом обирається перевізник на маршруті, що має суспільно важливий характер, відсутній, оскільки стаття 96 Повітряного кодексу України регулює питання суспільно важливих перевезень та не передбачає підзаконного регулювання на рівні порядків, регламентів, правил тощо.
- (29) Відповідно до листа Закарпатської обласної ради від 17.03.2020 № 1603/01-30 (вх. № 5-01/4187 від 01.04.2020) з метою забезпечення безперервності та регулярності повітряних перевезень за маршрутом Київ – Ужгород – Київ керівництво Закарпатської обласної державної адміністрації, Закарпатської обласної ради та ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород» звертались до ПрАТ «Міжнародні авіалінії України», ПАТ «Міжнародна акціонерна авіаційна компанія «Урга» та АТ «Мотор Січ», при цьому:
1. ПрАТ «Міжнародні авіалінії України» після проведення аудиту відповідності КП «МА Ужгород» вимогам ПрАТ «Міжнародні авіалінії України» для обслуговування рейсів авіакомпанії надало звіт від 07.09.2016 #SPS.16.16, в якому зазначило загальні рекомендації:
 - 1.1. До початку польотів необхідно забезпечити, зокрема:
 - завершення реконструкції ЗПС та світлового обладнання;
 - наявність обладнання для повітряного запуску двигунів ПС.
 - 1.2. До початку польотів рекомендовано забезпечити, зокрема:
 - наявність техніки та відповідних рідин для виконання процедур де / антиайсінгу;
 - наявність спецтехніки для підігріву ПС у холодну пору року;
 - наявність тягача для можливості буксирування ПС типу: Boeing 737, Embraer 145 / 190.
 - 1.3. Для зменшення ризиків заходу ПС на посадку за обмеженої довжини та ширини ЗПС та відсутності системи ILS, розглянути можливість встановлення «системи візуальної глісади показника траєкторії точного заходження на посадку – RAPI та збільшення відстані заходу на посадку до 20 км. Зони.
 - 1.4. Рекомендації для виконання польотів ПрАТ «Міжнародні авіалінії України»:
 - заміна програми виконання польотів на маршруті Бориспіль – Чернівці, які виконуються на ПС типу – «Embraer 145» на «Boeing 737», та виконувати польоти в «МА Ужгород» на ПС типу – «Embraer 145»;
 - в разі виконання польотів до «МА Ужгород» на ПС типу – «Boeing 737», виконувати польоти лише пілотами-інструкторами.
 2. ПАТ «Міжнародна акціонерна авіаційна компанія «Урга» листом від 11.02.2019 № 33/13 повідомила, що має технічну можливість здійснювати відповідні рейси та готова розглянути можливість виконання чартерних рейсів за умови наявності генерального замовника. Разом із тим розрахункова собівартість рейсу за маршрутом Київ – Ужгород – Київ становить 11 305 дол. США, а отже, середня собівартість квитків має бути не нижче 226 дол. США в одному напрямку за умови завантаження

не менше 75 % пасажирської ємності повітряного судна (у разі залучення агентів з продажу авіаперевезень та обслуговування систем бронювання прогнозна вартість квитка становить 245 дол. США).

3. АТ «Мотор Січ» листом від 03.05.2019 № АК-1029 повідомило, що готова та має намір продовжувати виконання регулярних рейсів за маршрутом Київ – Ужгород – Київ, проте із зазначенням певних умов, зокрема: необхідність відбудови на аеродромі інструментальної системи заходу літаків на посадку; проведення якісної рекламно-інформаційної акції у регіоні; відшкодування збитків, особливо на першому етапі виконання рейсів та у «низькі» періоди навігації (наприклад зимовий). Також зазначило про готовність до діалогу для розгляду пропозицій зі сторони Закарпатської обласної ради на відшкодування збитків і порядку виконання програми регулярних рейсів з Києва до Ужгорода та навпаки.
- (30) Закарпатська обласна рада листами до АТ «Мотор Січ» від 02.05.2019 № 01-21/180, від 06.05.2019 до № 01-21/180 та від 08.05.2019 № 01-21/180 відзначала готовність до обговорення можливості відшкодування з обласного бюджету фінансових ризиків та витрат у зв'язку з виконанням прямих рейсів за маршрутом Київ – Ужгород – Київ.
- (31) Рішенням від 16.05.2019 № 1485 «Про Звернення Закарпатської обласної ради щодо здійснення регулярного авіарейсу «Ужгород – Київ – Ужгород», а також міжнародних рейсів» Закарпатська обласна рада вирішила звернутися до президента АТ «Мотор Січ» щодо необхідності відновлення прямих авіарейсів із ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород» за маршрутом Київ – Ужгород – Київ та опрацювання питань із заохочення і створення сприятливих умов для обслуговування цього маршруту.
- (32) Закарпатська обласна державна адміністрація листом від 22.08.2019 № 06-7/3209 до АТ «Мотор Січ» повідомила про готовність відшкодування з обласного бюджету фінансових ризиків і витрат АТ «Мотор Січ» у зв'язку з виконанням прямих рейсів за маршрутом Київ – Ужгород – Київ.
- (33) У результаті переговорів між керівництвом ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород» та авіакомпанією АТ «Мотор Січ», яка в минулих роках обслуговувала маршрут за напрямком Київ – Ужгород – Київ, було прийнято рішення продовжити співпрацю з метою забезпечення авіаційного сполучення між Ужгородом та Києвом повітряною лінією Київ – Ужгород – Київ.
- (34) Між АТ «Мотор Січ» та ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород» укладено Договір від 24.05.2019 № 35/19 про виконання авіарейсів за маршрутом Київ – Ужгород – Київ, яким визначено, зокрема, вартість виконаного рейсу АТ «Мотор Січ», регулярність виконання рейсів та порядок відшкодування різниці між проданими квитками й фактичною вартістю рейсу.
- (35) Листом від 11.02.2020 № АК-406 (вх. № 8-08/2363 від 21.02.2020) АТ «Мотор Січ» надало Довідку до договору № 35/19 від 24.05.2019 про попередній розрахунок витрат виконання рейсу (без урахування ПДВ), в якій зазначено, що регулярний рейс Ужгород – Жуляни – Ужгород (літак Як-40) коштуватиме 7 985 дол. США:
 - лізинг повітряного судна за 3 години польоту – 1 950 дол. США;
 - оплата послуг аеронавігаційного обслуговування за весь маршрут (1 402 км) – 920 дол. США;
 - аеропортові послуги (аеропорт Жуляни) – 635 дол. США;
 - авіапаливо (аеропорт Жуляни) 1 900 кг – 1 710 дол. США;

- відпочинок екіпажу в м. Києві – 200 дол. США;
 - аеропортові послуги (аеропорт Ужгород) – 220 дол. США;
 - утримання екіпажу на базуванні в м. Ужгород – 410 дол. США;
 - авіаційне паливо (аеропорт Ужгород) – 1 900 дол. США.
- (36) Попередні розрахунки виконуються у зв'язку з тим, що більшість ставок та зборів за договорами вказані в доларах США з подальшим перерахуванням у національну валюту.
- (37) Згідно з Додатковою угодою № 1 до Договору про компенсацію збитків та на підставі актів виконаних робіт № 35/19 від 24.05.2019, згідно з якою вказаний Договір викладено в новій редакції, ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород», як замовник, та АТ «Мотор Січ», як виконавець, погодилися щодо такого:
- «1. Сторони дійшли згоди викласти Договір № 35/19 від 24 травня 2019 року в наступній редакції:*
- 1.1. На виконання Програми підвищення ефективності функціонування Закарпатського обласного комунального підприємства «Міжнародний аеропорт «Ужгород» на 2017 – 2020 роки (надалі – Програма), що затверджена Рішення Закарпатської обласної ради від 22 грудня 2016 року № 608 керуючись ст. 96 Повітряного кодексу України та Наказом Державіаєслужби від 15.05.2019 року про визнання повітряної лінії «Ужгород – Київ – Ужгород» з незначним повітряним рухом такою, що є суспільно важливою для міста Ужгород та Закарпатської області, Сторони уклали цей Договір про наступне:*
- 1.1.1. Виконавець на умовах регулярності та безперервності зобов'язується виконувати рейси (авіарейси) повітряними суднами (надалі - ПС) за повітряною лінією: Ужгород-Київ-Ужгород, а Замовник зобов'язується оплатити виконання таких авіарейсів в порядку та на умовах, що визначені цим Договором.*
- 1.1.2. Частота виконання рейсів, графік руху визначається сторонами в Додатках до цього Договору, які є його невід'ємною частиною.*
- 1.1.3. Виконання авіарейсів здійснюється виконавцем з урахуванням Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу», що затверджені Наказом Державної авіаційної служби України 26 листопада 2018 року № 1239.*
- 1.1.4. Публічне акціонерне товариство «Мотор Січ» є авіаперевізником в розумінні Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу», що затверджені Наказом Державної авіаційної служби України 26 листопада 2018 року № 1239 та експлуатантом в розумінні Повітряного кодексу України.*
- 2. Ціна*
- 2.1. За надання послуг за цим Договором Замовник сплачує 243 797 грн 94 коп., у тому числі ПДВ 20%, за один виконаний Виконавцем рейс за вирахуванням фактичної виручки від продажу авіаквитків на рейс.*
- 2.2. Вартість одного рейсу визначена Сторонами Договору виходячи з фактичних фінансових витрат Виконавця за кожний виконаний авіарейс та може бути переглянута сторонами із укладенням додаткової угоди за умови виникнення додаткових фактичних фінансових витрат Виконавця.*
- 3. Порядок розрахунків.*
- ...
- 3.4. Замовник зобов'язаний прийняти надані послуги та підписати Акти приймання-передачі наданих послуг протягом 10 календарних днів з дати отримання Звіту про*

надані послуги та Акту приймання-передачі наданих послуг або надати мотивовану відмову.

Якщо Замовник відмовився підписати акти виконаних робіт без надання мотивованої відмови, послуги вважаються наданими і отриманими Замовником в повному обсязі, а вартість послуг вважається узгодженою за період Акта приймання-передачі наданих послуг.

3.5. Замовник зобов'язаний сплатити вартість наданих послуг у строк, що не перевищує 30 календарних днів з моменту прийняття наданих послуг, що оформлено Актами приймання-передачі наданих послуг на підставі рахунків Виконавця за умови забезпечення виконання Закарпатською обласною радою Програми підвищення ефективності функціонування Закарпатського обласного комунального підприємства "Міжнародний аеропорт "Ужгород" на 2017 - 2020 роки (надалі - Програма), що затверджена Рішенням Закарпатської обласної ради від 22 грудня 2016 року N 608 в частині забезпечення безперервності та регулярності повітряних перевезень при обслуговуванні повітряної лінії за маршрутом «Ужгород-Київ-Ужгород».

...

5. Права та обов'язки Замовника

5.1. Замовник зобов'язується:

5.1.1. Оплачувати Вартість наданих Виконавцем послуг в порядку та на умовах, що визначені цим Договором.

5.1.2. Відшкодовувати додаткові витрати Виконавця, які останній поніс з вини Замовника.

5.1.3. За підтримки Закарпатської обласної ради та Закарпатської обласної державної адміністрації вживати заходів щодо підвищення популярності рейсу серед населення Закарпатської області.

5.2. Замовник має право:

5.2.1. Розірвати цей Договір в односторонньому порядку, письмово попередивши Виконавця у строк - не менший ніж 45 календарних днів до дати розірвання...»

- (38) Листом Закарпатська обласна рада від 22.06.2020 № 1603/01-30 (вх. № 5-01/8032 від 22.06.2020) та ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород» від 22.06.2020 № 295/01-15 (вх. № 8-01/8033 від 22.06.2020) повідомили, що ані Закарпатська обласна рада, ані Державна авіаційна служба України не доручали укладання та не погоджували Договору від 24.05.2019 № 35/19 та/або Додаткової угоди від 01.06.2019 № 1 до цього договору.
- (39) Відповідно до листа Закарпатської обласної ради від 17.03.2020 № 1603/01-30 (вх. № 5-01/4187 від 01.04.2020) компенсація збитків АТ «Мотор Січ» має відбуватись через ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород», оскільки статтями 90 – 91 Бюджетного кодексу України передбачено виключний перелік видатків, на які можуть спрямовуватися кошти місцевих бюджетів. Вказані норми законодавства не дозволяють обласній раді напряму з обласного бюджету компенсувати АТ «Мотор Січ» збитки від виконання авіарейсу Київ – Ужгород – Київ. Отже, Закарпатська обласна рада, діючи в межах бюджетного законодавства, прийняла обласну цільову програму, якою виділила кошти для підтримки діяльності ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород».
- (40) Відповідно до листа Закарпатської обласної ради від 17.03.2020 № 1603/01-30 (вх. № 5-01/4187 від 01.04.2020) ЗОКП «Міжнародний аеропорт «Ужгород» з метою компенсації збитків АТ «Мотор Січ» має проводити розрахунки на умовах Договору про компенсацію збитків та на підставі актів виконаних робіт.

- (41) Листом від 11.02.2020 № АК-406 АТ «Мотор Січ» повідомило про здійснення авіап перевезення за маршрутом Київ – Ужгород – Київ із червня до жовтня 2019 року включно.
- (42) Згідно з листом Закарпатської обласної ради від 17.03.2020 № 1603/01-30 (вх. № 5-01/4187 від 01.04.2020) ЗОКП «Міжнародний аеропорт «Ужгород» не здійснено перерахунку державної підтримки у формі компенсації збитків АТ «Мотор Січ», оскільки акти приймання-передачі виконаних робіт між сторонами не підписані.
- (43) Листом від 10.04.2020 № АК-954 (вх. № 8-01/6466 від 22.05.2020) АТ «Мотор Січ» повідомило, що на 10.04.2020 АТ «Мотор Січ» не отримувало від ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород» грошових коштів, у тому числі й за виконання умов укладеного договору.
- (44) Відповідно до листа Закарпатської обласної ради від 29.04.2020 № 197/01-15 (вх. № 8-01/5457 від 29.04.2020) економія коштів після перерахунку державної підтримки у формі компенсації збитків АТ «Мотор Січ», внаслідок підписання актів приймання-передачі виконаних робіт, буде повернена до міського бюджету.
- (45) Відповідно до листа Закарпатської обласної ради від 17.03.2020 № 1603/01-30 (вх. № 5-08/4187 від 01.04.2020) між ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород» та АТ «Мотор Січ» не укладалося додаткових угод щодо надання знижок на аеропортові збори.
- (46) Враховуючи викладене, Договір від 24.05.2019 № 35/19 про виконання авіарейсів за маршрутом Київ – Ужгород – Київ, який відповідно до наказу Державної авіаційної служби України від 15.05.2019 № 594 визнаний суспільно важливим для міста Ужгород та Закарпатської області, укладено лише між двома суб'єктами господарювання, а саме між АТ «Мотор Січ» та ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород», проте будь-яких договорів між АТ «Мотор Січ» ані з Закарпатською обласною радою, ані з Державною авіаційною службою про обслуговування повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ, що має суспільний характер, не укладалося. Зазначені органи не доручали укладання та не погоджували відповідний договір.

4. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

4.1. Щодо державної допомоги

- (47) Відповідно до пункту 1 частини першої статті 1 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» (далі – Закон) державна допомога суб'єктам господарювання (далі – державна допомога) – підтримка у будь-якій формі суб'єктів господарювання за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів, що спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції, створюючи переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності.
- (48) Отже, державна підтримка є державною допомогою, якщо одночасно виконуються такі умови:
- підтримка надається суб'єкту господарювання;
 - державна підтримка здійснюється за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів;

- підтримка створює переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності;
- підтримка спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції.

4.2. Послуги, що становлять загальний економічний інтерес

- (49) Згідно з пунктом 14 частини першої статті 1 Закону послуги, що становлять загальний економічний інтерес, – послуги, пов’язані із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, що не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки.
- (50) Відповідно до пункту 2 частини другої статті 3 Закону дія цього Закону не поширюється на підтримку господарської діяльності, пов’язаної з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес, у частині компенсації обґрунтованих витрат на надання таких послуг.
- (51) Відповідно до статті 264 Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода), сторони домовились, що вони застосовуватимуть статті 262, 263(3) або 263(4) Угоди з використанням як джерела тлумачення критеріїв, що впливають із застосування статей 106, 107 та 93 Договору про функціонування Європейського Союзу, зокрема відповідну судову практику Суду Європейського Союзу, а також відповідне вторинне законодавство, рамкові положення, керівні принципи та інші чинні адміністративні акти Європейського Союзу.
- (52) Згідно з пунктом «с» додатка 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».
- (53) Згідно зі статтею 263 (4) Угоди Сторони протягом п’яти років з дати набрання чинності Угодою мають забезпечити, щоб фінансова та організаційна структура будь-якого підприємства, яке користується спеціальним чи виключним правом, наданим Україною або державою-членом Європейського Союзу, або є вповноваженим на надання послуг, що мають загальний економічний інтерес, і яке отримує компенсацію за надання публічних послуг у будь-якій формі щодо такої послуги, була коректно відображена в окремих бухгалтерських рахунках таким чином, щоб чітко відстежувалось таке:
- витрати та доходи, пов’язані з усіма товарами або послугами, щодо яких підприємству надано спеціальне або виключне право, або усіма послугами, які мають загальний економічний інтерес та які підприємство вповноважене надавати, і, з іншого боку, витрати та доходи, пов’язані з кожним іншим окремим товаром або послугою, щодо яких підприємство здійснює діяльність;
 - повна інформація щодо методів, відповідно до яких витрати та доходи призначаються або розподіляються за різними видами діяльності. Ці методи мають базуватися на принципах бухгалтерського обліку – обумовленості, об’єктивності, прозорості та послідовності відповідно до міжнародно визнаних методологій бухгалтерського обліку, зокрема калькуляції витрат за видом діяльності, та мають базуватися на даних аудиту.

- (54) Відповідно до статті 262(4) Угоди підприємства, уповноважені надавати послуги, що мають загальний економічний інтерес, або такі, які мають характер прибуткової монополії, підпорядковуються правилам, що містяться в цій частині, в тій мірі, в якій застосування цих правил юридично або фактично не перешкоджає виконанню окремих завдань, визначених для них. Розвиток торгівлі не має зазнавати впливу настільки, наскільки це суперечитиме інтересам Сторін.
- (55) Статтею 14 Договору про функціонування Європейського Союзу (далі – Договір ЄС) регламентовано, що Європейський Союз та держави-члени, кожен у межах своїх повноважень, повинні дбати про те, щоб підприємства, які надають послуги загального економічного інтересу, функціонували на базі таких принципів і в таких умовах, зокрема економічного та фінансового характеру, які дозволять їм виконувати свої завдання.
- (56) Відповідно до статті 106 Договору ЄС підприємства, які здійснюють послуги загального економічного інтересу, підпорядковуються правилам конкуренції в таких межах, в яких застосування цих правил не перешкоджає виконанню, юридично або фактично, дорученого їм спеціального завдання.
- (57) Згідно зі статтею 106 (2) Договору ЄС, підприємства, яким доручено надавати ПЗЕІ, є підприємствами, на які покладаються «особливі завдання». Загалом покладання «конкретного завдання щодо надання публічних послуг» на підприємство означає пропозицію послуг, які, якщо розглядати їх з урахуванням власних комерційних інтересів, підприємство не надаватиме взагалі або не надаватиме в тому ж обсязі або за тих самих умов, застосовуючи критерій загального інтересу, держави-члени можуть покладати особливі зобов'язання на підприємства щодо надання таких послуг. Отже, Комісія вважає, що не буде доцільним застосування визначення як ПЗЕІ до послуги, яка вже надана або може бути надана на задовільному рівні щодо таких умов, як ціна, об'єктивні характеристики якості, безперервність та доступ до послуги, підприємствами, які працюють за звичайних ринкових умов.
- (58) Комісія також вважає, що послуги, які визначаються як ПЗЕІ, повинні бути адресовані громадянам або бути в інтересах суспільства в цілому.
- (59) Додатково, відповідно до рішення Європейського суду від 24.07.2003 № 280/00 Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (далі – критерії 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. 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.

- (60) Відповідно до пункту 3 Повідомлення Комісії ЄС щодо застосування правил державної допомоги Європейського Союзу до компенсації, наданої на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес 2012/C 8/02 (далі – Повідомлення Комісії), метою цього Повідомлення є роз'яснення ключових концепцій, що лежать в основі застосування правил державної допомоги до компенсації за послуги, що становлять загальний економічний інтерес.
- (61) Відповідно до пункту 43 Повідомлення Комісії, на думку Суду, коли державний захід підтримки розглядається як компенсація за надання послуг, що надаються підприємствами-одержувачами на виконання зобов'язань із надання громадських послуг, ці підприємства не користуються реальною економічною перевагою, отже, цей захід не впливає на конкурентну позицію порівняно з конкуруючими суб'єктами, на такий захід не поширюється дія статті 107 (1) Договору. Однак для того, щоб така компенсація не була визнана державною допомогою, необхідно виконати ряд умов.
- (62) Відповідно до пунктів 45-46 Повідомлення Комісії, поняття ПЗЕІ постійно розвивається і залежить, зокрема, від потреб громадян, технологічних та ринкових змін, соціальних та політичних переваг. За відсутності спеціальних правил Європейського Союзу щодо визначення послуги як ПЗЕІ держави-члени мають широкі дискреційні можливості у визначенні кожної конкретної послуги як ПЗЕІ та надання компенсації постачальнику такої послуги.
- (63) Повідомленням Комісії також встановлено детальні правила, якими буде задовольнятися кожен із критеріїв, передбачений Рішенням у справі Altmark.
- (64) Так, відповідно до першого критерію Рішення у справі Altmark передбачено покладання на суб'єкта господарювання зобов'язань із надання ПЗЕІ, які мають бути чітко визначені.
- (65) 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.
- (66) Зміст другого критерію Рішення у справі Altmark розкрито в розділі 3.4 Повідомлення Комісії.
- (67) Відповідно до пунктів 54 - 55 Повідомлення, методика, за якою розраховується розмір компенсації, повинна бути визначена заздалегідь об'єктивним та прозорим

способом з метою уникнення надання суб'єкту господарювання економічних переваг порівняно з конкуруючими суб'єктами та необхідність попереднього встановлення цієї методики не означає, що компенсація повинна вираховуватись відповідно до певної формули, важливим є виключно те, щоб із самого початку було очевидно, яким способом компенсація буде розраховуватись.

- (68) 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.
- (69) 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.
- (70) 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.
- (71) Пунктом 75 Повідомлення передбачено, що якщо держава-член може показати, що структура витрат підприємства, на яке покладено зобов'язання з надання ПЗЕІ, відповідає структурі середніх витрат подібних (типових) підприємств у відповідному секторі, сума компенсації, яка дозволить підприємству покрити свої витрати, включаючи розумний прибуток, відповідає четвертому критерію Рішення у справі Altmark.

4.3. Критерії допустимості надання державної допомоги соціального характеру

- (72) Відповідно до пункту 70 Керівних принципів авіації, зобов'язання з надання суспільних послуг повітряного транспорту можуть бути покладені лише відповідно до Регламенту (ЄС) № 1008/2008. Зокрема, такі зобов'язання можуть бути покладені лише щодо конкретного маршруту або групи маршрутів, а не стосовно будь-якого загального маршруту, який походить із цього аеропорту, міста чи області. Більше того, зобов'язання з надання публічних послуг можуть бути покладені лише щодо маршруту для виконання потреб, які не можуть бути адекватно задоволені наявним повітряним маршрутом або іншими транспортними засобами.
- (73) Відповідно до пункту 156 Керівних принципів авіації, Допомога соціального характеру для послуг повітряного транспорту вважатиметься допустимою за умови дотримання таких кумулятивних умов:
- а) ця допомога повинна ефективно використовуватися в інтересах кінцевих споживачів;
 - б) допомога повинна мати соціальний характер, тобто, в принципі, вона повинна охоплювати лише певні категорії пасажирів, які подорожують маршрутом (наприклад, пасажирів з особливими потребами, такі як діти, люди з обмеженими можливостями, люди з низькими доходами, студенти, літні люди тощо); однак, якщо

відповідний маршрут пов'язує віддалені регіони, такі як найвіддаленіші регіони, острови та малонаселені райони, допомога може охопити все населення цього регіону;

с) допомога повинна надаватися без дискримінації щодо походження послуг, тобто незалежно від авіакомпанії, яка здійснює послуги.

- (74) Відповідно до пункту 157 Керівних принципів авіації, державним органам, які надають допомогу, настійно рекомендується повідомляти про національні програми надання допомоги соціального характеру, а не окремі заходи допомоги.

4.4. Щодо визначення суспільно важливих перевезень

- (75) Відповідно до пункту 8 статті 1 Повітряного кодексу України авіаційний перевізник (авіаперевізник) – суб'єкт господарювання, що надає послуги з перевезення пасажирів, вантажу, пошти повітряним транспортом.
- (76) Відповідно до статті 4 Повітряного кодексу України державне регулювання у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України здійснюють у межах повноважень, зокрема, центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики в галузі цивільної авіації.
- (77) Відповідно до пункту 1 Положення про Державну авіаційну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08.10.2014 № 520, Державна авіаційна служба є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури, який реалізує державну політику у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України та є уповноваженим органом з питань цивільної авіації (далі – уповноважений орган з питань цивільної авіації).
- (78) Згідно з частиною першою статті 96 Повітряного кодексу України суспільно важливі повітряні перевезення забезпечуються авіаперевізником з метою надання послуг з повітряних перевезень із дотриманням встановлених вимог щодо тривалості, регулярності, місткості і тарифів, яких авіаперевізник не став би дотримуватися у разі, якби він керувався тільки власними комерційними інтересами.
- (79) Відповідно до частини другої статті 96 Повітряного кодексу України уповноважений орган з питань цивільної авіації може прийняти рішення про обслуговування певної повітряної лінії з незначним повітряним рухом, який є важливим для міста або регіону, в рамках виконання зобов'язання, що має суспільно важливий характер, з дотриманням авіаперевізником встановлених вимог, зокрема щодо безперервності та регулярності повітряних перевезень, обсягу та рівня оплати за здійснення повітряних перевезень.
- (80) Згідно із частиною третьою статті 96 Повітряного кодексу України якщо жоден з авіаперевізників не погоджується на обслуговування повітряної лінії, що має суспільно важливий характер, уповноважений орган з питань цивільної авіації може оголосити відкритий конкурс для українських авіаперевізників або для іноземних авіаперевізників, якщо це передбачено міжнародними договорами України, з метою визначення авіаперевізника чи авіаперевізників, які готові виконувати зобов'язання, що мають суспільно важливий характер.

5. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ СПРАВИ

5.1. Віднесення послуг громадського транспорту до ПЗЕІ

- (81) 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.
- (82) Роз'яснення термінів, що використовуються в частині другій глави 10 Угоди про асоціацію, наведено в додатку XXIII до глави 10 Угоди про асоціацію. Пунктом «с» додатка XXIII визначено, що термін «послуги, що становлять загальний економічний інтерес» визначає економічну діяльність, яку органи державної влади визначають як таку, що має особливу важливість для громадян і яка не могла б здійснюватися (або здійснювалася б за інших умов) у разі відсутності державного втручання. Ця діяльність має особливі характеристики порівняно із загальним економічним інтересом інших видів економічної діяльності.
- (83) Відповідно до частини другої статті 96 Повітряного кодексу України уповноважений орган з питань цивільної авіації може прийняти рішення про обслуговування певної повітряної лінії з незначним повітряним рухом, який є важливим для міста або регіону, в рамках виконання зобов'язання, що має суспільно важливий характер, з дотриманням авіаперевізником встановлених вимог, зокрема щодо безперервності та регулярності повітряних перевезень, обсягу та рівня оплати за здійснення повітряних перевезень.
- (84) Наказом Державної авіаційної служби України від 15.05.2019 № 594 «Про повітряну лінію з незначним повітряним рухом», відповідно до статті 96 Повітряного кодексу України, Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої розпорядженням КМУ від 30.05.2018 № 430-р, та листа Закарпатської обласної ради від 13.05.2019 № 01-21/180 щодо регулярного авіаційного сполучення між Ужгородом та Києвом, повітряну лінію Київ – Ужгород – Київ із незначним повітряним рухом визначено суспільно важливою для міста Ужгород та Закарпатської області.
- (85) Листом від 13.02.2020 № 1.19-998-20 (вх. № 7-01/1910 від 13.02.2020) Державна авіаційна служба України повідомила, що не приймала рішення про визначення авіаперевізника, у тому числі АТ «Мотор Січ», для обслуговування повітряної лінії Київ – Ужгород – Київ із незначним повітряним рухом у рамках виконання зобов'язання, що має суспільний характер.
- (86) Відповідно до листа Закарпатської обласної ради від 17.03.2020 № 1603/01-30 (вх. № 5-01/4187 від 01.04.2020), з метою забезпечення безперервності та регулярності повітряних перевезень за маршрутом Київ – Ужгород – Київ керівництво Закарпатської обласної державної адміністрації, Закарпатської обласної ради та ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород» вели переговори (листування) з ПАТ «Міжнародна акціонерна авіаційна компанія «Урга» та ПрАТ «Міжнародні авіалінії України», які не мали позитивних результатів.
- (87) Рішенням від 16.05.2019 № 1485 «Про Звернення Закарпатської обласної ради щодо здійснення регулярного авіарейсу «Ужгород – Київ – Ужгород», а також міжнародних рейсів» Закарпатська обласна рада вирішила звернутися до президента

АТ «Мотор Січ» щодо необхідності відновлення прямих авіарейсів із ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород» за маршрутом Київ – Ужгород – Київ.

- (88) Між АТ «Мотор Січ» та ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород» укладено Договір від 24.05.2019 № 35/19 та Додаткову угоду № 1 до цього договору про виконання авіарейсів за маршрутом Київ – Ужгород – Київ, яким визначено, зокрема:
- регулярність рейсів – по 1, 3 і 5 дням тижня з 03.06.2019;
 - тривалість дії договору – договір діє до 31.12.2019;
 - місткість – визначається командиром судна;
 - тарифи – визначили ціну авіарейсу 7 985 дол. США (243 797 грн, відповідно до Додаткової угоди).
- (89) Разом із цим ані Закарпатська обласна рада, ані Державна авіаційна служба України не доручали укладання та не погоджували Договору від 24.05.2019 № 35/19 та/або Додаткової угоди від 01.06.2019 № 1 до цього договору.
- (90) Згідно з листом від 11.02.2020 № АК-406 АТ «Мотор Січ» здійснювало перевезення за маршрутом Київ – Ужгород – Київ із червня до жовтня 2019 року включно.
- (91) Враховуючи, що згідно з наказом Державної авіаційної служби України від 15.05.2019 № 594 «Про повітряну лінію з незначним повітряним рухом» повітряну лінію Київ – Ужгород – Київ із незначним повітряним рухом визначено суспільно важливою для міста Ужгород та Закарпатської області, та що АТ «Мотор Січ» погодилося надавати послуги з обслуговування повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ за умови отримання державної допомоги у формі компенсації фінансових втрат, зазначені послуги АТ «Мотор Січ» можуть підпадати під визначення послуги, що становить загальний економічний інтерес, згідно з пунктом 14 частини першої статті 1 Закону.
- (92) З огляду на викладене, послугу АТ «Мотор Січ» з обслуговування повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ можна вважати послугою, що становить загальний економічний інтерес.

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

- (93) Відповідно до статті 3 Закону дія цього Закону не поширюється на будь-яку підтримку господарської діяльності, пов'язаної, зокрема, з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес, у частині компенсації обґрунтованих витрат на надання таких послуг.
- (94) Компенсація витрат суб'єкта господарювання, пов'язаних із наданням послуг, що становлять ПЗЕІ, не є державною допомогою у значенні статті 107 Договору, за умови, що задовольняються чотири сукупних критерії Altmark:
- *суб'єкт господарювання повинен виконувати зобов'язання з обслуговування населення, і ці зобов'язання чітко встановлені та визначені.*
- Згідно з частиною другою статті 96 Повітряного кодексу України уповноважений орган з питань цивільної авіації може прийняти рішення про обслуговування певної повітряної лінії з незначним повітряним рухом, який є важливим для міста або регіону, в рамках виконання зобов'язання, що має суспільно важливий характер, з дотриманням авіаперевізником встановлених вимог, зокрема щодо безперервності та

регулярності повітряних перевезень, обсягу та рівня оплати за здійснення повітряних перевезень.

Згідно з частиною першою статті 96 Повітряного кодексу України суспільно важливі повітряні перевезення забезпечуються авіаперевізником з метою надання послуг з повітряних перевезень із дотриманням встановлених вимог щодо тривалості, регулярності, місткості і тарифів, яких авіаперевізник не став би дотримуватися у разі, якби він керувався тільки власними комерційними інтересами.

Отже, Державна авіаційна служба України, як уповноважений орган з питань цивільної авіації, визначає зобов'язання авіаперевізника, що здійснює суспільно важливі повітряні перевезення, зокрема, щодо безперервності та регулярності повітряних перевезень, обсягу та рівня оплати за здійснення повітряних перевезень, тривалості, регулярності, місткості і тарифів.

Листом від 13.02.2020 № 1.19-998-20 (вх. № 7-01/1910 від 13.02.2020), Державна авіаційна служба України повідомила, що не приймала рішення про обслуговування саме АТ «Мотор Січ» повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ з незначним повітряним рухом у рамках виконання зобов'язання, що має суспільний характер.

Державна авіаційна служба України не доручала укладання та не погоджувала Договору від 24.05.2019 № 35/19 та/або Додаткової угоди від 01.06.2019 № 1 до цього договору.

Отже, Державна авіаційна служба України не здійснювала призначення АТ «Мотор Січ» для обслуговування повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ, що має суспільний характер.

Згідно із частиною третьою статті 96 Повітряного кодексу України якщо жоден з авіаперевізників не погоджується на обслуговування повітряної лінії, що має суспільно важливий характер, уповноважений орган з питань цивільної авіації може оголосити відкритий конкурс для українських авіаперевізників або для іноземних авіаперевізників, якщо це передбачено міжнародними договорами України, з метою визначення авіаперевізника чи авіаперевізників, які готові виконувати зобов'язання, що мають суспільно важливий характер.

Відповідно до інформації, отриманої під час розгляду Справи, Державна авіаційна служба України не проводила конкурсу для українських авіаперевізників або для іноземних авіаперевізників з метою визначення авіаперевізника чи авіаперевізників, які готові виконувати зобов'язання, що мають суспільно важливий характер, шляхом обслуговування повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ, яка визначена такою, що має суспільно важливий характер.

Відповідно до отриманої від надавача інформації, у результаті переговорів між керівництвом ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород» та авіакомпанією АТ «Мотор Січ», яка в минулих роках обслуговувала маршрут за напрямком Київ – Ужгород – Київ, було прийнято рішення продовжити співпрацю з метою забезпечення авіаційного сполучення між Ужгородом та Києвом повітряною лінією Київ – Ужгород – Київ, яка є суспільно важливою для міста Ужгород та Закарпатської області.

Отже, залучення АТ «Мотор Січ» для обслуговування повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ відбулось у рамках комерційних переговорів між двома суб'єктами господарювання.

Оскільки Державна авіаційна служба України не призначала авіакомпанію АТ «Мотор Січ» та не проводила конкурсу з метою визначення авіаперевізника чи авіаперевізників, які готові виконувати зобов'язання, що мають суспільно важливий характер, шляхом обслуговування повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ, яка визначена такою, що має суспільно важливий характер, такий авіаперевізник чи авіаперевізники на відповідному маршруті відсутні.

Укладений між ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород» та АТ «Мотор Січ» Договір також не містить будь-яких зобов'язань щодо гарантування та забезпечення надання послуг із перевезення пасажирів повітряним транспортом за маршрутом Київ – Ужгород – Київ, який відповідно до наказу Державної авіаційної служби України від 15.05.2019 № 594 визнаний суспільно важливим для міста Ужгород та Закарпатської області.

Отже, вимогу критерію не дотримано;

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

Державна авіаційна служба України не здійснювала погодження розрахунку компенсації витрат за виконання авіаперевезень пасажирів АТ «Мотор Січ» за маршрутом Київ – Ужгород – Київ.

Крім вказаного, у Договорі не наведено будь-яких обґрунтувань щодо параметрів, на підставі яких обчислюється компенсація. Зокрема, незрозуміло, чому саме такий обсяг державної підтримки надається АТ «Мотор Січ» та чим такий обсяг обґрунтовано.

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.*

Державна авіаційна служба України не доручала укладання та не погоджувала Договору від 24.05.2019 № 35/19 та/або Додаткової угоди від 01.06.2019 № 1 до цього договору.

Також Державна авіаційна служба України не здійснювала погодження розрахунку компенсації витрат за виконання авіаперевезень пасажирів АТ «Мотор Січ» за маршрутом Київ – Ужгород – Київ.

Крім вказаного, Договір між АТ «Мотор Січ» та ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород» не містить будь-яких розрахунків вартості авіаційних квитків за маршрутом Київ – Ужгород – Київ, різниця між виручкою за продаж яких та вартістю рейсу підлягає компенсуванню.

Листом від 11.02.2020 № АК-406 (вх. № 8-08/2363 від 21.02.2020) АТ «Мотор Січ» надало Довідку до договору № 35/19 від 24.05.2019 про попередній розрахунок витрат виконання рейсу, яка не містить жодних обґрунтувань як щодо їх розміру, так і щодо складових.

Враховуючи викладене, ані надавач, ані отримувач не надали підтвердних документів про те, що компенсація не є надмірною.

Отже, вимогу критерію не дотримано;

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

Надавач не надав інформації щодо проведення процедури публічних закупівель та аналізу витрат, які є типовими для цього суб'єкта господарювання (отримувача).

Отже, вимогу критерію не дотримано.

- (95) Закарпатська обласна рада не надала достатніх обґрунтувань того, що компенсацію за надання послуг, які становлять загальний економічний інтерес, було визначено заздалегідь об'єктивним і прозорим способом та що вона є обґрунтованою. Так, відсутній опис механізму визначення компенсації та параметрів для розрахунку, опис заходів щодо уникнення та повернення будь-якої надмірної компенсації. Також Закарпатська обласна рада не надала інформації щодо обрання АТ «Мотор Січ» на конкурсних засадах із метою обслуговування повітряної лінії Київ – Ужгород – Київ, яка визначена такою, що має суспільно важливий характер.
- (96) Враховуючи викладене, чотирьох сукупних критеріїв Altmark кумулятивно не дотримано.
- (97) Отже, державна підтримка для здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ у формі збільшення статутного капіталу ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород» для забезпечення безперервності та регулярності повітряних перевезень при обслуговуванні повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ, **не може вважатися** компенсацією обґрунтованих витрат на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини другої статті 3 Закону, що не є державною допомогою.

5.3. Визнання належності заходу підтримки до державної допомоги

5.3.1. Надання підтримки суб'єкту господарювання

- (98) 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.
- (99) Отже, ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород» та АТ «Мотор Січ» є суб'єктами господарювання у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

5.3.2. Надання підтримки за рахунок ресурсів держави

- (100) Пунктом 16 частини першої статті 1 Закону встановлено, що ресурси держави – рухоме і нерухоме майно, кошти державного бюджету, інші кошти, що є об'єктом права державної власності, земля та інші природні ресурси, що є об'єктами права власності Українського народу, бюджети фондів загальнообов'язкового державного соціального страхування, щодо яких здійснюється державний нагляд або якими управляють чи розпоряджаються органи влади.
- (101) Відповідно до пункту 6 статті 1 Закону надавачі державної допомоги – органи влади, органи місцевого самоврядування, органи адміністративно-господарського управління та контролю, а також юридичні особи, що діють від їх імені, уповноважені розпоряджатися ресурсами держави чи місцевими ресурсами і ініціюють та/або надають державну допомогу.
- (102) Державна авіаційна служба України, як уповноважений орган з питань цивільної авіації, визначає зобов'язання авіаперевізника, що здійснює суспільно важливі

повітряні перевезення, зокрема, щодо безперервності та регулярності повітряних перевезень, обсягу та рівня оплати за здійснення повітряних перевезень, тривалості, регулярності, місткості і тарифів.

- (103) Тому, саме Державна авіаційна служба України має забезпечувати державну підтримку авіаперевізникам, що здійснюють суспільно важливі повітряні перевезення за рахунок ресурсів держави.
- (104) Разом із тим Державна авіаційна служба України не здійснювала призначення АТ «Мотор Січ» для обслуговування повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ, що має суспільний характер, а також не здійснювала проведення відкритого конкурсу з метою визначення авіаперевізника чи авіаперевізників, які готові виконувати зобов'язання, що мають суспільно важливий характер.
- (105) Державна авіаційна служба України не доручала укладання та не погоджувала Договору від 24.05.2019 № 35/19 та/або Додаткової угоди від 01.06.2019 № 1 до цього договору.
- (106) Відповідно до інформації, отриманої під час розгляду Справи, залучення АТ «Мотор Січ» для обслуговування повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ відбулось у рамках комерційних переговорів між двома суб'єктами господарювання, а саме між ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород» та АТ «Мотор Січ».
- (107) Однак рішенням від 26.09.2019 № 1529 «Про внесення змін до Програми підвищення ефективності функціонування Закарпатського обласного комунального підприємства «Міжнародний аеропорт «Ужгород» на 2017 – 2020 роки, затвердженої рішенням обласної ради від 22 грудня 2016 року № 608» Закарпатська обласна рада передбачила державну підтримку ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород» у формі компенсації фінансових втрат авіаперевізників для забезпечення безперервності та регулярності повітряних перевезень при обслуговуванні повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ, яка визначена такою, що має суспільно важливий характер відповідно до статті 96 Повітряного кодексу України.
- (108) Відповідно до листа Закарпатської обласної ради від 17.03.2020 № 1603/01-30 (вх. № 5-01/4187 від 01.04.2020) компенсація збитків АТ «Мотор Січ» має відбуватись через ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород», оскільки статтями 90 – 91 Бюджетного кодексу України передбачено виключний перелік видатків, на які можуть спрямовуватися кошти місцевих бюджетів. Вказані норми законодавства не дозволяють обласній раді напряму з обласного бюджету компенсувати АТ «Мотор Січ» збитки від виконання авіарейсу Київ – Ужгород – Київ. Отже, Закарпатська обласна рада, діючи в межах бюджетного законодавства, прийняла обласну цільову програму, якою виділила кошти для підтримки діяльності ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород».
- (109) Отже, надання підтримки у формі збільшення статутного капіталу ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород» для компенсації збитків АТ «Мотор Січ» з метою забезпечення безперервності та регулярності повітряних перевезень при обслуговуванні повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ, здійснюється за рахунок коштів місцевого бюджету, тобто за рахунок ресурсів держави в розумінні Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

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

5.3.3.1. Створення переваг для провадження господарської діяльності ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород»

- (110) Повідомлена підтримка, яку надає Закарпатська обласна рада ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород» у формі збільшення статутного капіталу, що виділяється на підставі рішення Закарпатської обласної ради № 1529 від 26.09.2019 «Про внесення змін до Програми підвищення ефективності функціонування Закарпатського обласного комунального підприємства «Міжнародний аеропорт «Ужгород» на 2017 – 2020 роки, затвердженої рішенням обласної ради від 22 грудня 2016 року № 608», передбачена для забезпечення безперервності та регулярності повітряних перевезень при обслуговуванні повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ, яка визначена такою, що має суспільно важливий характер відповідно до статті 96 Повітряного кодексу України шляхом компенсації збитків АТ «Мотор Січ» за обслуговування відповідної повітряної лінії.
- (111) Відповідно до листа Закарпатської обласної ради від 17.03.2020 № 1603/01-30 (вх. № 5-01/4187 від 01.04.2020) ЗОКП «Міжнародний аеропорт «Ужгород» з метою компенсації збитків АТ «Мотор Січ» має проводити розрахунки на умовах Договору про компенсацію збитків та на підставі актів виконаних робіт.
- (112) Відповідно до листа Закарпатської обласної ради від 29.04.2020 № 197/01-15 (вх. № 8-01/5457 від 29.04.2020) економія коштів після перерахунку державної підтримки у формі компенсації збитків АТ «Мотор Січ», внаслідок підписання актів приймання-передачі виконаних робіт, буде повернена до міського бюджету.
- (113) Тобто, сума державної підтримки, яку надає Закарпатська обласна рада ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород», не залишиться на рахунку Підприємства.
- (114) Отже, оскільки державна підтримка, яку надає Закарпатська обласна рада ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород», буде спрямована на компенсацію збитків АТ «Мотор Січ» за обслуговування повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ, яка визначена такою, що має суспільно важливий характер відповідно до статті 96 Повітряного кодексу України, така підтримка не створює переваг для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності.

5.3.3.2. Створення переваг для провадження господарської діяльності АТ «Мотор Січ»

- (115) Фінансова підтримка, яка надається ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород», спрямована на компенсацію збитків АТ «Мотор Січ» з метою забезпечення безперервності та регулярності повітряних перевезень при обслуговуванні повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ.
- (116) Надання компенсації збитків авіаперевізнику за обслуговування комерційного маршруту є вибіркоким та встановлює для нього перевагу серед інших суб'єктів господарювання, що здійснюють послуги з перевезення пасажирів повітряним транспортом у межах України, яким будь-яких компенсацій збитків (або недоотриманого прибутку) не надається.

- (117) Отже, АТ «Мотор Січ» під час отримання державної підтримки від Закарпатської обласної ради через ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород» у формі компенсації збитків набуває переваг, що недоступні іншим суб'єктам господарювання у звичайних ринкових умовах.
- (118) Враховуючи викладене, фінансова підтримка, що надається ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород», яка спрямована на компенсацію збитків АТ «Мотор Січ» з метою забезпечення безперервності та регулярності повітряних перевезень при обслуговуванні повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ, є вибірковою та встановлює для АТ «Мотор Січ» перевагу серед інших суб'єктів господарювання, що надають послуги з перевезення пасажирів повітряним транспортом.

5.3.4. Спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції

- (119) Відповідно до статті 1 Закону однією з ознак державної допомоги є спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції допомогою, яка надається суб'єктові господарювання.
- (120) Згідно зі статтею 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції», економічна конкуренція (конкуренція) – це змагання між суб'єктами господарювання з метою здобуття завдяки власним досягненням переваг над іншими суб'єктами господарювання, внаслідок чого споживачі, суб'єкти господарювання мають можливість вибирати між кількома продавцями, покупцями, а окремий суб'єкт господарювання не може визначати умови обороту товарів на ринку. Ринок, у свою чергу, є сферою обороту товару (взаємозамінних товарів), на який протягом певного часу і в межах певної території є попит і пропозиція.
- (121) Під господарською діяльністю у статті 3 Господарського кодексу України розуміється діяльність суб'єктів господарювання у сфері суспільного виробництва, спрямована на виготовлення та реалізацію продукції, виконання робіт чи надання послуг вартісного характеру, що мають цінову визначеність.
- (122) Тобто, для того щоб мати вплив на економічну конкуренцію (спотворювати або загрожувати спотворенням конкуренції), допомога суб'єктові господарювання повинна стосуватися діяльності такого суб'єкта щодо виробництва товару (виконання робіт, надання послуг), який має вартісний характер і цінову визначеність та бере участь у господарському обороті на ринку.

5.3.4.1. Спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції у разі надання фінансової підтримки ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород»

- (123) Повідомлена підтримка, яку надає Закарпатська обласна рада ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород» у формі збільшення статутного капіталу, буде спрямована на компенсацію збитків АТ «Мотор Січ» за обслуговування повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ, яка визначена такою, що має суспільно важливий характер відповідно до статті 96 Повітряного кодексу України.
- (124) Оскільки сума державної підтримки, яку надає Закарпатська обласна рада ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород», спрямована на компенсацію збитків АТ «Мотор Січ» за обслуговування повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ, не залишиться на рахунку Підприємства та не створює переваг для

виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності, зазначена підтримка не спотворює економічної конкуренції.

5.3.4.2. Спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції у разі надання фінансової підтримки АТ «Мотор Січ»

- (125) Фінансова підтримка ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород» спрямована на компенсацію збитків АТ «Мотор Січ», тобто суб'єкту господарювання, який надає послуги з перевезення пасажирів повітряним транспортом за комерційним маршрутом Київ – Ужгород – Київ.
- (126) Зазначена підтримка надає АТ «Мотор Січ» переваги, які покращують конкурентну позицію цього суб'єкта господарювання порівняно з іншими суб'єктами господарювання – авіаційними перевізниками, які також надають послуги з перевезення пасажирів повітряним транспортом, проте які не отримують такої фінансової підтримки.
- (127) Отже, фінансова підтримка, що надається ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород», яка спрямована на компенсацію збитків АТ «Мотор Січ» з метою забезпечення безперервності та регулярності повітряних перевезень при обслуговуванні повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ, спотворює економічну конкуренцію.

5.3.5. Віднесення повідомленої державної підтримки до державної допомоги

- (128) Фінансова підтримка, що надається ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород», яка спрямована на компенсацію збитків АТ «Мотор Січ» з метою забезпечення безперервності та регулярності повітряних перевезень при обслуговуванні повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ, є **державною допомогою відповідно до Закону**.

5.4. Оцінка допустимості державної допомоги

- (129) Згідно зі статтею 2 Закону державна допомога є недопустимою для конкуренції, якщо інше не встановлено цим Законом.
- (130) Відповідно до частини першої статті 6 Закону державна допомога може бути визнана допустимою, якщо вона надається для цілей, зокрема, виконання загальнодержавних програм розвитку або розв'язання соціальних та економічних проблем загальнонаціонального характеру.
- (131) Якщо критеріїв Altmark не дотримано, з урахуванням положень статей 264 та 267 Угоди, для проведення відповідної оцінки застосовуються положення рішення Комісії 2012/21/EU від 20 грудня 2011 року щодо застосування Статті 106 (2) Договору про функціонування Європейського Союзу до державної допомоги у формі компенсації витрат на надання державних послуг певним суб'єктам господарювання, яким доручено надання послуг загального економічного інтересу (далі – Рішення Європейської комісії від 20.12.2011), Рамкове повідомлення Комісії ЄС щодо державної допомоги у формі компенсації за надання публічних послуг (2011) 2012/C 8/03 (далі – Рамкове повідомлення щодо ПЗЕІ).

- (132) Водночас для проведення відповідної оцінки допустимості державної допомоги під час надання послуг повітряних перевезень використовуються Керівні принципи авіації 2014/C99/03.
- (133) Керівними принципами авіації 2014/C99/03 передбачена оцінки допустимості, зокрема:
- допомоги для нещодавно створених авіакомпаній (стартова допомога), якою передбачено покриття до 50 % аеропортових зборів щодо маршруту;
 - допомоги для авіаперевезень соціального характеру.
- (134) Наказом Державної авіаційної служби України від 15.05.2019 № 594 «Про повітряну лінію з незначним повітряним рухом» відповідно до статті 96 Повітряного кодексу України, Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої розпорядженням КМУ від 30.05.2018 № 430-р, та листа Закарпатської обласної ради від 13.05.2019 № 01-21/180 щодо регулярного авіаційного сполучення між Ужгородом та Києвом, повітряну лінію Київ – Ужгород – Київ із незначним повітряним рухом визначено суспільно важливою для міста Ужгород та Закарпатської області.
- (135) Тому для проведення оцінки допустимості державної допомоги, зазначеної у Справі, Комітет застосовує критерії стосовно допомоги соціального характеру.
- (136) *Відповідно до пункту 70 Керівних принципів авіації зобов'язання з надання суспільних послуг повітряного транспорту можуть бути покладені лише відповідно до Регламенту (ЄС) № 1008/2008. Зокрема, такі зобов'язання можуть бути покладені лише щодо конкретного маршруту або групи маршрутів, а не стосовно будь-якого загального маршруту, який походить із цього аеропорту, міста чи області. Більше того, зобов'язання з надання публічних послуг можуть бути покладені лише щодо маршруту для виконання потреб, які не можуть бути адекватно задоволені існуючим повітряним маршрутом або іншими транспортними засобами.*
- (137) *Відповідно до пункту 156 Керівних принципів авіації, Допомога соціального характеру для послуг повітряного транспорту вважатиметься допустимою за умови дотримання таких кумулятивних умов:*
- а) ця допомога повинна ефективно використовуватися в інтересах кінцевих споживачів.*
- Відповідно до статті 96 Повітряного кодексу України Державна авіаційна служба України під час призначення авіаперевізника для виконання ним рейсів, що становлять суспільний інтерес, встановлює зобов'язання щодо тривалості, регулярності, місткості та гарантованого обслуговування за визначеними тарифами. Таким способом забезпечується ефективне використання повітряної лінії для відповідних споживачів, що її потребують.
- Державна авіаційна служба України, як уповноважений орган з питань цивільної авіації, не визначала зобов'язання АТ «Мотор Січ» як авіаперевізника, що здійснює суспільно важливі повітряні перевезення за маршрутом Київ – Ужгород – Київ.
- Листом Закарпатська обласна рада від 22.06.2020 № 1603/01-30 (вх. № 5-01/8032 від 22.06.2020) та ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород» від 22.06.2020 № 295/01-15 (вх. № 8-01/8033 від 22.06.2020) повідомили, що ані Закарпатська обласна рада, ані Державна авіаційна служба України не доручали укладання та не погоджували Договору від 24.05.2019 № 35/19 та/або Додаткової угоди від 01.06.2019 № 1 до цього договору.

Укладений між ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород» та АТ «Мотор Січ» Договір також не містить будь-яких положень щодо ефективного захисту інтересів кінцевих споживачів, зокрема, шляхом встановлення прийнятної вартості перевезення.

Отже, вимогу критерію не дотримано;

б) Допомога повинна мати соціальний характер, тобто, в принципі, вона повинна охоплювати лише певні категорії пасажирів, які подорожують маршрутом (наприклад, пасажирів з особливими потребами, такі як діти, люди з обмеженими можливостями, люди з низькими доходами, студенти, літні люди тощо); однак, якщо відповідний маршрут пов'язує віддалені регіони, такі як найвіддаленіші регіони, острови та малонаселені райони, допомога може охопити все населення цього регіону.

Як вже зазначалось, Державна авіаційна служба України, як уповноважений орган з питань цивільної авіації, не визначала будь-яких зобов'язань АТ «Мотор Січ» як авіаперевізника, що здійснює суспільно важливі повітряні перевезення за маршрутом Київ – Ужгород – Київ.

Ані Закарпатська обласна рада, ані Державна авіаційна служба України не доручали укладання та не погоджували Договору від 24.05.2019 № 35/19 та/або Додаткової угоди від 01.06.2019 № 1 до цього договору.

Укладений між ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород» та АТ «Мотор Січ» Договір не містить будь-яких положень, які б визначали соціальний характер державної допомоги, тобто охоплювали ті категорії пасажирів, які потребують захисту та/або охоплювали б все населення Закарпатської області, зокрема шляхом ефективного захисту мешканців цієї області та встановлення для них прийнятної вартості перевезень.

Отже, вимогу критерію не дотримано;

с) Допомога повинна надаватися без дискримінації щодо походження послуг, тобто незалежно від авіакомпанії, яка здійснює послуги.

Державна авіаційна служба України не проводила в межах законодавства відкритий конкурс з метою визначення авіаперевізника чи авіаперевізників, які готові виконувати зобов'язання, що мають суспільно важливий характер, шляхом обслуговування повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ, яка визначена такою, що має суспільно важливий характер відповідно до статті 96 Повітряного кодексу України, та не призначала відповідну авіакомпанію.

Тому надання державної допомоги для обслуговування повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ, що має суспільно важливий характер відповідно до статті 96 Повітряного кодексу України, саме АТ «Мотор Січ» є дискримінацією для інших авіакомпаній, які також здійснюють перевезення пасажирів повітряним транспортом та можуть здійснювати аналогічні послуги за повітряним маршрутом Київ – Ужгород – Київ.

Отже, вимогу критерію не дотримано.

- (138) Враховуючи викладене, державна допомога у формі збільшення статутного капіталу ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород» для компенсації збитків АТ «Мотор Січ» з метою забезпечення безперервності та регулярності повітряних перевезень при обслуговуванні повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ, що надається на підставі рішення Закарпатської обласної ради № 1529 від 26.09.2019 «Про внесення змін до Програми підвищення ефективності функціонування Закарпатського обласного комунального підприємства «Міжнародний аеропорт «Ужгород» на 2017 – 2020 роки, затвердженої рішенням обласної ради від 22 грудня

2016 року № 608» на період з 01.01.2019 по 31.12.2019 у сумі 9 000 000 грн, **є недопустимою для конкуренції** відповідно до статті 11 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

5.5. Визнання державної допомоги незаконною

- (139) Відповідно до пункту 8 частини першої статті 1 Закону нова державна допомога, надана без повідомлення Уповноваженого органу або в період після повідомлення, але до прийняття Уповноваженим органом рішення про допустимість державної допомоги для конкуренції, є незаконною державною допомогою.
- (140) Згідно з абзацом другим першого пункту розділу IV 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, повідомлення про нову державну допомогу подається Комітету не менше ніж за 105 календарних днів до запланованої дати набрання чинності відповідним нормативно-правовим актом або рішенням надавача, що дозволяє суб'єктам господарювання отримувати нову державну допомогу.
- (141) Правовою підставою для надання державної допомоги є нормативно-правовий чи розпорядчий акт із дати набрання ним чинності.
- (142) Державну підтримку ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород» у формі компенсації фінансових втрат авіаперевізників для забезпечення безперервності та регулярності повітряних перевезень при обслуговуванні повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ, яка визначена такою, що має суспільно важливий характер відповідно до статті 96 Повітряного кодексу України, Закарпатська обласна рада затвердила 26.09.2019 своїм рішенням № 1529 «Про внесення змін до Програми підвищення ефективності функціонування Закарпатського обласного комунального підприємства «Міжнародний аеропорт «Ужгород» на 2017 – 2020 роки, затвердженої рішенням обласної ради від 22 грудня 2016 року № 608».
- (143) Тобто, повідомлення про нову державну допомогу мало бути направлено Закарпатською обласною радою до Комітету за 105 днів до 26.09.2019.
- (144) Фактично Повідомлення про нову державну допомогу на Портал державної допомоги Закарпатською обласною радою було подано 29.10.2019 вх. № 625 – ПДД, тобто вже після прийняття Рішення, а не за 105 днів до його прийняття.
- (145) Враховуючи те, що Рішення, яке є правовою підставою для надання державної допомоги, було прийнято до винесення Комітетом відповідного рішення щодо її допустимості, державна допомога у формі збільшення статутного капіталу ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород» для компенсації збитків АТ «Мотор Січ» з метою забезпечення безперервності та регулярності повітряних перевезень при обслуговуванні повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ **є незаконною державною допомогою.**
- (146) У разі наявності розробленого Уповноваженим органом з питань цивільної авіації в установленому законом порядку нормативно-правового акта, яким регламентується порядок визначення авіаційного перевізника (перевізників) для здійснення перевезень пасажирів на повітряній лінії, що визначена суспільно-важливою, у тому

числі порядок проведення відкритого конкурсу на обрання такого перевізника (перевізників); порядок визначення вимог щодо тривалості, регулярності, місткості та інших параметрів обслуговування повітряної лінії з незначним повітряним рухом, який є важливим для міста або регіону; методика розрахунку тарифів, а також обсяг та рівень оплати за здійснення повітряних перевезень пасажирів на повітряній лінії, що визначена суспільно-важливою; порядок врегулювання договірних відносин, пов'язаних із перевезенням на повітряній лінії, що визначена суспільно-важливою, та істотні умови відповідних договорів, та у випадку, якщо б призначення авіаперевізника для обслуговування повітряної лінії, яка визнана суспільно важливою, здійснювалось на підставі вищезазначених документів, зазначена у Справі державна допомога могла мати ознаки допустимої для конкуренції.

- (147) 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».
- (148) На подання з попередніми висновками від 16.06.2020 № 500-26.15/147-19-ДД/279-спр, надіслане листом від 16.06.2020 № 500-29/08-8644, Закарпатська обласна рада листом від 22.06.2020 № 1603/01-30/1 (вх. № 5-01/8068 від 23.06.2020) надала зауваження до подання, а саме, що визнання державної допомоги у формі збільшення статутного капіталу Закарпатського обласного комунального підприємства «Міжнародний аеропорт Ужгород» для компенсації збитків акціонерному товариству «Мотор Січ» з метою забезпечення безперервності та регулярності повітряних перевезень при обслуговуванні повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ недопустимою негативно вплине на подальший розвиток ЗОКП «Міжнародний аеропорт Ужгород» та місцевого самоврядування.
- (149) Разом із цим зазначені твердження Закарпатської обласної ради суперечать матеріалам Справи та Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

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

ПОСТАНОВИВ:

1. Визнати, що державна підтримка у формі збільшення статутного капіталу Закарпатського обласного комунального підприємства «Міжнародний аеропорт Ужгород» для компенсації збитків акціонерному товариству «Мотор Січ» з метою забезпечення безперервності та регулярності повітряних перевезень при обслуговуванні повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ, що надається на підставі рішення Закарпатської обласної ради № 1529 від 26.09.2019 «Про внесення змін до Програми підвищення ефективності функціонування Закарпатського обласного комунального підприємства «Міжнародний аеропорт «Ужгород» на 2017 – 2020 роки, затвердженої рішенням обласної ради від 22 грудня 2016 року № 608» на період з 01.01.2019 по 31.12.2019 у сумі

9 000 000 (дев'ять мільйонів) гривень, є **державною допомогою відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».**

2. Визнати, що державна допомога у формі збільшення статутного капіталу Закарпатського обласного комунального підприємства «Міжнародний аеропорт Ужгород» для компенсації збитків акціонерному товариству «Мотор Січ» з метою забезпечення безперервності та регулярності повітряних перевезень при обслуговуванні повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ, що надається на підставі рішення Закарпатської обласної ради № 1529 від 26.09.2019 «Про внесення змін до Програми підвищення ефективності функціонування Закарпатського обласного комунального підприємства «Міжнародний аеропорт «Ужгород» на 2017 – 2020 роки, затвердженої рішенням обласної ради від 22 грудня 2016 року № 608» на період з 01.01.2019 по 31.12.2019 у сумі 9 000 000 (дев'ять мільйонів) гривень, є **недопустимою для конкуренції відповідно до статті 11 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».**

3. Закарпатській обласній раді припинити незаконну державну допомогу, визнану недопустимою для конкуренції, що надається у формі збільшення статутного капіталу Закарпатського обласного комунального підприємства «Міжнародний аеропорт Ужгород» для компенсації збитків акціонерному товариству «Мотор Січ» з метою забезпечення безперервності та регулярності повітряних перевезень при обслуговуванні повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ на підставі рішення Закарпатської обласної ради № 1529 від 26.09.2019 «Про внесення змін до Програми підвищення ефективності функціонування Закарпатського обласного комунального підприємства «Міжнародний аеропорт «Ужгород» на 2017 – 2020 роки, затвердженої рішенням обласної ради від 22 грудня 2016 року № 608» на період з 01.01.2019 по 31.12.2019 у сумі 9 000 000 (дев'ять мільйонів) гривень, шляхом приведення його у відповідність із Законом України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та цим рішенням.

4. Закарпатській обласній раді у двомісячний строк з дати офіційного оприлюднення рішення Антимонопольного комітету України забезпечити приведення рішення, зазначеного в пункті 3 резолютивної частини цього рішення, у відповідність із Законом України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та попередньо узгодити його проект з Антимонопольним комітетом України.

5. Закарпатській обласній раді, у разі передачі коштів, передбачених рішенням Закарпатської обласної ради № 1529 від 26.09.2019 «Про внесення змін до Програми підвищення ефективності функціонування Закарпатського обласного комунального підприємства «Міжнародний аеропорт «Ужгород» на 2017 – 2020 роки, затвердженої рішенням обласної ради від 22 грудня 2016 року № 608» Закарпатському обласному комунальному підприємству «Міжнародний аеропорт Ужгород» для компенсації збитків акціонерному товариству «Мотор Січ» з метою забезпечення безперервності та регулярності повітряних перевезень при обслуговуванні повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ, у двомісячний строк з дати офіційного оприлюднення рішення Антимонопольного комітету України забезпечити виконання заходів щодо повернення незаконної державної допомоги, визнаної недопустимою для конкуренції в пунктах 2 та 3 резолютивної частини цього рішення.

6. У разі передачі коштів, передбачених рішенням Закарпатської обласної ради № 1529 від 26.09.2019 «Про внесення змін до Програми підвищення ефективності функціонування Закарпатського обласного комунального підприємства «Міжнародний аеропорт «Ужгород» на 2017 – 2020 роки, затвердженої рішенням обласної ради від 22 грудня 2016 року № 608» Закарпатському обласному комунальному підприємству

«Міжнародний аеропорт Ужгород» для компенсації збитків акціонерному товариству «Мотор Січ» з метою забезпечення безперервності та регулярності повітряних перевезень при обслуговуванні повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ, незаконна державна допомога, визнана недопустимою для конкуренції в пунктах 2 та 3 резолютивної частини цього рішення, підлягає перерахуванню в повному обсязі Закарпатським обласним комунальним підприємством «Міжнародний аеропорт Ужгород» у дохід загального фонду бюджету Закарпатської обласної ради в шестимісячний строк з дати офіційного оприлюднення рішення Антимонопольного комітету України.

7. Закарпатській обласній раді, у разі передачі коштів, передбачених рішенням Закарпатської обласної ради № 1529 від 26.09.2019 «Про внесення змін до Програми підвищення ефективності функціонування Закарпатського обласного комунального підприємства «Міжнародний аеропорт «Ужгород» на 2017 – 2020 роки, затвердженої рішенням обласної ради від 22 грудня 2016 року № 608» Закарпатському обласному комунальному підприємству «Міжнародний аеропорт Ужгород» для компенсації збитків акціонерному товариству «Мотор Січ» з метою забезпечення безперервності та регулярності повітряних перевезень при обслуговуванні повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ:

- негайно після офіційного оприлюднення цього рішення розпочати його виконання;

- вжити в межах повноважень, визначених Законом України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», вичерпних та ефективних заходів для забезпечення повернення незаконної державної допомоги Закарпатським обласним комунальним підприємством «Міжнародний аеропорт Ужгород» у повному обсязі;

- не пізніше останнього дня двомісячного строку, зазначеного в пункті 5 резолютивної частини цього рішення, повідомити Антимонопольний комітет України про вжиті Закарпатською обласною радою та Закарпатським обласним комунальним підприємством «Міжнародний аеропорт Ужгород» заходи з повернення незаконної державної допомоги та надати відповідне документальне підтвердження;

- не пізніше останнього дня шестимісячного строку, зазначеного в пункті 6 резолютивної частини цього рішення, забезпечити повернення незаконної державної допомоги Закарпатським обласним комунальним підприємством «Міжнародний аеропорт Ужгород»;

- надати належні докази виконання цього рішення.

8. Закарпатському обласному комунальному підприємству «Міжнародний аеропорт Ужгород», у разі отримання коштів, передбачених рішенням Закарпатської обласної ради № 1529 від 26.09.2019 «Про внесення змін до Програми підвищення ефективності функціонування Закарпатського обласного комунального підприємства «Міжнародний аеропорт «Ужгород» на 2017 – 2020 роки, затвердженої рішенням обласної ради від 22 грудня 2016 року № 608» Закарпатському обласному комунальному підприємству «Міжнародний аеропорт Ужгород» для компенсації збитків акціонерному товариству «Мотор Січ» з метою забезпечення безперервності та регулярності повітряних перевезень при обслуговуванні повітряної лінії за маршрутом Київ – Ужгород – Київ:

- повернути незаконну державну допомогу, визнану недопустимою для конкуренції в пунктах 2 та 3 резолютивної частини цього рішення, способом, визначеним у пункті 6 резолютивної частини цього рішення;

- інформувати Закарпатську обласну раду та Антимонопольний комітет України про хід виконання цього рішення;

- надати Закарпатській обласній раді та Антимонопольному комітету України докази виконання цього рішення з поданням засвідчених в установленому порядку копій документів, які підтверджують його виконання.

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

Голова Комітету

Ю. ТЕРЕНТЬЄВ