



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ

08 жовтня 2020 р.

Київ

№ 633-р

Про допустимість нової державної допомоги для конкуренції

Антимонопольний комітет України (далі – Комітет), розглянувши подання Департаменту моніторингу і контролю державної допомоги від 07.10.2020 № 500-01/395-п та повідомлення про державну допомогу Департаменту енергетики, транспорту та зв'язку Вінницької міської ради, яке надійшло на Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 35378 (вх. № 1451-ПДД/1 від 04.05.2020), яке було подано на виконання статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та за формою, що передбачена додатком 1 до Порядку подання та оформлення повідомлення про нову державну допомогу та про внесення змін до умов чинної державної допомоги, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 04.03.2016 № 2-рп та зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 04.04.2016 за № 501/28631, зі змінами, затвердженими розпорядженням Антимонопольного комітету України від 13.09.2018 № 18-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 27.11.2018 за № 1337/32789,

ВСТАНОВИВ:

1. ПОРЯДОК ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ПІДТРИМКУ

- (1) На Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 35378 (вх. № 1451-ПДД/1 від 04.05.2020) Департаментом енергетики, транспорту та зв'язку Вінницької міської ради (далі – Вінницька міська рада, Надавач) відповідно до пункту 2 розділу 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про нову державну допомогу (далі – Повідомлення 1).
- (2) Листом від 07.05.2020 № 500-29/02-6743 Повідомлення залишено без руху та запитано додаткову інформацію.
- (3) Розглянувши клопотання Вінницької міської ради від 12.06.2020 № 21-00-002-27185 Комітет повідомив Надавача про подовження терміну надання інформації на лист Комітету від 07.05.2020 № 500-29/02-6743 до 13.07.2020.
- (4) Розглянувши клопотання Вінницької міської ради від 13.07.2020 № 21-00-002-35197 Комітет повідомив Надавача про подовження терміну надання інформації на лист Комітету від 07.05.2020 № 500-29/02-6743 до 13.08.2020.
- (5) Вінницька міська рада надала додаткову інформацію, яка надійшла на Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних б/н, б/д

(вх. № 1688-ПДД/4 від 14.08.2020) (далі – Повідомлення 2) та 41959 (вх. № 1690-ПДД/1 від 14.08.2020) (далі – Повідомлення 3).

- (6) Надавачем надано додаткову інформацію листом від 09.09.2020 № 21-00-002-49617 (вх. № 5-01/12639 від 30.09.2020).

2. ВІДОМОСТІ ТА ІНФОРМАЦІЯ ВІД НАДАВАЧА ПІДТРИМКИ

2.1. Надавач підтримки

- (7) Вінницька міська рада (21050, м. Вінниця, Вінницька обл., вул. Соборна, 59, Ленінський р-н, ідентифікаційний код юридичної особи 34849038).

2.2. Отримувач підтримки

- (8) Комунальне підприємство «Аеропорт Вінниця» (далі – КП «Аеропорт Вінниця», Підприємство) (21050, м. Вінниця, Вінницька обл., вул. Соборна, 59, ідентифікаційний код юридичної особи 01130532).

2.3. Мета (ціль) підтримки

- (9) Метою підтримки є задоволення потреб в авіаційних перевезеннях пасажирів та вантажів для територіальних громад та окремих громадян Вінниччини й суміжних регіонів, які знаходяться в зоні обслуговування КП «Аеропорт Вінниця», зокрема, реалізація основних завдань, а саме:
- збереження статусу аеропорту як «Міжнародний»;
 - забезпечення відповідності всіх складових інфраструктури Підприємства міжнародним стандартам ІКАО (Міжнародна організація цивільної авіації);
 - забезпечення сертифікації аеродрому та служб аеропорту;
 - модернізація інфраструктури КП «Аеропорт Вінниця» для необмеженого прийому повітряних суден сімейства А320 та В737-800;
 - збільшення обсягів пасажиро- та вантажопотоків;
 - відновлення та збільшення напрямків авіасполучень як по Україні, так і за її межі на регулярній основі та нерегулярно;
 - покращення інвестиційної привабливості міста в цілому;
 - маркетингова активність в Україні та за її межами для просування туристичної привабливості Вінниччини й залучення нових авіакомпаній;
 - проведення сертифікації діяльності служб та своєчасне отримання сертифікатів.

2.4. Очікуваний результат

- (10) Очікуваним результатом є:
- створення належної бази для відновлення та відкриття нових регулярних та чартерних рейсів в інші регіони України та європейські країни;
 - залучення для КП «Аеропорт Вінниця» більшої кількості авіаперевізників, забезпечення належного рівня безпеки польотів та обслуговування пасажирів і літаків, що дасть можливість Підприємству вийти на прибутковий режим роботи, що у свою чергу покращить імідж регіону і міста в Україні та закордоном;
 - збільшення загального пасажиропотоку;
 - зменшення часу на обслуговування кожного повітряного судна до 35 - 40 хвилин;
 - підвищення транзитного потенціалу головних міжнародних авіаційних транспортних вузлів країни як запоруки успішного розвитку аеропорту;

- збільшення частки авіаційних перевізників, що працюють за моделлю «лоу-кост», до 50 % загального ринку авіаційних перевезень.

2.5. Підстава для надання підтримки

- (11) Повітряний кодекс України.
- (12) Господарський кодекс України.
- (13) Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації».
- (14) Закон України «Про захист прав споживачів».
- (15) Постанова Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 126 «Про затвердження Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року».
- (16) Наказ Державної авіаційної служби України від 26.11.2018 № 1239 «Про затвердження Авіаційних правил України Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу».
- (17) Наказ Міністерства інфраструктури України від 07.05.2013 № 286 «Про затвердження Правил аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у цивільній авіації України».
- (18) Проект рішення Виконавчого комітету Вінницької міської ради «Про затвердження комплексної програми підтримки КП «Аеропорт Вінниця», який обслуговує внутрішні та міжнародні перевезення в регіоні, на 2020-2024 роки» (далі – Програма).

2.6. Форма підтримки

- (19) Державна підтримка надається у вигляді фінансової підтримки (дотації) на покриття збитків та поповнення статутного капіталу.

2.7. Обсяг підтримки

Загальний обсяг підтримки – 215 402 200 грн, з них:
2020 рік – 11 510 000 грн;
2021 рік – 95 276 000 грн;
2022 рік – 71 915 400 грн;
2023 рік – 24 495 400 грн;
2024 рік – 12 205 400 грн.

2.8. Тривалість підтримки

- (20) з 01.12.2020 по 31.12.2024.

3. ПОЄДНАННЯ ФОРМ ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ

- (21) Надавачем подано повідомлення у формі звіту за реєстраційним номером у базі даних 32680 (вх. № 1132-ФДД/3 від 27.03.2020) про незначну державну допомогу, надану у 2018 році загальним обсягом 2 200 000 грн, у 2019 році загальним обсягом

1 439 600 грн, за формою, що передбачена додатком 3 до Порядку, форм та вимог щодо подання Антимонопольному комітету України інформації про чинну державну допомогу суб'єктам господарювання від 28.12.2015 № 43-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 26.01.2016 за № 141/58271, зі змінами, затвердженими розпорядженням Антимонопольного комітету України від 19.07.2018 № 15-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 16.08.2018 за № 942/32394.

4. ІНФОРМАЦІЯ ЩОДО ПРОГРАМИ

- (22) Відповідно до пункту 1.1 статті 1 Статуту, затвердженого рішенням Вінницької міської ради від 26.06.2020 № 2311 (далі – Статут), КП «Аеропорт Вінниця» є правонаступником усіх майнових та особистих немайнових прав і обов'язків державного підприємства «Аеропорт Вінниця».
- (23) Відповідно до пункту 1.2 статті 1 Статуту власником Підприємства є територіальна громада міста Вінниці в особі Вінницької міської ради. Органом, за яким закріплено функції управління КП «Аеропорт Вінниця», є Департамент енергетики, транспорту та зв'язку Вінницької міської ради.
- (24) Відповідно до пункту 2.1 статті 2 Статуту КП «Аеропорт Вінниця» створено для задоволення потреб фізичних, юридичних осіб у повітряних перевезеннях, авіаційних роботах та обслуговуванні при перевезенні пасажирів, багажу, вантажу і пошти авіаційним транспортом; забезпечення виконання польотів, обслуговування вітчизняних та іноземних повітряних суден, з метою отримання прибутку.
- (25) Відповідно до пункту 4.2 статті 4 Статуту майно КП «Аеропорт Вінниця» є комунальною власністю територіальної громади міста Вінниці й закріплено за ним на праві господарського відання.
- (26) Соціальний ефект від реалізації заходів Програми: надасть змогу створити належну базу для відновлення та відкриття нових регулярних рейсів в інші регіони України та європейські країни, щорічно збільшувати пасажиропотік та кількість рейсів.
- (27) Економічний ефект від реалізації Програми очікується за рахунок:
- збільшення пасажиропотоку, кількості рейсів та робочих місць;
 - підвищення конкурентоспроможності Підприємства на ринку транспортних послуг;
 - зростання власних авіаційних доходів від забезпечення виконання польотів, обслуговування вітчизняних та іноземних повітряних суден, забезпечення базування повітряних суден, обслуговування літаків, організації світлотехнічного забезпечення польотів, виконання аварійно-рятувальних робіт та інших доходів (розміщення рекламної продукції, стоянки автомобілів тощо).
- (28) Максимальний розмір державної допомоги, що надаватиметься відповідно до Програми:

Рік	Загальна сума (тис. грн)	Дотація (покриття збитків) (тис. грн)	Поповнення статутного капіталу (тис. грн)
2020	11 510	11 510	-
2021	95 276	8 500	86 776
2022	71 915,4	6 205,4	65 710
2023	24 495,4	6 205,4	18 290
2024	12 205,4	6 205,4	6 000
Разом	215 402,2	38 626,2	176 776

- (29) Джерело фінансування: бюджет Вінницької міської об'єднаної територіальної громади, форма надання – фінансова підтримка (дотація) на покриття збитків:

Роки	2020	2021	2022	2023	2024
Заробітна плата (тис. грн)	5 403	7 083	5 171	5 171	5 171
Нарахування на заробітну плату (тис. грн)	1 080	1 417	1 034,4	1 034,4	1 034,4
Придбання основних засобів (комплект аварійного буксирування літака, універсальне водино, інтроскоп) (тис. грн)	5 027				
Всього (тис. грн)	11 510	8 500	6 205,4	6 205,4	6 205,4

- (30) Джерело фінансування: бюджет Вінницької міської об'єднаної територіальної громади, форма надання – поповнення статутного капіталу:

Роки	2020	2021	2022	2023	2024
Пріоритет 1: Безпека авіації. Забезпечення необхідним обладнанням, спецтехнікою, протипожежними засобами служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення, служби авіаційної безпеки (тис. грн)		46 119	44 630	40	
Забезпечення реконструкції навчально-тренувального полігону та облаштування до міжнародних норм (тис. грн)		5 000			
Забезпечення захисним евакуаційним обладнанням, захисним одягом та спеціалізованими автомобілями служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення (тис. грн)		38 089	42 100		
Укомплектування необхідними технічними засобами служби авіаційної безпеки (тис. грн)		3 030	2 530	40	
Пріоритет 2: Забезпечення підприємства необхідним обладнанням, спецтехнікою (тис. грн)		23 840	20 880	18 000	6 000
Забезпечення обладнанням та механізмами служби наземного обслуговування повітряних суден (тис. грн)		6 465		3 000	6 000
Забезпечення спецтехнікою служби експлуатації наземних споруд та аеродрому (грн)		14 280	20 830	14 950	
Укомплектування необхідними технічними засобами служби організації авіаційних перевезень (тис. грн)		3 095	50	50	
Пріоритет 3: Реконструкція будівлі командно-диспетчерського пункту й кабельної лінії (тис. грн)		16 315			
Реконструкція будівлі командно-диспетчерського пункту з улаштуванням контрольно-пропускного пункту та відповідним обладнанням (тис. грн)		4 500			
Проведення реконструкції кабельної мережі 10 кВ від ПС «Східна» до РП-32 КП «Аеропорт Вінниця» в с. Гавришівка Вінницького району (тис. грн)		11 815			
Пріоритет 4: Забезпечення отримання сертифікатів відповідності, навчання персоналу (тис. грн)		502	200	250	
Забезпечення отримання сертифікату на вид діяльності (тис. грн)		502	200	250	
Всього (тис. грн)		86 776	65 710	18 290	6000

- (31) Щоквартально Підприємство надає розрахунок суми фінансової підтримки (дотації на покриття збитків) КП «Аеропорт Вінниця» (затверджений рішенням Вінницької міської ради від 27.02.2014 № 1632) та щомісячно звіт про використання коштів на поповнення статутного капіталу (у разі виділення коштів на поповнення статутного капіталу) (затверджений рішенням Вінницької міської ради від 29.03.2019 № 1632).
- (32) Основні конкуренти отримувача державної допомоги на задіяному (задіяних) товарних ринках:

№ п/п	Найменування суб'єкта господарювання	Місцезнаходження	Код ЄДРПОУ
1	Міжнародний аеропорт «Київ» імені Сікорського (Жуляни)	вулиця Медова, 2, Київ, 03048	01131514
2	Аеропорт «Бориспіль»	Бориспіль, Київська обл., 08307	20572069
3	Міжнародний аеропорт «Львів» імені Данила Галицького	вулиця Любінська, 168, Львів, Львівська область, 79040	33073442
4	Міжнародний аеропорт «Херсон»	Херсон, Херсонська область, 73000	37046700
5	Міжнародний аеропорт «Харків»	вулиця Ромашкіна, 1, Харків, Харківська область, 61000	25469821
6	Міжнародний аеропорт «Івано-Франківськ»	вулиця Євгена Коновальця, 264А, Івано-Франківськ, Івано-Франківська область, 76000	36734110
7	Міжнародний аеропорт «Хмельницький»	вул. Боевая, 65, Хмельницький, Хмельницька область, 29000	21324586

- (33) Альтернативними варіантами дістатися від Підприємства до найближчих аеропортів є автомобільні дороги та залізничне сполучення. Практично всі найбільші міжнародні аеропорти України розташовані близько до її кордонів. Вінницький аеропорт – єдиний діючий міжнародний аеропорт в центральній Україні. Найближчий аеропорт – Міжнародний аеропорт «Хмельницький» – знаходиться на відстані 122 км; Міжнародний аеропорт «Київ» імені Сікорського (Жуляни) – 274 км; аеропорт «Бориспіль» – 307 км; Міжнародний аеропорт «Львів» імені Данила Галицького – 370 км, Міжнародний аеропорт «Херсон» – 370 км; Міжнародний аеропорт «Харків» – 715 км; Міжнародний аеропорт «Івано-Франківськ» – 818 км.
- (34) Здійснення перевезень пасажирів до цих міст можливе лише залізничним та автомобільним транспортом:
- до Міжнародного аеропорту «Хмельницький»:
- автомобілем – 2 год. 20 хв. (122 км);
 - потягом – 2 год. 20 хв.;
- до Міжнародного аеропорту «Київ» імені Сікорського (Жуляни):
- автомобілем – 3 год. 20 хв. (274 км);
 - потягом – 3 год. 20 хв.;
- до Міжнародного аеропорту «Бориспіль»:
- автомобілем – 4 год. 30 хв. (307 км);
 - потягом – 3 год. 55 хв.;
- до Міжнародного аеропорту «Івано-Франківськ»:
- автомобілем – 6 год. 30 хв. (818 км);
 - потягом – 10 год. 30 хв.;

до Міжнародного аеропорту «Львів» імені Данила Галицького:

- автомобілем – 5 год. 45 хв. (370 км);
- потягом – 6 год. 45 хв.;

до Міжнародного аеропорту «Херсон»:

- автомобілем – 7 год. (370 км);
- потягом – 11 год. 30 хв.;

до Міжнародного аеропорту «Харків»:

- автомобілем – 10 год. (715 км);
- потягом – 11 год. 10 хв.

- (35) Зручне розташування аеропорту «Вінниця» на перетині автомобільних та залізничних шляхів, а також відсутність інших активних аеропортів із міжнародним пунктом пропуску та досвідом обслуговування сучасних повітряних суден А320 та В737-800 в радіусі 200 км від Вінницького аеропорту – запорука ефективного використання аеропортом цієї зони обслуговування у разі наявності належної інфраструктури та проведення якісної маркетингової роботи.
- (36) Стратегічне значення КП «Аеропорт Вінниця» для України полягає у спільному використанні злітно-посадкової смуги з військовою частиною № 1231. Земельна ділянка, на якій розташована злітно-посадкова смуга, належить Міністерству оборони України, використовується для виконання національної програми під егідою Комісії Україна – НАТО. Крім того, покращення роботи цивільної авіації та реалізація переходу до стандартів міжнародної організації цивільної авіації (далі – ICAO), збільшення обсягів авіаційних перевезень у повному обсязі підтримує статус України як цивілізованої держави світу.
- (37) Обсяги пасажиропотоку за 2018 рік становили 59 884 пасажирів, у 2019 році – 39 647 пасажирів. У зв'язку з тим, що Підприємство не обслуговує вантажні авіарейси, показники вантажопотоку відсутні.
- (38) За прогнозами стратегії розвитку Підприємства та бізнес-плану розвитку КП «Аеропорт Вінниця» очікується збільшення пасажиропотоку залежно від готовності злітно-посадкової смуги після її реконструкції відповідно до схеми надходжень коштів державної допомоги. У найближчі п'ять років, у разі впровадження схем державної допомоги, річний показник пасажиропотоку має збільшитись у середньому до 300 000 пасажирів.
- (39) Згідно з розробленим бізнес-планом, у рамках проекту «Regional Airport Development Initiative» (RADI), започаткованого Міністерством інфраструктури України в партнерстві з міжнародними фінансовими інституціями IFC та ЄБРР, розроблено прогноз довгострокового розвитку пасажиропотоку через КП «Аеропорт Вінниця», узагальнені результати якого наведено нижче:

Прогноз пасажиропотоку через КП «Аеропорт Вінниця»
на 2020-2030 роки (тис. пас.)

Сценарій	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Оптимістичний	63	87	117	307	421	502	640	764	948
Песимістичний	60	80	99	122	150	185	229	282	315
Середній	61	84	108	215	286	344	434	523	632

- (40) Сценарії прогнозу, представлені вище, передбачають, зокрема:

- оптимістичний: відсутні обмеження інфраструктури для розвитку Підприємства – реконструкція аеродрому та пасажирського терміналу проводиться у 2020 році з мінімальним часом закриття КП «Аеропорт Вінниця»; постійна активна маркетингова кампанія (участь в міжнародних заходах, зустрічі з авіакомпаніями, реклама тощо); у 2021 – 2023 роках на авіаринку України запрацює авіакомпанія з ефективними регіональними повітряними суднами на 50 – 80 крісел, що сприятиме розвитку внутрішніх пасажирських перевезень;
 - песимістичний: поступове збільшення обмежень інфраструктури для розвитку – лише поточні ремонти аеродрому та пасажирського терміналу без зміни їх пропускної спроможності та потужностей; частина обладнання виводиться з експлуатації через сертифікаційну непридатність; участь лише в окремих авіазаходах; не буде додано нові внутрішні маршрути, крім стикувальних рейсів авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України» до аеропорту «Бориспіль»;
 - середній: обмеження усуваються, але повільно – суттєво розтягнутий у часі процес поступової реконструкції аеропорту на 2020 – 2027 роки без перерви його експлуатації; цільова маркетингова активність із конкретними авіакомпаніями.
- (41) Отже, у випадку реалізації проєкту реконструкції аеродрому та терміналу, а також вжиття активних маркетингових заходів, до 2030 року КП «Аеропорт Вінниця» може досягти 1,5 млн пас. на рік. При загальній досягнутій позитивній динаміці в КП «Аеропорт Вінниця» вже третій рік поспіль, починаючи з 2018 року, темп зростання пасажиропотоку суттєво скоротився. Основними причинами, що обмежили зростання пасажирських перевезень через аеропорт у 2018 році, були:
- проблеми в чартерних авіакомпаній та туроператорів України, які призвели до суттєвого скорочення програм польотів із відміною значної кількості запланованих рейсів у літньому сезоні;
 - запуск авіакомпанією «Міжнародні авіалінії України» внутрішніх рейсів із Києва на малих літаках Ембраер 145 на 48 пасажирів і припинення рейсів до Варшави на літаках Боїнг 737-500 (112 – 120 пасажирів);
 - відсутність активної маркетингової кампанії по Вінницькій області щодо підтримки попиту на запуснені програми польотів;
 - обмеження інфраструктури аеропорту.
- (42) Крім того, кількість чартерних рейсів з аеропорту обмежувалась переважно через недостатню несучу спроможність штучних покриттів злітно-посадкової смуги, що обумовлює необхідність або застосування меншого комерційного завантаження рейсів, що економічно недоцільно, або ж обмеження кількості рейсів. Це стосується повітряних суден сімейств Боїнг 737 та Еїрбас 320, які здійснюють навантаження на тверді покриття в Аеропорту більші, ніж їх поточна несуча спроможність.
- (43) Для розвитку авіаперевезень критичну роль відіграє і наявність належного світло-сигнального, аеронавігаційного та радіо-технічного обладнання. Характеристики цього обладнання мають відповідати вимогам міжнародних авіакомпаній для додання аеропорту в свою мережу маршрутів. У такому випадку аеропорт може розраховувати на зростання кількості злітно-посадкових операцій.

Прогноз злітно-посадкових операцій через КП «Аеропорт Вінниця»
на 2020 – 2030 роки (одиниць)

Прогноз	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Оптимістичний	1098	3068	4544	5586	7148	8168	10028	11128	12116	12824	12824
Песимістичний	1098	1529	1856	2093	2488	2846	3334	3614	3980	4088	4088
Середній	1098	2298	3200	3839	4818	5507	6681	7371	8048	8456	8456

При цьому у 2030 році передбачається збільшення рівня завантаженості рейсів та залучення авіакомпаніями повітряних суден із більшою ємністю, що дозволить збільшити пасажиропотік при тій же кількості рейсів, як у 2020 році.

- (44) Відповідно до рішення Вінницької міської ради від 27.11.2019 № 2027 «Про внесення змін до рішення міської ради від 14.01.2011 № 84 «Про затвердження Порядку і нормативів відрахувань міськими комунальними унітарними підприємствами до загального фонду міського бюджету частини чистого прибутку (доходу)» (зі змінами) платниками відрахувань частини чистого прибутку (доходу) до загального фонду бюджету Вінницької міської об'єднаної територіальної громади за результатами фінансово-господарської діяльності є комунальні унітарні підприємства Вінницької міської ради. Об'єктом оподаткування є чистий прибуток (дохід) підприємств комунальної власності, розрахований згідно з положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку. Ставка податку встановлюється в розмірі 10 відсотків від чистого прибутку (доходу) комунального унітарного підприємства Вінницької міської ради, визначеного наростаючим підсумком за результатами щоквартальної фінансово-господарської діяльності звітного періоду.
- (45) Також на виконання вимог Закону України від 16.07.1999 № 996-XIV «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» та національних положень (стандартів) бухгалтерського обліку, а також з метою дотримання Підприємством єдиної методики відображення господарських операцій та забезпечення своєчасного надання достовірної інформації користувачам фінансової звітності, Підприємством оформлюються первинні документи щодо: виплат на оплату праці, договори на придбання товарів та послуг, списання товаро-матеріальних цінностей та інші первинні документи. Крім того, облік надходжень та касових видатків ведеться на казначейському рахунку, відкритому в Державній казначейській службі України у місті Києві.
- (46) Виплата заробітної плати працівникам КП «Аеропорт Вінниця» здійснюється частково за рахунок бюджету Вінницької міської об'єднаної територіальної громади та з власних коштів Підприємства. Усі працівники КП «Аеропорт Вінниця» задіяні в основному виду діяльності Підприємства – допоміжне обслуговування авіаційного транспорту. Крім того, Підприємство забезпечує облік робочого часу кожного працівника, що був задіяний у здійсненні основного виду діяльності Підприємства, за допомогою табелів обліку робочого часу. У табель вносяться відомості про кількість відпрацьованих днів, годин, святкові дні, нічні та вечірні години, понаднормові години, робота у вихідні дні, розривні, відпускні, лікарняні поточні, відпустка без утримання, додаткові вихідні та відрядження.
- (47) Облік використання робочого часу здійснюється за кожний робочий день. Відмітки в табелі про причини неявок на роботу чи про фактично відпрацьований час, про роботу в надурочний час чи інші відхилення від нормальних умов роботи здійснюються лише на підставі документів, оформлених належним чином, наприклад, листка непрацездатності, наказу про надання працівникові дня відпочинку за роботу у вихідний день, наказу про залучення працівника до роботи у вихідний день. Тривалість щоденної роботи, час її початку і закінчення визначаються правилами внутрішнього трудового розпорядку або місячними графіками роботи.
- (48) КП «Аеропорт Вінниця» проводить конкурсні торги через систему «ProZorro» з метою закупівлі товарів, робіт та послуг для потреб із надання послуг обслуговування

авіаційного транспорту. За інформацією порталу «ProZorro», на 13.08.2020 по Підприємству відображено 201 закупівлю.

- (49) Отримувач не бере участі в інших тендерах на надання робіт, для потреб яких виділяється державна допомога, що проводяться за межами території компетентного місцевого органу влади.
- (50) Державна допомога надається на фінансову підтримку (дотацію) для покриття збитків та поповнення статутного капіталу, тому договори між надавачем державної допомоги та КП «Аеропорт Вінниця» не укладаються.

5. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

- (51) 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.
- (52) 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.

5.1. Вимоги до компенсації витрат, пов'язаних із послугами, які надаються в аеропорту

- (53) 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 й об'єкти. У разі виконання міжнародних польотів в аеропорту повинні здійснюватися митний, прикордонний, санітарно-карантинний та інші види контролю, які передбачені законодавством України.
- (54) Статтею 72 Повітряного кодексу України передбачено, що 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. Зокрема, статтею 76 передбачено, що будівництво та реконструкція аеропортів є суспільною потребою.

- (55) 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.
- (56) 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.
- (57) 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 КП «Аеропорт Вінниця» включено до вищезазначеного переліку суб'єктів природних монополій у сфері спеціалізованих послуг транспортних терміналів, портів, аеропортів за переліком, який визначається Кабінетом Міністрів України.
- (58) 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.

5.2. Віднесення заходів державної допомоги до таких, що спрямовані на неекономічну діяльність

- (59) 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 (далі – Договір ЄС), зокрема, відповідну судову практику Суду Європейського Союзу, а також відповідне вторинне законодавство, рамкові положення, керівні принципи та інші чинні адміністративні акти Європейського Союзу.
- (60) 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.

- (61) Відповідно до пункту 203 Повідомлення Єврокомісії **правила державної допомоги не поширюються 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 інфраструктури, яка не використовується для реалізації товарів чи послуг на ринку (наприклад, безкоштовні дороги загального безоплатного користування).
- (62) 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 належать до некомерційної діяльності.
- (63) Параграфами 35, 36, 37 Повідомлення комісії щодо Керівних принципів державної допомоги аеропортам і авіакомпаніям (2014/C99/03) (далі – Керівні принципи авіації) передбачено:
- діяльність, яка призначена для виконання державою своїх публічних функцій, не має 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 належать 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 перехресному субсидюванню між різними видами діяльності необхідний облік відокремлених витрат;
 - державне фінансування неекономічної діяльності не повинно призводити до невикористаної дискримінації між аеропортами.

5.3. Послуги, що становлять загальний економічний інтерес

- (64) 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.

- (65) 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.
- (66) 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».
- (67) 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.
- (68) 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 суперечить інтересам Сторін.
- (69) Статтею 14 Договору 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.
- (70) 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.

- (71) 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.
- (72) Комісія також вважає, що послуги, які визначаються як ПЗЕІ, повинні бути адресовані громадянам або бути в інтересах суспільства в цілому.
- (73) 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.
- (74) Водночас з метою реалізації повноважень, передбачених частиною третьою статті 106 Договору ЄС, було прийнято рішення Комісії від 20.12.2011 (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).
- (75) 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/С 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.

- (76) 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.
- (77) 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.
- (78) Повідомленням Комісії також встановлено детальні правила, якими буде задовольнятися кожен із критеріїв, передбачений Рішенням у справі Altmark.
- (79) Так, відповідно до першого критерію Рішення у справі Altmark передбачено покладання на суб'єкта господарювання зобов'язань із надання ПЗЕІ, які мають бути чітко визначені.
- Пунктом 52 Повідомлення Комісії передбачено, що покладання зобов'язання з надання ПЗЕІ повинно бути встановлено актом, який залежно від особливостей законодавства держави-члена може мати законодавчий або регуляторний характер, або оформлено договором. Ґрунтуючись на підході Комісії, у такому акті повинно, як мінімум, бути визначено:
- зміст і тривалість зобов'язань із надання ПЗЕІ;
 - назву суб'єкта господарювання і, де це необхідно, територію, на яку поширюються його послуги;
 - характер будь-яких виключних або спеціальних прав, які було надано державним органом влади суб'єкту господарювання щодо ПЗЕІ;
 - методику розрахунку компенсації, контролю та перегляду компенсації;
 - механізм для уникнення й повернення надмірної компенсації.
- (80) Зміст другого критерію Рішення у справі Altmark розкрито в розділі 3.4 Повідомлення Комісії.
- (81) 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.
- (82) 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 покладання зобов'язань із надання ПЗЕІ.

- (83) 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.
- (84) Згідно з четвертим критерієм, передбаченим Рішенням у справі Altmark, компенсація, що надається, повинна бути або результатом процедури публічних закупівель, яка б дозволила обрати пропозицію з найнижчою ціною за надання таких послуг, або за результатами аналізу витрат, яких поніс би типовий суб'єкт господарювання під час надання таких послуг.
- (85) 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.

5.4. Критерії допустимості надання державної допомоги аеропортам

- (86) Відповідно до параграфу 69 Керівних принципів авіації, 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 повинні мати особливі характеристики порівняно із звичайною економічною діяльністю, а мета послуги загального економічного інтересу для держави може мати відношення до розвитку не тільки певної економічної діяльності чи певної економічної зони.
- (87) Загальне управління аеропортом може розглядатися як послуги загального економічного інтересу, що й 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, під час аналізу має бути враховано використання альтернативних видів транспорту, зокрема швидкісні залізничні перевезення та морські перевезення.
- (88) 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 належить надання компенсації аеропортам із середньорічним пасажиропотоком протягом двох фінансових років, які передують року покладення зобов'язань із надання послуги загального економічного значення, що не перевищує 200 000 пасажирів.
- (89) 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 в підприємства, та розумного рівня прибутку. До витрат можуть бути віднесені, зокрема, фонд заробітної плати, вартість утримання та користування інфраструктурою, ремонт та обслуговування рухомого складу й обладнання, необхідного для функціонування інфраструктури послуг громадського транспорту, постійні витрати та вартість капіталу;
- частина території, яка обслуговується, була б ізольована без аеропорту в тій мірі, яка б зашкодила її соціально-економічному розвитку. Така оцінка повинна враховувати інші види транспорту і, зокрема, швидкісні залізничні послуги.

6. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ ПОВІДОМЛЕННЯ

6.1. Віднесення заходів державної допомоги до неекономічної діяльності

- (90) Відповідно до матеріалів Повідомлення державна підтримка за рахунок коштів бюджету Вінницької міської об'єднаної територіальної громади у формі дотації та поповнення статутного капіталу надається для розвитку авіаційної інфраструктури.
- (91) Згідно з Керівними принципами авіації кожен суб'єкт господарювання може здійснювати як неекономічну, так і економічну діяльність. Загальний обсяг підтримки відповідно до Програми становить 215 402 200 грн, з них 95 316 000 грн – неекономічна діяльність, 120 086 200 грн – економічна діяльність.
- (92) Кошти державної підтримки спрямовуються на здійснення заходів у формі дотації та поповнення статутного капіталу для розвитку авіаційної інфраструктури. Зокрема, діяльність, яка призначена для виконання державою своїх публічних функцій, не має економічного характеру та загалом не підпадає під дію правил державної допомоги, оскільки керування повітряним рухом та інша діяльність, необхідна для захисту цивільної авіації від правопорушень або незаконного втручання, належить до неекономічної діяльності.
- (93) За інформацією надавача, державна підтримка для КП «Аеропорт Вінниця» буде спрямована у формі:
- дотації на:

Роки	2020	2021	2022	2023	2024
Придбання основних засобів (комплект аварійного буксирування літака, універсальне водило, інтроскоп) (тис. грн)	5027				
Всього (тис. грн)	5027				

- поповнення статутного капіталу на:

Роки	2020	2021	2022	2023	2024
Забезпечення захисним евакуаційним обладнанням, захисним одягом та спеціалізованими автомобілями служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення (тис. грн)		38 089	42 100		
Укомплектування необхідними технічними засобами служби авіаційної безпеки (тис. грн)		3 030	2 530	40	
Реконструкція будівлі командно-диспетчерського пункту з улаштування контрольно-пропускного пункту та відповідним обладнанням (тис. грн)		4 500			
Всього (тис. грн)		45 619	44630	40	

- (94) Враховуючи зазначене, кошти державної підтримки (95 316 000 грн) спрямовуються на здійснення фінансування заходів, пов'язаних 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 КП «Аеропорт Вінниця», які не призначені для надання комерційних авіаційних послуг користувачам та не підпадають під дію правил державної допомоги відповідно до пункту 214 Повідомлення Єврокомісії та параграфів 35, 36, 37 Керівних принципів авіації, якими передбачено, що діяльність, яка призначена для виконання державою своїх публічних функцій, не має економічного характеру та загалом не підпадає під дію правил державної допомоги, оскільки керування повітряним рухом та інша діяльність, необхідна для захисту цивільної авіації від правопорушень або незаконного втручання, загалом належать до неекономічної діяльності.

6.1.1. Надання підтримки суб'єкту господарювання

- (95) 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.
- (96) КП «Аеропорт Вінниця», якому надається державна підтримка у формі дотації та поповнення статутного капіталу для розвитку авіаційної інфраструктури, є суб'єктом господарювання у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

6.1.2. Надання підтримки за рахунок ресурсів держави

- (97) 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.
- (98) Отже, надання підтримки КП «Аеропорт Вінниця» для здійснення заходів у формі дотації та поповнення статутного капіталу для розвитку авіаційної інфраструктури,

необхідно для захисту цивільної авіації від правопорушень або незаконного втручання, здійснюється за рахунок коштів бюджету Вінницької міської об'єднаної територіальної громади, тобто за рахунок місцевих ресурсів у розумінні Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

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

- (99) Відповідно до інформації, отриманої під час розгляду Повідомлення, повідомлена підтримка спрямована на здійснення заходів у формі дотації та поповнення статутного капіталу для розвитку авіаційної інфраструктури, яка необхідна для захисту цивільної авіації від правопорушень або незаконного втручання.
- (100) Отже, враховуючи наведену інформацію, фінансова підтримка КП «Аеропорт Вінниця» спрямована на здійснення заходів у формі дотації та поповнення статутного капіталу для розвитку авіаційної інфраструктури, зокрема, діяльність якої не призначена для виконання державою своїх публічних функцій, не має економічного характеру та загалом не підпадає під дію правил державної допомоги, оскільки керування повітряним рухом та інша діяльність, які необхідні для захисту цивільної авіації від правопорушень або незаконного втручання, тому належать до неекономічної діяльності, та не створює переваг для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності.

6.1.4. Спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції

- (101) Відповідно до статті 1 Закону однією з ознак державної допомоги є спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції допомогою, яка надається суб'єктові господарювання.
- (102) 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.
- (103) 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.
- (104) 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.
- (105) Відповідно до отриманої від надавача інформації, послуги КП «Аеропорт Вінниця», на які спрямовується державна підтримка, надаються населенню безкоштовно, тому

не реалізуються на ринку, у розумінні Закону України «Про захист економічної конкуренції», та не беруть участі в господарському обороті.

(106) Отже, підтримка КП «Аеропорт Вінниця» **не спотворює економічної конкуренції.**

(107) Як наслідок, підтримка у формі дотації та поповнення статутного капіталу на здійснення заходів, пов'язаних 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, що виділяється на підставі проєкту рішення Виконавчого комітету Вінницької міської ради «Про затвердження комплексної програми підтримки КП «Аеропорт Вінниця», який обслуговує внутрішні та міжнародні перевезення в регіоні, на 2020-2024 роки» КП «Аеропорт Вінниця» на період з 01.12.2020 по 31.12.2024 у сумі **95 316 000 грн, не є державною допомогою відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».**

(108) Разом із тим слід зазначити, що:

- державне фінансування КП «Аеропорт Вінниця» повинно спрямовуватися лише на покриття витрат на здійснення заходів, пов'язаних 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, та в жодному разі не повинно покривати витрати на здійснення комерційної діяльності;
- використання коштів державної підтримки КП «Аеропорт Вінниця» на здійснення комерційної діяльності може містити ознаки державної допомоги;
- надавач підтримки має забезпечити постійний контроль за обліком доходів, витрат та видатків за видами діяльності та за джерелами фінансування отримувача підтримки, окремо в розрізі синтетичних та аналітичних рахунків;
- працівники, які задіяні в комерційній та некомерційній діяльності Підприємства, мають знаходитися в окремих підрозділах штатного розкладу Підприємства та отримувати заробітну плату з різних джерел фінансування; якщо як у комерційній, так і в некомерційній діяльності задіяні одні й ті ж самі працівники, має бути забезпечено ведення обліку робочого часу, протягом якого кожен із таких працівників був задіяний у комерційній та некомерційній діяльності Підприємства, зазначені працівники мають отримувати заробітну плату з різних джерел фінансування пропорційно часу, протягом якого вони були задіяні в різних видах діяльності Підприємства;
- надавач державної підтримки має забезпечити контроль за тим, щоб товари, роботи та послуги, закуплені за рахунок ресурсів держави, не використовувалися для комерційної діяльності Підприємства.

6.2. Віднесення послуг, які надає аеропорт, до ПЗЕІ

(109) 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.

- (110) З урахуванням визначення в пункті 14 статті 1 Закону послуг, що стосуються діяльності аеропорту, зокрема, забезпечення обладнанням та механізмами служби наземного обслуговування повітряних суден; забезпечення спецтехнікою служби експлуатації наземних споруд і аеродрому; укомплектування необхідними технічними засобами служби організації авіаційних перевезень, пов'язані із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, що не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки та є послугами загального економічного інтересу.

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

- (111) 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.

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

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

Зобов'язання Підприємства з обслуговування населення чітко встановлені та визначені Повітряним кодексом України та Статутом КП «Аеропорт Вінниця».

Отже, вимогу критерію дотримано;

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

Вінницька міська рада не надала інформації та підтвердних документів щодо параметрів, на підставі яких обчислюється компенсація. Також відсутня інформація щодо об'єктивності та прозорості обчислення відповідної компенсації.

Отже, вимогу критерію не дотримано;

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

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

Отже, 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 або аналізу витрат, які є типовими для цього суб'єкта господарювання (отримувача), і належним чином забезпечений транспортними засобами для здійснення цих послуг, враховуючи відповідний дохід підприємства та розумний прибуток.

Отже, вимогу критерію не дотримано.

- (113) Тобто, Вінницька міська рада не надала достатніх обґрунтувань того, що компенсацію на 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.

- (114) Враховуючи викладене, чотирьох сукупних критеріїв Altmark кумулятивно не дотримано.
- (115) Отже, державна підтримка для здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині дотації та поповнення статутного капіталу на розвиток авіаційної інфраструктури та зміцнення матеріально-технічної бази, **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.

6.4. Визнання належності заходу підтримки до державної допомоги

6.4.1. Надання підтримки суб'єкту господарювання

- (116) 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.
- (117) КП «Аеропорт Вінниця», якому надається державна підтримка у формі дотації та поповнення статутного капіталу для розвитку авіаційної інфраструктури та зміцнення матеріально-технічної бази, є суб'єктом господарювання у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

6.4.2. Надання підтримки за рахунок ресурсів держави

- (118) 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.
- (119) Надання підтримки КП «Аеропорт Вінниця» для здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині дотації та поповнення статутного капіталу для розвитку авіаційної інфраструктури та зміцнення матеріально-технічної бази, здійснюється за рахунок коштів бюджету Вінницької міської об'єднаної територіальної громади, тобто за рахунок місцевих ресурсів у розумінні Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

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

- (120) 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 (далі – ДФЄС), зокрема відповідну судову практику Суду Європейського Союзу, а також відповідне вторинне законодавство, рамкові положення, керівні принципи та інші чинні адміністративні акти Європейського Союзу.

- (121) Згідно з пунктом 66 Повідомлення Європейської комісії щодо поняття державної допомоги згідно зі статтею 107 (1) ДФЄС перевагою вважається будь-яка економічна вигода, яка була б недоступною для суб'єкта господарювання за звичайних ринкових умов, тобто за відсутності втручання держави. При цьому будь-яка компенсація витрат, пов'язаних із виконанням нормативних обов'язків, передбачає надання переваги відповідному суб'єкту господарювання (пункт 37 зазначеного Повідомлення).
- (122) Відповідно до пункту 97 Повідомлення Європейської комісії щодо поняття державної допомоги згідно зі статтею 107 (1) ДФЄС, якщо операція проводилася із застосуванням процедури торгів або на рівних умовах, це є прямим і конкретним доказом її відповідності ринковим умовам.
- (123) При цьому процедура торгів має бути конкурентною, щоб усі зацікавлені учасники, які відповідають умовам, могли взяти участь у процесі, прозорою, щоб усі зацікавлені учасники мали право на отримання належної інформації на кожному етапі процедури торгів, недискримінаційною.
- (124) Повідомлена підтримка спрямована на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ у формі дотації та поповнення статутного капіталу для розвитку авіаційної інфраструктури та зміцнення матеріально-технічної бази КП «Аеропорт Вінниця». Загальний обсяг підтримки економічної діяльності для Підприємства становить 120 086 200 грн, яка надається у формі:

- дотації на:

Роки	2020	2021	2022	2023	2024
Заробітна плата (тис. грн)	5 403	7 083	5 171	5 171	5 171
Нарахування на заробітну плату (тис. грн)	1 080	1 417	1034,4	1034,4	1034,4
Всього (тис. грн)	6 483	8 500	6205,4	6205,4	6205,4

- поповнення статутного капіталу на:

Роки	2020	2021	2022	2023	2024
Забезпечення реконструкції навчально-тренувального полігону та облаштування до міжнародних норм (тис. грн)		5 000			
Забезпечення обладнанням та механізмами служби наземного обслуговування повітряних суден (тис. грн)		6 465		3 000	6 000
Забезпечення спецтехнікою служби експлуатації наземних споруд та аеродрому (тис. грн)		14 280	20 830	14 950	
Укомплектування необхідними технічними засобами служби організації авіаційних перевезень (тис. грн)		3 095	50	50	
Проведення реконструкції кабельної мережі 10 кВ від ПС «Східна» до РП-32 КП «Аеропорт Вінниця» в с. Гавришівка Вінницького району (тис. грн)		11 815			
Забезпечення отримання сертифіката на вид діяльності (тис. грн)		502	200	250	
Всього (тис. грн)		41 157	21 080	18 250	6000

- (125) Оскільки КП «Аеропорт Вінниця» не було обрано за конкурентною процедурою, не можна стверджувати, що надана йому економічна вигода у вигляді дотації та поповнення статутного капіталу для розвитку авіаційної інфраструктури та зміцнення матеріально-технічної бази Підприємства була б доступною для нього на звичайних ринкових умовах.
- (126) Крім того, надавач не надав доказів та достатніх обґрунтувань того, що державна підтримка визначена на мінімально можливому рівні, тобто що за звичайних ринкових умов, зокрема при виборі КП «Аеропорт Вінниця» за конкурентною процедурою, витрати з місцевого бюджету для забезпечення надання населенню послуг у сфері пасажирських перевезень не були б меншими за ті, які мають бути витрачені на забезпечення діяльності КП «Аеропорт Вінниця».
- (127) Отже, надання державної підтримки КП «Аеропорт Вінниця» на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ, у частині дотації та поповнення статутного капіталу для розвитку авіаційної інфраструктури та зміцнення матеріально-технічної бази Підприємства, **не виключає створення переваг для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності.**

6.4.4. Спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції

- (128) Підтримка надається КП «Аеропорт Вінниця», тобто суб'єкту господарювання, який, зокрема, забезпечує авіаційні перевезення пасажирів у Вінницькій області.
- (129) Основними напрямками діяльності Підприємства є обслуговування авіаційних перевезень, у тому числі забезпечення прийому, обслуговування та відправлення повітряних суден. КП «Аеропорт Вінниця», як експлуатант, здійснює утримання та експлуатацію аеродрому, аеровокзалу, інших наземних споруд та аеродромного обладнання. Підприємство має міжнародний статус та багаторічний досвід обслуговування регулярних та чартерних пасажирських авіаперевезень міжнародного сполучення.
- (130) Державна підтримка КП «Аеропорт Вінниця» надає йому переваг, які покращують конкурентну позицію цього суб'єкта господарювання порівняно з іншими суб'єктами господарювання, що здійснюють або могли б здійснювати аналогічну господарську діяльність, а також діяльність із перевезення пасажирів, і які не отримують такої фінансової підтримки.
- (131) Отже, державна підтримка КП «Аеропорт Вінниця» на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині дотації та поповнення статутного капіталу для розвитку авіаційної інфраструктури та зміцнення матеріально-технічної бази спотворює економічну конкуренцію.

6.4.5. Віднесення повідомленої державної підтримки до державної допомоги

- (132) Повідомлена державна підтримка, яка надається КП «Аеропорт Вінниця» за рахунок місцевих ресурсів на здійснення заходів щодо компенсації витрат за ПЗЕІ в частині дотації та поповнення статутного капіталу для розвитку авіаційної інфраструктури та зміцнення матеріально-технічної бази, є **державною допомогою у розумінні Закону.**

6.5. Оцінка допустимості державної допомоги

- (133) 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.
- (134) Якщо критеріїв у справі Altmark не дотримано, для проведення відповідної оцінки допустимості державної допомоги під час надання послуг громадського транспорту використовуються Керівні принципи авіації 2014/C99/03.
- (135) *Стаття 74 Керівних принципів авіації передбачає, що якщо один із сукупних критеріїв рішення у справі Altmark не виконується, компенсація за державну послугу надає економічну перевагу своєму бенефіціару та може становити державну допомогу в значенні статті 107 (1) Договору. Така державна допомога може вважатися сумісною з внутрішнім ринком відповідно до статті 106 (2) Договору, якщо всі критерії сумісності розроблені для застосування цієї статті.*
- (136) *Стаття 75 Керівних принципів авіації передбачає, що державна допомога у вигляді компенсації за державну послугу звільняється від вимоги щодо повідомлення статті 108 (3) Договору, якщо будуть виконані вимоги, викладені в Рішенні 2012/21/ЄС. Сфера застосування Рішення 2012/21/ЄС охоплює компенсацію за комунальні послуги, що надаються:*

компенсація за надання послуг загального економічного значення, що стосується аеропортів і портів, у яких середньорічний пасажиропотік протягом двох фінансових років, що передують року покладення зобов'язань із надання послуги загального економічного значення, не перевищує 200 тис. пасажирів для аеропортів.

- (137) Відповідно до інформації, зазначеної в листі Вінницької міської ради від 09.09.2020 № 21-00-002-49617 (вх. № 5-01/12639 від 30.09.2020), обсяги діяльності Підприємства становлять:
- за 2018 рік: відправка – 31 043 пас., прибуття – 28 841 пас.;
 - за 2019 рік: відправка – 20 272 пас., прибуття – 19 375 пас.;
 - перше півріччя 2020 року: відправка – 485 пас., прибуття – 345 пас.
- Отже, обсяги пасажиропотоку за 2018 рік становлять 59 884 пас., у 2019 році – 39 647 пас. Підприємство не обслуговує вантажні авіарейси, тому показники вантажопотоку відсутні.
- (138) Пасажиропотік КП «Аеропорт Вінниця» 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.
Отже, вимогу критерію дотримано.
- (139) *Стаття 72 Керівних принципів авіації передбачає, що управління аеропортом, в обґрунтованих випадках, може вважатись ПЗЕІ. Комісія вважає, що це може бути лише в тому випадку, якщо частина території, яка обслуговується, була б ізольована без аеропорту в тій мірі, яка б зашкодила її соціально-економічному розвитку. Така оцінка повинна враховувати інші види транспорту і, зокрема, швидкісні залізничні послуги.*

(140) Альтернативними варіантами дістатися від Підприємства до найближчих аеропортів є автомобільні дороги та залізничне сполучення. Практично всі найбільші міжнародні аеропорти України розташовані близько до її кордонів. Вінницький аеропорт – єдиний діючий міжнародний аеропорт у центральній Україні. Найближчий аеропорт – Міжнародний аеропорт «Хмельницький» – знаходиться на відстані 122 км; Міжнародний аеропорт «Київ» імені Сікорського (Жуляни) – 274 км; аеропорт «Бориспіль» – 307 км; Міжнародний аеропорт «Львів» імені Данила Галицького – 370 км, Міжнародний аеропорт «Херсон» – 370 км; Міжнародний аеропорт «Харків» – 715 км; Міжнародний аеропорт «Івано-Франківськ» – 818 км.

(141) Здійснення перевезень пасажирів до цих міст можливе лише залізничним та автомобільним транспортом:

до Міжнародного аеропорту «Хмельницький»:

- автомобілем – 2 год. 20 хв. (122 км);
- потягом – 2 год. 20 хв.;

до Міжнародного аеропорту «Київ» імені Сікорського (Жуляни):

- автомобілем – 3 год. 20 хв. (274 км);
- потягом – 3 год. 20 хв.;

до Міжнародного аеропорту «Бориспіль»:

- автомобілем – 4 год. 30 хв. (307 км);
- потягом – 3 год. 55 хв.;

до Міжнародного аеропорту «Івано-Франківськ»:

- автомобілем – 6 год. 30 хв. (818 км);
- потягом – 10 год. 30 хв.;

до Міжнародного аеропорту «Львів» імені Данила Галицького:

- автомобілем – 5 год. 45 хв. (370 км);
- потягом – 6 год. 45 хв.;

до Міжнародного аеропорту «Херсон»:

- автомобілем – 7 год. (370 км);
- потягом – 11 год. 30 хв.;

до Міжнародного аеропорту «Харків»:

- автомобілем – 10 год. (715 км);
- потягом – 11 год. 10 хв.

Отже, наразі відсутні альтернативні способи швидкісного сполучення з аеропортами-конкурентами.

(142) КП «Аеропорт Вінниця» єдиний діючий міжнародний аеропорт у центральній Україні. Зручне розташування аеропорту на перетині автомобільних та залізничних шляхів, а також відсутність інших активних аеропортів із міжнародним пунктом пропуску та досвідом обслуговування сучасних повітряних суден А320 та В737-800 в радіусі 200 км від Вінницького аеропорту – запорука ефективного використання аеропортом цієї зони обслуговування в разі наявності належної інфраструктури та проведення якісної маркетингової роботи.

(143) Тому Вінницька область, а відповідно й Підприємство, 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. Основними напрямками діяльності Підприємства є обслуговування авіаційних пасажирських перевезень, у тому числі забезпечення прийому, обслуговування та відправлення повітряних суден. Аеропорт, як експлуатант, здійснюється утримання та експлуатацію аеродрому, аеровокзалу, інших наземних споруд та аеродромного обладнання. Аеропорт має

міжнародний статус та багаторічний досвід обслуговування регулярних та чартерних пасажирських авіаперевезень міжнародного сполучення.

(144) Отже, Підприємство на сьогодні не має альтернативи у швидкісному сполученні з такими найближчими аеропортами, як Міжнародний аеропорт «Хмельницький», Міжнародний аеропорт «Київ» імені Сікорського (Жуляни), аеропорт «Бориспіль», Міжнародний аеропорт «Львів» імені Данила Галицького, Міжнародний аеропорт «Херсон», Міжнародний аеропорт «Харків» та Міжнародний аеропорт «Івано-Франківськ», що й відповідає параграфу 72 Керівних принципів авіації.
Отже, вимогу критерію дотримано.

(145) Враховуючи те, що послуги, які стосуються діяльності аеропорту, є послугами загального економічного інтересу, КП «Аеропорт Вінниця» є віддаленим аеропортом, у якого відсутні альтернативи у швидкісному сполученні з найближчими аеропортами, а також низький пасажиропотік, тому згідно з Керівними принципами авіації інтенсивність допустимих витрат КП «Аеропорт Вінниця» становить 100 %.

(146) Враховуючи викладене, державна допомога у формі дотації та поповнення статутного капіталу для розвитку авіаційної інфраструктури та зміцнення матеріально-технічної бази, що виділяється на підставі проекту рішення Виконавчого комітету Вінницької міської ради «Про затвердження комплексної програми підтримки КП «Аеропорт Вінниця», який обслуговує внутрішні та міжнародні перевезення в регіоні, на 2020-2024 роки» КП «Аеропорт Вінниця» на період з 01.12.2020 по 31.12.2024 у сумі 120 086 200 грн, є **допустимою для конкуренції** відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

(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».

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 березня 2017 року № 2-рп, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 04 квітня 2016 року за № 501/28631, зі змінами, затвердженими розпорядженням Антимонопольного комітету України від 13 вересня 2018 року № 18-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 27 листопада 2018 року за № 1337/32789, на підставі інформації, наданої Департаментом енергетики, транспорту та зв'язку Вінницької міської ради, Антимонопольний комітет України

ПОСТАНОВИВ:

1. Визнати, що державна підтримка у формі дотації та поповнення статутного капіталу на здійснення заходів, пов'язаних 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, що виділяється на підставі проекту рішення Виконавчого комітету Вінницької міської ради «Про затвердження комплексної програми підтримки комунального підприємства

«Аеропорт Вінниця», який обслуговує внутрішні та міжнародні перевезення в регіоні, на 2020-2024 роки» комунальному підприємству «Аеропорт Вінниця» на період з 01.12.2020 по 31.12.2024 у сумі 95 316 000 (дев'яносто п'ять мільйонів триста шістнадцять тисяч) гривень, **не є державною допомогою відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».**

2. Визнати, що державна підтримка у формі дотації та поповнення статутного капіталу для розвитку авіаційної інфраструктури та зміцнення матеріально-технічної бази, що виділяється на підставі проекту рішення Виконавчого комітету Вінницької міської ради «Про затвердження комплексної програми підтримки комунального підприємства «Аеропорт Вінниця», який обслуговує внутрішні та міжнародні перевезення в регіоні, на 2020-2024 роки» комунальному підприємству «Аеропорт Вінниця» на період з 01.12.2020 по 31.12.2024 у сумі 120 086 200 (сто двадцять мільйонів вісімдесят шість тисяч двісті) гривень, **є державною допомогою відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».**

3. Визнати, що державна допомога у формі дотації та поповнення статутного капіталу для розвитку авіаційної інфраструктури та зміцнення матеріально-технічної бази, що виділяється на підставі проекту рішення Виконавчого комітету Вінницької міської ради «Про затвердження комплексної програми підтримки комунального підприємства «Аеропорт Вінниця», який обслуговує внутрішні та міжнародні перевезення в регіоні, на 2020-2024 роки» комунальному підприємству «Аеропорт Вінниця» на період з 01.12.2020 по 31.12.2024 у сумі 120 086 200 (сто двадцять мільйонів вісімдесят шість тисяч двісті) гривень, **є допустимою для конкуренції** відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

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

Голова Комітету

О. ПІЩАНСЬКА