



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ

07 липня 2021 р.

Київ

№ 412-р

Про результати розгляду
справи про державну допомогу

За результатами розгляду інформації, отриманої під час здійснення моніторингу державної допомоги щодо виділення коштів з державного бюджету на проектування і будівництво аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 11.05.2021 № 01/118-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/20-21-ДД про державну допомогу для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції та тимчасово припинено незаконну державну допомогу, яка надається на здійснення заходів з проектування та будівництва аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» за рахунок коштів державного бюджету, до прийняття рішення про її допустимість для конкуренції (далі – Справа).

Антимонопольний комітет України, розглянувши матеріали справи № 500-26.15/20-21-ДД про державну допомогу та подання з попередніми висновками від 02.07.2021 № 500-26.15/20-21-ДД/314-спр,

ВСТАНОВИВ:

1. ПОРЯДОК ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ПІДТРИМКУ

- (1) Відповідно до частини першої статті 12 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» (далі – Закон) у разі отримання під час проведення моніторингу чинної державної допомоги або з будь-яких інших джерел інформації про незаконну державну допомогу Уповноважений орган проводить перевірку такої інформації з метою забезпечення дотримання вимог цього Закону.
- (2) В рамках моніторингу державної допомоги Антимонопольний комітет України (далі – Комітет) листом від 20.11.2019 № 500-29/01-15132 звернувся до Міністерства інфраструктури України (далі – Мінінфраструктури, Надавач) з вимогою подати повідомлення до Комітету у відповідності до Порядку подання та оформлення повідомлень про нову державну допомогу та про внесення змін до умов чинної державної допомоги, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 04.03.2016 № 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 (далі – Порядок 2-рп), щодо виділення коштів з державного бюджету на проектування і будівництво аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» на підставі Закону України «Про Державний бюджет України на 2020 рік» та Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про Державний бюджет України на 2020 рік» у сумі 100 000,0 тис. грн.

- (3) Мінінфраструктури на лист Комітету від 20.11.2019 № 500-29/01-15132 не надало жодної інформації, тому Комітет листом від 18.05.2020 № 500-29/01-7152 повторно звернувся з вимогою до Мінінфраструктури щодо необхідності подання повідомлення до Комітету у відповідності до Порядку 2-рп.
- (4) У відповідь на лист Комітету від 18.05.2020 № 500-29/01-7152 Мінінфраструктури листом від 02.06.2020 № 7374/48/10-20 (вх. № 6-01/7147 від 05.06.2020) звернулося до Комітету за роз'ясненнями з питань застосування законодавства про державну допомогу та необхідності подання повідомлення Комітету щодо надання державної допомоги на здійснення заходів з проектування і будівництва аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро».
- (5) Комітет листом від 30.06.2020 № 500-29/01-9237 надав відповідь на лист Мінінфраструктури від 02.06.2020 № 7374/48/10-20 (вх. № 6-01/7147 від 05.06.2020), в якому повторно було запропоновано в тридцятиденний строк з дня отримання цього листа подати до Комітету повідомлення про нову державну допомогу на здійснення заходів з проектування і будівництва аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» у відповідності до Порядку 2-рп.
- (6) Листом від 27.07.2020 № 10306/48/10-20 (вх. № 6-01/9793 від 30.07.2020) Мінінфраструктури повідомило, що здійснює збір інформації з метою подання повідомлення про нову державну допомогу до Комітету.
- (7) На Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 43940 (вх. № 1748-ПДД/1 від 15.09.2020) Мінінфраструктури відповідно до статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про нову державну допомогу (далі – Повідомлення).
- (8) Комітетом листом від 28.09.2020 № 500-29/07-13149 залишено Повідомлення без руху та запитано додаткову інформацію відповідно до статті 10 Закону та пункту 7 розділу IV Порядку 2-рп.
- (9) Відповідно до повідомлення у системі електронної взаємодії органів вищої влади (СЕВ ОБВ) лист Комітету від 28.09.2020 № 500-29/07-13149 доставлено, прийнято та зареєстровано Мінінфраструктури 29.09.2020 за № 37319/0/7-20.
- (10) Проте станом на 09.11.2020 відповідь від Мінінфраструктури не надійшла.
- (11) Керуючись пунктом 9 розділу IV Порядку 2-рп, Комітет листом від 09.11.2020 № 500-29/07-15303 повідомив Мінінфраструктури про відмову у розгляді Повідомлення.
- (12) Комітету із загальнодоступних джерел стало відомо, що Міжнародному аеропорту «Дніпро» у 2021 році виділено фінансування з державного бюджету у сумі 1,4 млрд грн на будівництво злітно-посадкової смуги завдовжки 3,2 км.
- (13) Листом від 09.02.2021 № 500-29/01-1999 Комітет звернувся до Мінінфраструктури з вимогою в тридцятиденний строк з дня отримання цієї вимоги подати до Комітету у відповідності до Порядку 2-рп повідомлення про нову державну допомогу на здійснення заходів з будівництва злітно-посадкової смуги Міжнародного аеропорту «Дніпро».

- (14) Станом на 30.04.2021 повідомлення отримано Комітетом не було.
- (15) За результатами здійснення моніторингу державної допомоги розпорядженням державного уповноваженого Комітету від 11.05.2021 № 01/118-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/20-21-ДД для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції та тимчасово припинено незаконну державну допомогу, яка надається на здійснення заходів з проектування та будівництва аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» за рахунок коштів державного бюджету, до прийняття рішення про її допустимість для конкуренції. Листом Комітету від 11.05.2021 № 500-29/01-7129 надіслано копію розпорядження на адресу Мінінфраструктури. 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.
- (16) На Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 59526 (вх. № 1292-ПДД/1 від 18.05.2021) Мінінфраструктури відповідно до статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про нову державну допомогу в рамках розгляду Справи.
- (17) Листом від 18.05.2021 № 1786/48/14-21 (вх. № 6-01/6627 від 18.05.2021) Мінінфраструктури надало додаткову інформацію в рамках розгляду Справи.
- (18) Комітет листом від 25.05.2021 № 500-29/01-7822 надіслав вимогу про надання інформації до Державної авіаційної служби України.
- (19) Відповідь на лист Комітету від 25.05.2021 № 500-29/01-7822 надійшла від Державної авіаційної служби України листом від 31.05.2021 № 7-01/7395.
- (20) Комітет листом від 25.05.2021 № 500-29/01-7825 надіслав вимогу про надання інформації до Мінінфраструктури.
- (21) Відповідь на лист Комітету від 25.05.2021 № 500-29/01-7825 надійшла від Мінінфраструктури листом від 02.06.2021 № 6685/48/10-21 (вх. № 6-01/7666 від 04.06.2021).
- (22) Комітет листом від 25.05.2021 № 500-29/01-7826 надіслав вимогу про надання інформації до товариства з обмеженою відповідальністю «НС-Дніпро» (далі – ТОВ «НС-Дніпро»).
- (23) Відповідь на лист Комітету від 25.05.2021 № 500-29/01-7826 надійшла від ТОВ «НС-Дніпро» листом від 01.06.2021 № 60/2021 (вх. № 8-01/7675 від 04.06.2021).
- (24) Комітет листом від 21.05.2021 № 500-29/01-7681 надіслав вимогу про надання інформації до товариства з обмеженою відповідальністю «Міжнародний аеропорт «Дніпропетровськ» (далі – ТОВ «Міжнародний аеропорт «Дніпропетровськ»).
- (25) Відповідь на лист Комітету від 21.05.2021 № 500-29/01-7681 надійшла від ТОВ «Міжнародний аеропорт «Дніпропетровськ» листом від 31.05.2021 б/н (вх. № 8-01/7794 від 07.06.2021).

- (26) Комітет листом від 04.06.2021 № 500-29/01-8460 надіслав вимогу про надання інформації до Дніпропетровської обласної ради.
- (27) Відповідь на лист Комітету від 04.06.2021 № 500-29/01-8460 надійшла від Дніпропетровської обласної ради листом від 25.06.2021 № 48-27/0/2-21.
- (28) Листом від 03.06.2021 № 780/06-21 (вх. № 8-01/8628 від 22.06.2021) державне підприємство «Фінансування інфраструктурних проектів» надало додаткову інформацію в рамках розгляду Справи.
- (29) Комітет листом від 08.06.2021 № 500-29/01-8679 надіслав вимогу про надання інформації до державного підприємства «Фінансування інфраструктурних проектів».
- (30) Відповідь на лист Комітету від 08.06.2021 № 500-29/01-8679 надійшла від державного підприємства «Фінансування інфраструктурних проектів» листом від 09.06.2021 № 808/06-21 (вх. № 8-01/8236 від 14.06.2021).

2. ВІДОМОСТІ ТА ІНФОРМАЦІЯ ВІД НАДАВАЧА ПІДТРИМКИ

2.1. Надавач підтримки

- (31) Міністерство інфраструктури України (01135, м. Київ, просп. Перемоги, 14, ідентифікаційний код юридичної особи 37472062).

2.2. Отримувачі підтримки

- (32) Державне агентство інфраструктурних проектів України (далі – Укрінфрапроект) (03118, м. Київ, вул. Хотівська, 4-А, ідентифікаційний код юридичної особи 37026967).
- (33) Державне підприємство «Фінансування інфраструктурних проектів» (далі – ДП «Фінансування інфраструктурних проектів») (03118, м. Київ, вул. Хотівська, 4-А, ідентифікаційний код юридичної особи 37264503).
- (34) Експлуатант аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», якого буде визначено після завершення будівництва аеродрому та введення його в експлуатацію.

2.3. Мета (ціль) підтримки

- (35) Метою підтримки є:
- виконання загальнодержавних програм розвитку;
 - розвиток регіональних аеропортів України і транспортної інфраструктури;
 - покращення умов обслуговування пасажирів, повітряних суден;
 - поліпшення швидкісного транспортного сполучення між обласними центрами та іншими містами України;
 - проектування та будівництво аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро»;
 - реконструкція Міжнародного аеропорту «Дніпро»;
 - будівництво злітно-посадкової смуги завдовжки 3,2 км.

2.4. Очікуваний результат

- (36) Очікуваним результатом є:
- будівництво злітно-посадкової смуги завдовжки 3,2 км, руліжних доріжок, перону;

- обладнання аеродрому найновішими системами навігації, метеорологічним та світлосигнальним обладнанням.

2.5. Підстава для надання підтримки

- (37) Закон України «Про Державний бюджет України на 2019 рік».
- (38) Закон України «Про Державний бюджет України на 2021 рік».
- (39) Бюджетна програма 3107030 «Проектування та будівництво аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпропетровськ».
- (40) Постанова Кабінету Міністрів України від 20.05.2020 № 384 «Про затвердження Порядку використання коштів, передбачених у державному бюджеті для проектування та будівництва аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпропетровськ» (далі – Порядок).
- (41) Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2023 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 126.
- (42) Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430.
- (43) Постанова Кабінету Міністрів України від 04.12.2019 № 1010 «Про затвердження Порядку використання коштів, передбачених у державному бюджеті для проектування та будівництва аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпропетровськ».
- (44) Бюджетна декларація на 2022 – 2024 роки та Бюджетна пропозиція на 2022 – 2024 роки, які Укрінфрапроектом подано до Мінінфраструктури для подальшого подання до Міністерства фінансів України, для їх врахування при формуванні показників бюджету в 2022, 2023 та 2024 роках.

2.6. Форма підтримки

- (45) Бюджетні асигнування.

2.7. Обсяг підтримки

- (46) Загальний обсяг підтримки – 6 225 078 065 грн.
З них:
 - 2019 рік: 200 000 000 грн;
 - 2021 рік: 1 400 000 000 грн;
 - 2022 рік: 2 189 400 000 грн;
 - 2023 рік: 2 110 600 000 грн;
 - 2024 рік: 325 078 065 грн.

2.8. Тривалість підтримки

- (47) з 31.10.2019 по 31.12.2019.
- (48) з 01.01.2021 по 31.12.2024.

3. УМОВИ НАДАННЯ ДЕРЖАВНОЇ ДОПОМОГИ

- (49) Державною цільовою програмою розвитку аеропортів на період до 2023 року, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 126 (зі змінами), передбачено, зокрема, наступне:
- створення та розвиток єдиної державної мережі аеродромів у результаті їх об'єднання та передачі аеродромів державної і комунальної форми власності до сфери управління Укрінфрапроекту з подальшим закріпленням аеродромів та аеродромних об'єктів на праві господарського відання за визначеним Укрінфрапроектом державним підприємством, що перебуває у сфері його управління;
 - забезпечення розвитку, експлуатації та утримання аеродромів за рахунок аеропортових зборів та інших не заборонених законодавством джерел.
- (50) Пунктом 2 Порядку передбачено, що головним розпорядником бюджетних коштів є Мінінфраструктури. Розпорядником бюджетних коштів нижчого рівня та відповідальним виконавцем бюджетної програми є Укрінфрапроект.
- (51) Згідно до Положенням про Державне агентство інфраструктурних проєктів України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 22.09.2016 № 714 (далі – Положення), Укрінфрапроект є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику у сфері розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури авіаційного, морського та річкового транспорту, а також фінансового забезпечення заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних програм.
- (52) Укрінфрапроект не здійснює господарської діяльності, не отримує прибутку, а забезпечує виконання функцій держави відповідно до Положення.
- (53) Відповідно до пункту 3 Порядку одержувачем бюджетних коштів є суб'єкт господарювання, який належить до сфери управління Укрінфрапроекту та одержує кошти на здійснення заходів щодо забезпечення проектування та будівництва аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро».
- (54) Одержувач бюджетних коштів визначається за такими критеріями:
- вартість активів за даними останньої фінансової звітності перевищує 2 млрд гривень або річний розмір чистого доходу якого перевищує 1,5 млрд гривень;
 - досвід роботи із забезпечення будівництва, реконструкції та модернізації аеродромів та аеродромних об'єктів не менше двох років;
 - наявність бездефіцитного фінансового плану на поточний рік, фінансово-економічного розрахунку (обґрунтування) здійснення заходів бюджетної програми;
 - визначений балансоутримувачем аеродромів;
 - відсутня заборгованість з виплати заробітної плати.
- (55) Відповідно до інформації, наданої в Повідомленні, Мінінфраструктури визначило кінцевим отримувачем бюджетних коштів ДП «Фінансування інфраструктурних проєктів», оскільки на момент початку фінансування до сфери управління Укрінфрапроекту входило 6 підприємств, з яких п'ять (державне підприємство «Льодові ацени», державне підприємство «Центр комунікацій «Україна-Всесвіт», державне підприємство «Інфраструктурні проєкти», державне підприємство «Дирекція з капітального будівництва і реконструкції міжнародного аеропорту «Донецьк»,

державне підприємство «Дирекція з будівництва об'єктів до Євро 2012 у м. Львові») не здійснювали господарської діяльності.

- (56) Таким чином, єдиним державним підприємством сфери управління Укрінфрапроекту, яке відповідає визначеним вище критеріям до одержувача бюджетних коштів, є державне підприємство «Фінансування інфраструктурних проектів».
- (57) Пунктом 4 Порядку визначено спрямування бюджетних коштів, а саме на:
- виконання земляних (аеродромно-планувальних) робіт;
 - влаштування нової штучної злітно-посадкової смуги, руліжних доріжок, перону;
 - влаштування зовнішніх мереж електропостачання, водопостачання, водовідведення (каналізації), тепlopостачання;
 - здійснення авторського та технічного нагляду;
 - інші витрати, що входять до зведеного кошторисного розрахунку вартості будівництва за об'єктом «Будівництво аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро»».
- (58) Пунктом 10 Порядку передбачено, що одержувач бюджетних коштів подає щокварталу до 10 числа наступного місяця Укрінфрапроекту інформацію про використання бюджетних коштів для її узагальнення та подання щокварталу до 15 числа наступного місяця Мінінфраструктури.
- (59) Наказом Укрінфрапроекту від 21.11.2016 № 2 ДП «Фінансування інфраструктурних проектів» визначено балансоутримувачем аеродромів та аеродромних об'єктів.
- (60) Відповідно до статуту ДП «Фінансування інфраструктурних проектів», затвердженого наказом Укрінфрапроекту від 14.11.2019 № 104 (далі – Статут) підприємство засноване на державній власності та належить до сфери управління Укрінфрапроекту.
- (61) Пунктом 3.1 Статуту передбачено, що основною метою діяльності підприємства є:
- забезпечення фінансування будівництва, реконструкції, модернізації аеродромів та аеродромних об'єктів (поверхні призначені для посадки, зльоту, руху, стоянки повітряних суден, руху наземного транспорту на території аеродрому, ґрунтові елементи аеродрому, об'єкти обслуговування повітряного руху, засоби зв'язку, навігації та спостереження, візуальні засоби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення, забезпечення авіаційної безпеки, метеорологічного обслуговування, електрозабезпечення аеродрому, споруди та мережі інженерних комунікацій, що забезпечують роботу аеродромних об'єктів) в рамках реалізації завдань і заходів, передбачених Державною цільовою програмою розвитку аеропортів на період до 2023 року, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 126 (зі змінами), за рахунок залучених кредитних коштів, у тому числі під державні гарантії, державних та бюджетних коштів, аеропортових зборів та інших не заборонених законодавством джерел;
 - виконання, за рішенням Уповноваженого органу управління, функцій замовника з проектування, капітального будівництва. Реконструкції, модернізації аеродромів та аеродромних об'єктів в рамках реалізації завдань і заходів, передбачених Програмою розвитку аеропортів та іншими державними та бюджетними програмами, в тому числі за бюджетною програмою 310130 «Проектування та будівництво Міжнародного аеропорту «Дніпропетровськ» (шляхом поповнення статутного капіталу державного підприємства, що входить до сфери управління відповідного виконавця бюджетної програми Укрінфрапроект);
 - забезпечення утримання, управління експлуатації аеродромів та аеродромних об'єктів, в тому числі побудованими, реконструйованими та модернізованими в рамках

реалізації завдань і заходів передбачених Програмою розвитку аеропортів та інших державних та бюджетних програм.

- (62) Відповідно до пункту 12 частини першої статті 1 Повітряного кодексу України аеродром - визначена ділянка земної, водної поверхні, включаючи будь-які будівлі, споруди і обладнання, призначена повністю чи частково для вильоту, прибуття, стоянки та руху по такій поверхні повітряних суден.
- (63) Експлуатант аеродрому - юридична особа, що здійснює експлуатацію аеродрому, згідно з пунктом 35 частини першої статті 1 Повітряного кодексу України.
- (64) Державна авіаційна служба України в рамках розгляду Справи повідомила, що порядок отримання сертифіката аеродрому регулюється Правилами сертифікації цивільних аеродромів України (далі - Правила сертифікації аеродромів), затвердженими наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 25.10.2005 № 796, зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 10.11.2005 № 1357/11637.
- (65) Водночас, пунктом 1 розділу I Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для сертифікації аеродромів», затверджених наказом Державіаслужби від 06.11.2017 № 849, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 28.12.2017 за № 1574/31442 (далі – Авіаційні правила), передбачено, що дія цих Авіаційних правил поширюється на аеродроми, експлуатантів аеродромів та провайдерів, що надають послуги з управління на пероні, які відповідають таким умовам:
- аеродроми, включаючи розташоване обладнання, відкриті для громадського користування та обслуговують комерційні повітряні перевезення і на них проводяться зльоти та посадки за приладами та:
 - мають злітно-посадкову смугу з твердим покриттям завдовжки 800 метрів або більше або
 - обслуговують лише гелікоптери, а також:
 - обслуговують більше ніж 10 000 пасажирів на рік та більше ніж 850 перельотів, пов'язаних із вантажними операціями.
- (66) Для забезпечення функціонування аеродрому необхідно мати діючий сертифікат аеродрому згідно з пунктом 1.4 Правил сертифікації аеродромів або пунктом 7 розділу I Авіаційних правил, а також наявне обладнання та споруди, які відповідають сертифікаційним вимогам до Правил сертифікації аеродромів або Авіаційних правил.
- (67) Також для здійснення діяльності з наземного обслуговування та аеропортової діяльності необхідно отримати сертифікати на види аеропортової діяльності, відповідно до вимог Правил сертифікації аеропортів.
- (68) Отже, експлуатант аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» буде сертифікований Державною авіаційною службою України після завершення будівництва аеродрому та введення його в експлуатацію.
- (69) Мінінфраструктури повідомило, що експлуатантом аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» може бути як його балансоутримувач ДП «Фінансування інфраструктурних проектів» так і будь-який інший суб'єкт господарювання, який відповідатиме Правилам сертифікації аеродромів та Авіаційним правилам.

- (70) Разом з тим, на даний час відсутня інформація, яким саме чином буде обрано майбутнього експлуатанта аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», і чи буде процедура відбору відкритою, прозорою, недискримінаційною та проконкурентною.
- (71) Також відсутня інформація щодо того, на яких умовах буде укладено договір між балансоутримувачем аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» та майбутнім експлуатантом, та чи будуть вони такими, що відповідають ринковим.
- (72) Листом від 31.05.2021 № 7-01/7395 Державна авіаційна служба України повідомила, що ТОВ «Міжнародний аеропорт «Дніпропетровськ» є діючим експлуатантом аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», у тому числі існуючої злітно-посадкової смуги, що підтверджується відповідним Сертифікатом аеродрому № АП 03-01 з терміном дії до 30.06.2021.
- (73) Державна авіаційна служба України також повідомила, що в експлуатанта аеродрому «Дніпро» - ТОВ «Міжнародний аеропорт «Дніпропетровськ» наявні сертифікати відповідності, отримані згідно з Правилами сертифікації аеропортів, та сертифікат аеродрому, отриманий згідно з Правилами сертифікації аеродромів, а саме:
- № АП 03-01 з терміном дії до 30.06.2021 – Сертифікат аеродрому;
 - № DNK-ПММ-314-06 терміном дії до 18.12.2022 на вид аеропортової діяльності «Авіапаливозабезпечення авіаційних перевезень і робіт»;
 - № DNK-ССТ-265-05 терміном дії до 14.12.2021 на вид аеропортової діяльності «Забезпечення спецтранспортом за засобами механізації»;
 - № DNK-АС-261-05 терміном дії до 14.12.2021 на вид аеропортової діяльності «Аеродромне забезпечення польотів»;
 - № DNK-ЕСТЗП-195-04 терміном дії до 30.06.2021 «Електросвітлотехнічне забезпечення польотів»;
 - № DNK-СКО-394-05 терміном дії до 30.01.2022 на вид аеропортової діяльності «Наземне адміністрування в аеропорту»;
 - № DNK-КНОП-389-05 терміном дії до 20.05.2024 на вид аеропортової діяльності «Забезпечення обслуговування пасажирів, багажу»;
 - № DNK-КНОП-390-05 терміном дії до 21.05.2024 на вид аеропортової діяльності «Обслуговування на пероні та місцях стоянок ПС»;
 - № DNK-КНОП-390-05 терміном дії до 21.05.2024 на вид аеропортової діяльності «Обслуговування на пероні та місцях стоянок ПС»;
 - № DNK-СПАРЗП-49-04 терміном дії до 23.11.2021 на вид аеропортової діяльності «Пошукове та аварійно-рятувальне забезпечення польотів та протипожежне забезпечення».
- (74) Відповідно до інформації, отриманої під час розгляду Справи, вік Міжнародного аеропорту «Дніпро» становить 75 років. Остання реконструкція злітно-посадкової смуги проводилася близько 30 років тому. Інфраструктура аеропорту є досить зношеною і морально застарілою.
- (75) Реконструкція аеродрому призведе до зупинки аеропорту на весь період реконструкції (орієнтовно на 36 місяців за умови стабільного та безперервного фінансування), що є неприпустимим для Дніпропетровського регіону. Розвиток Міжнародного аеропорту «Дніпро» можливий лише шляхом будівництва нового аеродрому на його території. У разі не реалізації цього проекту існує загроза повної зупинки діючого аеропорту, і як наслідок, відсутність авіаційного сполучення з таким великим регіоном.

- (76) Фінансування проекту за рахунок коштів державного бюджету дозволить отримати сучасний аеродром, збудований та обладнаний відповідно до міжнародних стандартів та рекомендацій ICAO, IATA, ACI щодо забезпечення сучасних міжнародних вимог до безпеки польотів та авіаційної безпеки.
- (77) Очікується, що після будівництва аеродрому (нової злітно-посадкової смуги довжиною 3,2 км) аеропорт буде здатний приймати сучасні повітряні судна всіх типів, в тому числі Боїнг 777. Аеропорт буде обладнаний найновішими системами навігації, метеорологічним та світлосигнальним обладнанням.
- (78) Водночас, Міжнародний аеропорт «Дніпро» є аеродромом спільного з Міністерством оборони використання. На аеродромі базуються підрозділи Міністерства оборони України, відповідно він є важливим елементом для стримування збройної агресії на Сході України та обороноздатності України в цілому.
- (79) На аеродромі також базується державне підприємство «Виробниче об'єднання Південний машинобудівний завод ім. О.М. Макарова», яке належить до сфери управління Державного космічного агентства, та відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 04.03.2015 № 83 є підприємством, яке має стратегічне значення для економіки і безпеки держави.
- (80) Крім того, стратегічна важливість Міжнародного аеропорту «Дніпро» обґрунтовується тим, що цей аеропорт забезпечує обслуговування Дніпропетровської області, чисельність населення якої становить понад 3 млн осіб.
- (81) Наявність сучасного аеропорту в такому великому регіоні значно підвищує його інвестиційну привабливість та дозволить поєднати авіаційним сполученням місто Дніпро, яке є четвертим за чисельністю населення в Україні, з іншими містами як України, так і інших країн Європи та світу.
- (82) Відповідно до наданої Мінінфраструктури інформації під час розгляду Справи, державне фінансування буде надаватися у формі бюджетних асигнувань та буде спрямоване на:

2019 рік – 200 000 000 грн:

- оцінка впливу на довкілля – 2 963 633,43 грн;
- виконання вишукувальних робіт – 2 794 268,41 грн;
- розроблення проектної документації – 28 636 976,40 грн;
- проведення експертизи проектної документації – 1 798 710,00 грн;
- підготовка території будівництва – 5 537 948,40 грн;
- будівельні роботи (підготовчі роботи) – 2 336 149,14 грн.

Спрямовано 44 067 685,82 грн, залишок коштів в обсязі 155 932 314,18 грн перебуває на рахунку у ДП «Фінансування інфраструктурних проектів».

2021 рік - 1 400 000 000 грн:

- підготовлення території будівництва – 17 339 900,00 грн:
розбирання існуючого покриття та водовідвідної системи;
демонтаж кабельних мереж;
роздільничий пункт 35 кВ;

- об'єкти основного призначення – 1 048 602 760,00 грн;
аеродромно-планувальні роботи (земляні роботи та штучне покриття);
світлосигнальне обладнання;
- об'єкти енергетичного господарства – 20 726 580,00 грн;
підстанція 35/10 кВ;
розподільчий пункт 35 Кв;
- об'єкти транспортного господарства і зв'язку – 4 421 772,00 грн;
- зовнішні мережі та споруди водопостачання, водовідведення – 85 000 000,00 грн;
водовідвідна система аеродрому;
скидний колектор очисних споруд;
- благоустрій та озеленення території – 5 191 280,00 грн;
освітлення перону;
покриття КТПН ОРЛ;
- тимчасові будівлі та споруди – 1 545 490,00 грн;
- здійснення авторського та технічного нагляду – 16 241 309,77 грн;
- науково-технічний супровід – 1 093 500,00 грн;
- утримання служби замовника – 10 666 739,86 грн;
- послуги інженера-консультанта – 10 621 155,50 грн;
- вартість проектно-вишукувальних робіт стадія «Р» - 13 630 496,40 грн;
- плата за земельну ділянку, відведену під будівництво – 33 295 571,37 грн;
- втрати сільськогосподарського виробництва, спричинені вилученням сільськогосподарських угідь – 4 342 685,00 грн;
- вартість об'єктів нерухомості, розташованих на земельних ділянках – 127 280 760,00 грн.

2022 рік - 2 189 400 000,00 грн:

- виконання земляних (аеродромно-планувальних) робіт – 531 333 978,00 грн;
- витрати на забезпечення безпеки аеродрому:
 - базова аварійно-рятувальна станція 53 464 445,00 грн;
 - стартова аварійно-рятувальна станція 48 230 525,00 грн;
- влаштування нової штучної злітно-посадкової смуги, руліжних доріжок, перону – 1 058 680 407,88 грн;
- влаштування зовнішніх мереж електропостачання, водопостачання, водовідведення (каналізації) – 382 200 842,00 грн;
- здійснення авторського та технічного нагляду – 25 771 096,31 грн;
- науково-технічний супровід – 1 274 940,00 грн;
- утримання служби замовника – 16 987 770,88 грн;
- послуги інженера-консультанта – 16 915 173,56 грн;
- вартість проектно-вишукувальних робіт стадія «Р» - 14 432 268,00 грн;
- плата за земельну ділянку, відведену під будівництво – 33 295 571,37 грн;
- витрати на отримання дозволу на спецводокористування та затвердження ГДС -48 864,00 грн;
- витрати на формування страхового фонду документації – 25 812,00 грн;
- витрати на оплату послуг з отримання сертифіката – 28 329,60 грн;
- витрати на утилізацію сміття – 6 709 976,40 грн.

2023 рік – 2 110 600 000,00 грн:

- виконання земляних (аеродромно-планувальних) робіт – 207 693 041,00 грн;
- витрати на забезпечення безпеки аеродрому:
 - базова аварійно-рятувальна станція – 10 925 942,40 грн;

- стартова аварійно-рятувальна станція – 99 087,60 грн;
- інженерно-технічна система охорони периметру – 10 154 185,20 грн;
- периметрова огорожа аеродрому – 8 483 344,80 грн;
- патрульна автодорога – 36 341 334,00 грн;
- автоматизовані системи раннього виявлення загрози виникнення надзвичайних ситуацій та оповіщення населення – 2 168 498,40 грн;
- влаштування нової штучної злітно-посадкової смуги, руліжних доріжок, перону – 1 740 658 936,51 грн;
- влаштування зовнішніх мереж електропостачання, водопостачання, водовідведення (каналізації) – 40 402 931,00 грн;
- здійснення авторського та технічного нагляду – 10 267 103,52 грн;
- науково-технічний супровід – 729 000,00 грн;
- утримання служби замовника – 6 716 095,68 грн;
- послуги інженера-консультанта – 6 687 394,20 грн;
- вартість проєктно-вишукувальних робіт стадія «Р» - 6 798 157,20 грн;
- плата за земельну ділянку, відведену під будівництво – 16 647 785,69 грн;
- витрати на формування страхового фонду документації – 5 724,00 грн;
- витрати на оплату послуг з отримання сертифіката – 14 164,80 грн;
- витрати на льотні перевірки наземних засобів та ін. – 5 245 390,80 грн;
- витрати на утилізацію сміття – 561 883,20 грн.

2024 рік – 325 078 065,00 грн:

- виконання земляних (аеродромно-планувальних) робіт – 129 364 117, грн;
- влаштування нової штучної злітно-посадкової смуги, руліжних доріжок, перону – 143 524 659,76 грн;
- влаштування зовнішніх мереж електропостачання, водопостачання, водовідведення (каналізації) – 4 762 139,00 грн;
- здійснення авторського та технічного нагляду – 7 848 476,56 грн;
- науково-технічний супровід – 547 560,00 грн;
- утримання служби замовника – 5 135 837,71 грн;
- послуги інженера-консультанта – 5 113 889,68 грн;
- вартість проєктно-вишукувальних робіт стадія «Р» - 6 109 388,40 грн;
- плата за земельну ділянку, відведену під будівництво – 16 647 785,69 грн;
- витрати на формування страхового фонду документації – 4 464,00 грн;
- витрати на оплату послуг з отримання сертифіката – 14 164,80 грн;
- витрати на льотні перевірки наземних засобів та ін. – 5 245 390,80 грн;
- витрати на утилізацію сміття – 760 191,60 грн.

(83) Разом з тим, Мінінфраструктури повідомило, що виконавці всіх робіт та послуг, за винятком виконання функцій служби замовника, обираються відповідно до Закону України «Про публічні закупівлі» через систему Prozorro.

(84) У свою чергу, виконання функцій служби замовника було покладено на ДП «Фінансування інфраструктурних проєктів» відповідно до пункту 3.1 Статуту, а саме: виконання, за рішенням Уповноваженого органу управління, функцій замовника з проєктування, капітального будівництва. Реконструкції, модернізації аеродромів та аеродромних об'єктів в рамках реалізації завдань і заходів, передбачених Програмою розвитку аеропортів та іншими державними та бюджетними програмами, в тому числі за бюджетною програмою 310130 «Проєктування та будівництво Міжнародного аеропорту «Дніпропетровськ» (шляхом поповнення статутного капіталу державного підприємства, що входить до сфери управління відповідного виконавця бюджетної

програми Укрінфрапроект)». А також відповідно до пункту 3 Порядку використання коштів, передбачених у державному бюджеті для проектування та будівництва аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпропетровськ», затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 04.19.2019 № 1010 бюджетні кошти спрямовуються на поповнення статутного капіталу ДП «Фінансування інфраструктурних проектів», що належить до сфери управління Укрінфрапроекту, для здійснення заходів щодо забезпечення проектування та будівництва аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро».

- (85) Мінінфраструктури під час розгляду Справи надало інформацію, що у відповідності до п. 5.8.4. ДБН Д.1.1-1-2000 «Правила визначення вартості будівництва» до глави 10 «Утримання служби замовника» (графи 6 та 7) включаються кошти на утримання служби замовника (включаючи кошти на здійснення технічного нагляду) в розмірі, який, як правило, становить до 2,5 % від підсумку глав 1 - 9, графа 7. Якщо замовник будівництва залучає спеціалістів технічного нагляду з покладанням на них окремих функцій замовника будівництва, що обумовлюється договором, до глави 10 «Утримання служби замовника» (графи 6 та 7) окремими рядками включаються кошти на утримання служби замовника (як правило, в розмірі до 1 %) та на здійснення технічного нагляду (як правило, в розмірі до 1,5 %).
- (86) Тобто, виконавець послуги із здійснення технічного нагляду, вартість якої становить 1,5 %, обирається відповідно до Закону України «Про публічні закупівлі» через систему Prozorro, а функції служби замовника, які становлять 1 %, розраховуються відповідно до Правил визначення вартості будівництва.
- (87) Мінінфраструктури надало орієнтовний розрахунок витрат служби замовника на весь період будівництва, який становить 39 506 444,13 грн, відповідно до зведеного кошторисного розрахунку по об'єкту будівництва. Кошти передбачені на здійснення оплати праці працівників ДП «Фінансування інфраструктурних проектів», задіяних на проекті «Будівництво аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» в Дніпропетровській області.
- (88) Наданий розрахунок Мінінфраструктури щодо витрат служби замовника був здійснений на підставі врахування кількості осіб, які задіяні під час здійснення функцій замовника, витрат на одну людину в день та показника вартості робіт в розрахунку на одну людину в день.
- (89) Листом від 03.06.2021 № 780/06-21 (вх. № 8-01/8628 від 22.06.2021) ДП «Фінансування інфраструктурних проектів» повідомило, що період амортизації новозбудованого аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» становить 21 рік, а саме після введення в експлуатацію 31.12.2023 до 2045 року включно.
- (90) Відповідно до інформації, наданої під час розгляду Справи, зоною обслуговування Міжнародного аеропорту «Дніпро» є радіус 190 км. На такій відстані від Міжнародного аеропорту «Дніпро» знаходяться наступні аеропорти:
- комунальне підприємство «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» - 92,8 км;
 - комунальне підприємство «Міжнародний аеропорт Кривий Ріг» - 188 км.
- (91) Здійснення перевезень пасажирів до цих міст можливе лише залізничним та автомобільним транспортом:
до комунального підприємства «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»:

- автомобілем – від 1 год. 20 хв. до 1 год. 50 хв. залежно від обраного маршруту;
- громадським транспортом (міжміське автобусне сполучення) - від 2 год. 45 хв. до 3 год. 20 хв. залежно від обраного маршруту;
- залізничне сполучення:
 - а) із використанням автомобіля (від залізничного вокзалу Дніпро до Міжнародного аеропорту «Дніпро» та від залізничного вокзалу Запоріжжя до Міжнародного аеропорту «Запоріжжя») від 2 год. 20 хв. до 2 год. 50 хв.;
 - б) із використанням громадського транспорту (від залізничного вокзалу Дніпро до Міжнародного аеропорту «Дніпро» та від залізничного вокзалу Запоріжжя до Міжнародного аеропорту «Запоріжжя») від 4 год. 5 хв. до 4 год. 35 хв.;

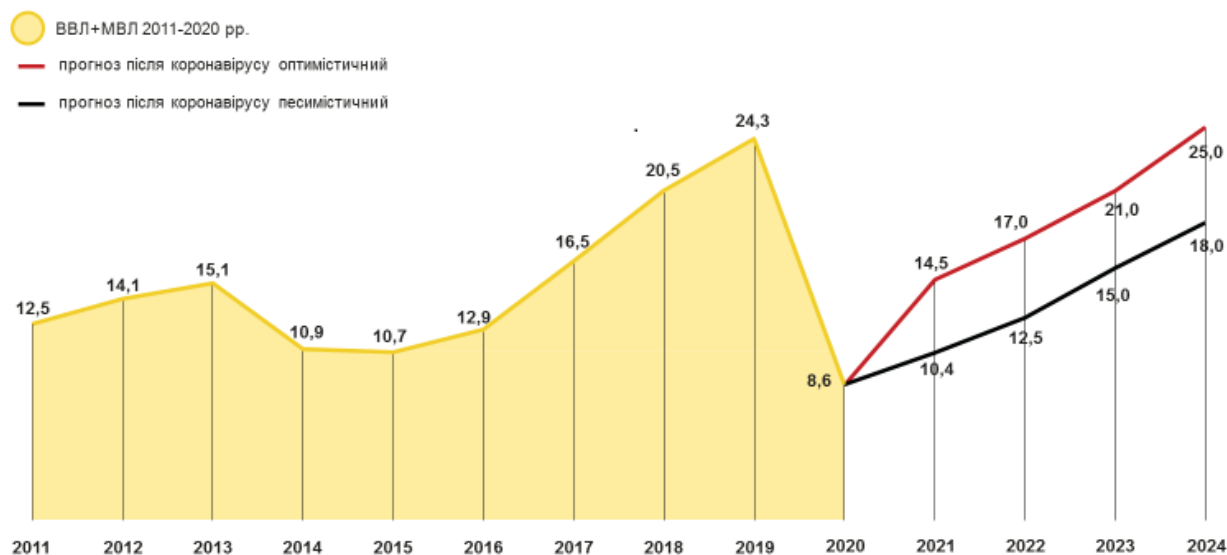
до комунального підприємства «Міжнародний аеропорт Кривий Ріг»:

- автомобілем – від 1 год. 30 хв. до 4 год. 50 хв. залежно від обраного маршруту;
- громадським транспортом (міжміське автобусне сполучення) - від 4 год. 30 хв. до 6 год. 20 хв. залежно від обраного маршруту;
- залізничне сполучення:
 - а) із використанням автомобіля (від залізничного вокзалу Дніпро до Міжнародного аеропорту «Дніпро» та від залізничного вокзалу Кривий Ріг до Міжнародного аеропорту «Кривий Ріг») орієнтовно 4 год.;
 - б) із використанням громадського транспорту (від залізничного вокзалу Дніпро до Міжнародного аеропорту «Дніпро» та від залізничного вокзалу Кривий Ріг до Міжнародного аеропорту «Кривий Ріг») орієнтовно 6 год. 30 хв.

- (92) Листом від 09.06.2021 № 808/06-21 (вх. № 8-01/8236 від 14.06.2021) ДП «Фінансування інфраструктурних проєктів» повідомило, що бізнес-план «Будівництво аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпропетровськ», затверджений ДП «Фінансування інфраструктурних проєктів» від 10.03.2021, погоджений Мінінфраструктури від 10.03.2021 (далі – Бізнес-план), містить розділ «Сценарії пасажироперевезень», який відображає чотири сценарії, а саме:
- високий сценарій (з темпами росту ВВП на 10% вище базового сценарію), пасажиропотік до 2045 року становитиме 4 596 094 пас.;
 - базовий сценарій, пасажиропотік до 2045 року становитиме 4 019 094 пас.;
 - два низьких сценарії (з темпами росту ВВП як у базовому сценарії та з темпами росту ВВП на 10% нижче базового сценарію) пасажиропотік до 2045 року становитиме відповідно 1 570 331 пас. та 1 349 634 пас.
- (93) Підґрунтям для опрацювання саме таких сценаріїв була Концепція будівництва і розвитку Міжнародного аеропорту «Дніпропетровськ» на період до 2045 року, розроблена компанією Airport Consulting Vienna (далі – Концепція).
- (94) Розробка Концепції розпочалася в першому півріччі 2019 року та ґрунтувалася на аналізі статистичних даних пасажирських перевезень Міжнародного аеропорту «Дніпро» в попередні роки, з урахуванням яких та інших економічно-соціальних чинників здійснювався прогноз пасажироперевезень майбутніх періодів.
- (95) На основі згаданих даних було обрано найбільш реальний сценарій розвитку перевезень Міжнародного аеропорту «Дніпро» та прийнято його в якості «базового», в якому пасажиропотік в 2045 році становив би 4 019 094 пасажирів.
- (96) З урахуванням періоду розробки Концепції очевидно, що вона не могла врахувати різке падіння пасажироперевезень, спричинене наслідками закриття кордонів, зупинки

авіаційного сполучення через пандемію гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-COV-2.

- (97) Зміна пасажиропотоку в аеропортах України починаючи з 2011 року по 2024 рік наведено на малюнку.



- (98) Як видно з малюнку, в 2019 році пасажиропотік в аеропортах України знаходився на піку зростання за останні 10 років, а в 2020 році через пандемію гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-COV-2, сталося його падіння майже втричі, що не могло бути передбачено та враховано при розробці Концепції.
- (99) Крім того, в 2020 році завершилася реконструкція Міжнародного аеропорту «Запоріжжя» і відповідно частина пасажиропотоку, яка враховувалася при розрахунках сценаріїв розвитку Міжнародного аеропорту «Дніпропетровськ» як його пасажиропотік, на сьогоднішній день фактично перейшла до Міжнародного аеропорту «Запоріжжя».
- (100) Разом з тим, як видно з малюнку, відновлення пасажироперевезень в Україні до рівня, який був до пандемії при найоптимістичнішому розвитку подій станеться не раніше 2024 року, а за прогнозами Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) відновлення авіаційних перевезень у світі до рівня, який був до пандемії станеться не раніше, ніж за 5 років.
- (101) Таким чином, на думку ДП «Фінансування інфраструктурних проектів», сценарії розвитку Міжнародного аеропорту «Дніпро», визначені Концепцією як базовий та високий, стають нереальними з точки зору фактичної можливості їх реалізації.
- (102) З урахуванням викладеного, на думку ДП «Фінансування інфраструктурних проектів», найбільш реалістичним сценарієм розвитку Міжнародного аеропорту «Дніпро» на сьогоднішній день є низький сценарій з темпами росту ВВП як у базовому сценарії Концепції, а саме пасажиропотік становитиме:
2021 рік – 418 200 пас;

2022 рік – 456 500 пас;
2023 рік – 497 400 пас;
2024 рік – 538 900 пас;
2025 рік – 581 200 пас;
2026 рік – 623 800 пас;
2027 рік – 666 500 пас;
2028 рік – 709 500 пас;
2029 рік – 752 700 пас;
2030 рік – 796 100 пас;
2031 рік – 840 100 пас;
2032 рік – 885 600 пас;
2033 рік – 931 800 пас;
2034 рік – 978 900 пас;
2035 рік – 1 027 100 пас;
2036 рік – 1 076 300 пас;
2037 рік – 1 126 600 пас;
2038 рік – 1 177 900 пас;
2039 рік – 1 230 400 пас;
2040 рік – 1 284 100 пас;
2041 рік – 1 338 900 пас;
2042 рік – 1 394 900 пас;
2043 рік – 1 452 100 пас;
2044 рік – 1 510 600 пас;
2045 рік – 1 570 300 пас.

- (103) Листом від 09.06.2021 № 808/06-21 (вх. № 8-01/8236 від 14.06.2021) ДП «Фінансування інфраструктурних проектів» також надало розрахунки реалізації низького сценарію. При згаданому сценарії розвитку Міжнародного аеропорту «Дніпро», проект будівництва аеродрому фактично є неокупним в горизонті періоду бізнес-плану, тобто навіть при наявності доходу від операційної діяльності, загальним обсягом близько 6,7 млрд грн, аеродром планово працюватиме зі збитками, принаймні в період до 2045 року.
- (104) Це пов'язано з тим, що фактично аеродром зможе почати працювати не раніше 2024 року, а спрогнозувати модель його експлуатації (чинну нормативно-правову базу, політику держави з відповідних питань тощо) на такий період і відповідно прогнозно визначити витрати, які має понести майбутній його експлуатант, на сьогоднішній день неможливо. Також на сьогоднішній день вкрай важко спрогнозувати витрати, які буде нести майбутній експлуатант в частині проведення поточних/капітальних ремонтів покриттів аеродрому, оскільки на сьогоднішній день їх ще не існує. Таким чином, фактичні вихідні потоки (витрати експлуатанта) можуть виявитися меншими, ніж заплановано бізнес-планом.
- (105) Крім того, у випадку подолання наслідків кризи, спричинених пандемією гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-COV-2, а також при ефективному управлінні діяльністю аеропорту/аеродрому, динаміка показників пасажироперевезень може змінитися і проходити по іншому сценарію, наприклад, по базовому чи по високому.
- (106) Реконструкція Міжнародного аеропорту «Дніпро» включає в себе проектування та будівництво аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», безпосередньо злітно-посадкової смуги, та будівництво нового терміналу.

- (107) Відповідно до інформації, наданої Мінінфраструктури в рамках розгляду Справи, проектування та будівництво аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» здійснюється за рахунок бюджетних коштів, а будівництво терміналу за рахунок коштів приватного інвестора ТОВ «НС-Дніпро».
- (108) Листом від 01.06.2021 № 60/2021 (вх. № 8-01/7675 від 04.06.2021) ТОВ «НС-Дніпро» повідомило, що після анонсування у відкритих джерелах питання початку розвитку Міжнародного аеропорту «Дніпро» у частині проектування та будівництва аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» було заявлено бажання приватного сектору економіки здійснити за власні кошти будівництво нового термінального комплексу для Міжнародного аеропорту «Дніпро».
- (109) З огляду на вказане, ТОВ «НС-Дніпро» звернулося із заявою від 26.05.2020 № 2320 до Голови Дніпропетровської обласної ради з проханням передати в оренду земельні ділянки для здійснення робіт з будівництва нового термінального комплексу для Міжнародного аеропорту «Дніпро».
- (110) У порядку, визначеному виключно Земельним кодексом України, Законами України «Про землеустрій», «Про оренду землі», «Про регулювання містобудівної діяльності», «Про транспорт», розпорядженням Голови Дніпропетровської обласної державної адміністрації від 12.06.2020 № Р-403/0/3-20 було надано відповідні земельні ділянки державної власності ТОВ «НС-ДНІПРО» для будівництва, обслуговування та ремонту об'єктів інженерної, транспортної інфраструктури (термінального комплексу та інших об'єктів авіаційної транспортної інфраструктури).
- (111) Земельні ділянки, на яких здійснюється будівництво нового терміналу Міжнародного аеропорту «Дніпро» були передані ТОВ «НС-ДНІПРО» на платній основі в оренду згідно з укладеним договором оренди земельних ділянок від 15.07.2020 (далі – Договір).
- (112) Пунктом 19.1 Договору передбачено, що за домовленістю сторін будівельно-монтажні роботи та прийняття терміналу в експлуатацію має бути здійснено до 01.01.2023. Зазначений в даному пункті термін автоматично продовжується до дати введення в експлуатацію нової злітно-посадкової смуги, будівництво якої здійснюється за рахунок коштів державного бюджету. Введення в експлуатацію терміналу аеропорту ТОВ «НС-Дніпро» не може бути здійснено пізніше ніж за 10 (десять) календарних днів з дня введення в експлуатацію злітно-посадкової смуги.
- (113) ТОВ «НС-Дніпро» в листі від 01.06.2021 № 60/2021 (вх. № 8-01/7675 від 04.06.2021) повідомило, що новозбудований пасажирський термінал в Міжнародному аеропорту «Дніпро» планується використовувати саме за його основним цільовим призначенням. Інше призначення використання терміналу не розглядається з огляду на пов'язаність його будівництва з будівництвом аеродрому.
- (114) Взаємозв'язок пасажирського терміналу аеропорту і злітно-посадкової смуги полягає в їх функціональному призначенні, а саме:
- пасажирський термінал аеропорту є будівлею, що спроектована для ефективного обслуговування пасажирів авіаційного транспорту, в якій пасажирів здійснюють перехід з/до наземного транспорту з/до вузлів посадки та висадки з повітряних суден;
 - злітно-посадкова смуга аеродрому є частиною аеродрому, призначеною для посадки та зльоту повітряних суден.

- (115) Таким чином, з огляду на функціональне призначення пасажирського терміналу і злітно-посадкової смуги, зазначені споруди є пов'язаними та діють виключно у взаємозв'язку одна із одною.
- (116) Відтак, будівництво пасажирського терміналу аеропорту без зв'язку його із злітно-посадковою смугою є недоцільним, оскільки не матиме змоги використовуватися безпосередньо за його функціональним призначенням.
- (117) Враховуючи функціональну пов'язаність та економічну доцільність, будівництво пасажирського терміналу аеропорту здійснюється з урахуванням процесу будівництва злітно-посадкової смуги.
- (118) Окрім будівництва нового терміналу ТОВ «НС-ДНПРО» також планує будівництво будівлі VIP-терміналу, будівель адміністративно-побутового комплексу, допоміжних споруд, привокзальної площі, електричних мереж, мереж водопостачання та водовідведення, інших допоміжних будівель і споруд.
- (119) ТОВ «НС-Дніпро» в листі від 01.06.2021 № 60/2021 (вх. № 8-01/7675 від 04.06.2021) повідомило, що загальний оціночний розмір інвестицій у будівництво всіх об'єктів аеропортового комплексу, запланованих ТОВ «НС-ДНПРО», становить близько 70 млн. доларів США. Ця цифра розрахована згідно з внутрішнім бюджетом товариства, і не є документом, форма якого затверджена нормативно, або міститься в офіційних документах. Зазначена цифра включає в себе всі витрати, пов'язані безпосередньо із будівництвом пасажирського терміналу, VIP-терміналу, будівель адміністративно-побутового комплексу, придбання необхідного обладнання (у т.ч. доглядової техніки, багажного відділення тощо), спеціального транспорту, а також супутні витрати, спрямовані на оплату необхідних для реалізації проекту робіт та послуг (проектні, консультаційні, допоміжні тощо). Запланований товариством розмір інвестицій також щомісяця переглядається і корегується з огляду на дію певних факторів. Отже, кінцева загальна вартість будівництва на даний час не визначена і буде відома лише після завершення проекту в цілому.
- (120) Офіційний курс до долара США на момент отримання листа від ТОВ «НС-Дніпро», а саме на 04.06.2021, становив 27,34 грн за 1 дол. США. Тому сума інвестицій у будівництво всіх об'єктів аеропортового комплексу, запланованих ТОВ «НС-ДНПРО», становить близько 1 913 800 000 грн.
- (121) Водночас, Мініфраструктури під час розгляду Справи повідомило, що відповідно до Бізнес-плану окрім інвестицій в будівництво та реконструкцію аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», які становлять 6 225 078 065 грн за рахунок державних коштів, передбачені інвестиції в експлуатацію та утримання аеродрому, загальний обсяг інвестицій в період до 2045 року становитиме прогнозно 1 637 940 000 грн, за рахунок майбутнього експлуатанта аеродрому. Як вже зазначено вище, наразі невідомо, хто саме буде експлуатантом аеродрому.
- (122) Кошти майбутнього експлуатанта аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» у сумі 1 637 940 000 грн будуть спрямовані на: матеріальні витрати на сировину та матеріали, витрати на ресурси, заробітну плату (включаючи нарахування), адміністративні та інші експлуатаційні витрати.

(123) Отже, загальна інвестиційна вартість розвитку Міжнародного аеропорту «Дніпро» з урахуванням державних коштів, коштів приватного інвестора та коштів майбутнього експлуатанта становитиме близько 9 776 818 065 грн.

4. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

4.1. Ознаки державної допомоги

(124) Відповідно до пункту 1 частини першої статті 1 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» 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.

(125) 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.

(126) Згідно з частиною першою статті 2 Закону державна допомога є недопустимою для конкуренції, якщо інше не встановлено цим Законом.

(127) 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.

(128) Згідно з пунктом 8 частини першої статті 1 Закону незаконна державна допомога - 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, або надана всупереч рішення Уповноваженого органу про визнання нової державної допомоги недопустимою для конкуренції, крім категорій державної допомоги, надавачі якої згідно із цим Законом звільнені від обов'язку повідомлення про нову державну допомогу.

(129) Відповідно до пункту 1 розділу IV Порядку 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.

(130) Згідно зі статтею 3 Закону України «Про Антимонопольний комітет України» одним з основних завдань Комітету є проведення моніторингу державної допомоги суб'єктам господарювання та здійснення контролю за допустимістю такої допомоги для конкуренції.

(131) Відповідно до частини першої статті 12 Закону у разі отримання під час проведення моніторингу чинної державної допомоги або з будь-яких інших джерел інформації про

незаконну державну допомогу Уповноважений орган проводить перевірку такої інформації з метою забезпечення дотримання вимог цього Закону.

- (132) Пунктом 6 частини першої статті 1 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» встановлено, що 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.
- (133) Крім того, частиною другою статті 19 Конституції України встановлено, що органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.
- (134) Відповідно до частини другої статті 12 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» з метою перевірки інформації про незаконну державну допомогу Уповноважений орган надсилає відповідному надавачу державної допомоги вимогу щодо подання повідомлення про таку державну допомогу відповідно до частин п'ятої і шостої статті 9 цього Закону та встановлює строк подання такого повідомлення.
- (135) Частиною першою статті 22¹ Закону України «Про Антимонопольний комітет України» встановлено, що суб'єкти господарювання, об'єднання, органи влади, органи місцевого самоврядування, органи адміністративно-господарського управління та контролю, інші юридичні особи, їх структурні підрозділи, філії, представництва, їх посадові особи та працівники, фізичні особи зобов'язані на вимогу органу Антимонопольного комітету України, голови територіального відділення Антимонопольного комітету України, уповноважених ними працівників Антимонопольного комітету України, його територіального відділення подавати документи, предмети чи інші носії інформації, пояснення, іншу інформацію, в тому числі з обмеженим доступом та банківську таємницю, необхідну для виконання Антимонопольним комітетом України, його територіальними відділеннями завдань, передбачених законодавством про захист економічної конкуренції та про державну допомогу суб'єктам господарювання.
- (136) Відповідно до частини першої статті 22 Закону України «Про Антимонопольний комітет України» розпорядження, рішення та вимоги органу Антимонопольного комітету України, голови територіального відділення Антимонопольного комітету України, вимоги уповноважених ними працівників Антимонопольного комітету України, його територіального відділення в межах їх компетенції є обов'язковими для виконання у визначені ними строки, якщо інше не передбачено законом.
- (137) Згідно з пунктом 10 розділу X Порядку розгляду справ про державну допомогу суб'єктам господарювання, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 12.04.2016 № 8-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 06.05.2016 за № 686/28816, державний уповноважений розпочинає розгляд справи про державну допомогу зокрема в разі неподання надавачем державної допомоги на вимогу Комітету, надіслану на підставі частини другої статті 12 Закону, повідомлення про державну допомогу у встановлений ним строк.
- (138) Згідно з частиною третьою статті 12 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» у разі неподання на вимогу Комітету повідомлення про державну допомогу у встановлений ним строк Комітет приймає рішення про тимчасове

припинення незаконної державної допомоги до прийняття рішення про її допустимість для конкуренції.

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

(139) 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.

(140) Згідно зі статтею 72 Повітряного кодексу України 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 відповідно до статті 72 Повітряного кодексу України.

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

(142) 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.

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

(143) 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.

- (144) 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.
- (145) 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).
- (146) 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.
- (147) Параграфами 35, 36, 37 Повідомлення комісії щодо Керівних принципів державної допомоги аеропортам і авіакомпаніям (2014/С 99/03) (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 субсидіюванню між різними видами діяльності необхідний облік відокремлених витрат;
 - державне фінансування неекономічної діяльності не повинно призводити до невикористаної дискримінації між аеропортами.

4.4. Критерії допустимості надання державної допомоги аеропортам

- (148) Інвестиційна допомога, що надається аеропортам у вигляді індивідуальної допомоги чи за програмою, буде вважатися допустимою державною допомогою відповідно до статті 107 (3) Угоди.

- (149) Відповідно до пункту 85 Керівних принципів авіації, у разі якщо інвестиційний проект в першу чергу спрямований на створення нових потужностей аеропорту, в такому випадку нова інфраструктура повинна в середньостроковій перспективі відповідати прогнозованому попиту авіакомпаній, пасажирів та експедиторів у зоні обслуговування аеропорту. Будь-яка інвестиція, яка не має задовільних середньострокових перспектив використання або зменшує середньострокові перспективи використання існуючої інфраструктури у зоні обслуговування аеропорту, не може вважатися допустимою.
- (150) Відповідно до пункту 86 Керівних принципів авіації середньострокові перспективи використання інфраструктури повинні бути продемонстровані на основі обґрунтованих прогнозів пасажирських і вантажних перевезень, які мають бути включені в попередній бізнес-план і повинні визначати ймовірний вплив інвестицій на використання існуючої інфраструктури, наприклад іншого аеропорту чи інших видів транспорту, зокрема швидкісне залізничне сполучення.
- (151) З урахуванням пункту 89 Керівних принципів авіації потреба в державному фінансуванні, яке спрямоване на інвестицію в інфраструктуру, буде залежати від постійних затрат, з урахуванням розміру аеропорту. Так, аеропорти, чий щорічний пасажиропотік становить:
- від 200 000 до 1 млн пасажирів, зазвичай не в змозі покрити значну частину своїх капітальних затрат;
 - 1-3 млн пасажирів повинні в середньому більшою мірою покривати свої капітальні витрати;
 - понад 3 до 5 мільйонів пасажирів в принципі повинні бути в змозі покрити значною мірою всі свої витрати (включаючи експлуатаційні витрати і капітальні витрати), але при певних конкретних обставинах може знадобитися державна підтримка для фінансування їх деяких капітальних витрат;
 - понад 5 мільйонів пасажирів зазвичай прибуткові і здатні покрити всі свої витрати, за винятком дуже виняткових обставин.
- (152) Пункти 97, 98 Керівних принципів авіації передбачають, що гранично допустимий розмір державної допомоги виражається у відсотках від допустимих витрат (максимальна інтенсивність допомоги). Допустимі витрати – це витрати, пов'язані з інвестиціями в інфраструктуру аеропорту, включаючи витрати на планування, інфраструктуру наземного обслуговування (наприклад, пояси багажу тощо) та обладнання аеропорту. Інвестиційні витрати, пов'язані з неавіаційною діяльністю (зокрема, парковка, готелі, ресторани та офіси), не підпадають під оцінку допустимості. Інвестиційні витрати, пов'язані з наданням послуг наземного обслуговування (наприклад, автобуси, транспортні засоби тощо), не підпадають під оцінку допустимості, оскільки вони не є частиною наземної інфраструктури.
- (153) В пункті 101 Керівних принципів авіації узагальнено максимально допустиму інтенсивність допомоги в залежності від розміру аеропорту, яка вимірюється кількістю пасажирів в рік.

Таблиця 1

Максимально допустима інтенсивність допомоги в залежності від розміру аеропорту

Розмір аеропорту на основі середнього пасажиропотоку (пасажирів на рік)	Максимальна інтенсивність інвестиційної допомоги
>3-5 мільйонів	до 25 %
1-3 мільйони	до 50%
<1 мільйон	до 75%

- (154) Водночас, відповідно до пункту 100 Керівних принципів авіації при підрахунку інтенсивності державної допомоги до уваги береться розрив фінансування, та інтенсивність державної допомоги не повинна перевищувати суму розриву фінансування, тобто сума інвестиційної допомоги не повинна перевищувати різниці між прийнятними витратами та операційним прибутком. Операційний прибуток вираховується з відповідних витрат заздалегідь на основі розумних прогнозів або за механізмом попередження заборгованості.
- (155) Пунктом 102 Керівних принципів авіації передбачено, що максимальна інтенсивність інвестиційної допомоги для фінансування аеропортової інфраструктури може бути збільшена до 20 % для аеропортів, розташованих у віддалених регіонах, незалежно від їх розміру.

5. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ ПОВІДОМЛЕННЯ

5.1. Віднесення заходів державної підтримки, які спрямовані на забезпечення безпеки аеропорту, до неекономічної діяльності

- (156) Відповідно до матеріалів Справи державна підтримка, яка надається за рахунок коштів державного бюджету, у формі бюджетних асигнувань, буде спрямована на здійснення заходів для забезпечення безпеки аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» у сумі 169 867 362,4 грн, а саме:

2022 рік – 101 964 970 грн:

- базова аварійно-рятувальна станція 53 464 445,00 грн;
- стартова аварійно-рятувальна станція 48 230 525,00 грн.

2023 рік – 68 172 392,4 грн:

- базова аварійно-рятувальна станція – 10 925 942,40 грн;
- стартова аварійно-рятувальна станція – 99 087,60 грн;
- інженерно-технічна система охорони периметру – 10 154 185,20 грн;
- периметрова огорожа аеродрому – 8 483 344,80 грн;
- патрульна автодорога – 36 341 334,00 грн;
- автоматизовані системи раннього виявлення загрози виникнення надзвичайних ситуацій та оповіщення населення – 2 168 498,40 грн.

- (157) Враховуючи зазначене, кошти державної підтримки спрямовуються на здійснення заходів, які пов'язані із забезпеченням безпеки аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», а саме: 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 до Міжнародного аеропорту «Дніпро», 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.

5.1.1. Надання підтримки суб'єкту господарювання

(158) 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.

Укрінфрапроект

(159) Як вже зазначалось, відповідно до Положення, Укрінфрапроект є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику у сфері розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури авіаційного, морського та річкового транспорту, а також фінансового забезпечення заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних програм.

(160) Укрінфрапроект не здійснює господарської діяльності, не отримує прибутку, а забезпечує виконання функцій держави відповідно до Положення.

(161) Отже, Укрінфрапроект якому надається державна підтримка, не є суб'єктом господарювання у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

ДП «Фінансування інфраструктурних проектів»

(162) Відповідно до Статуту ДП «Фінансування інфраструктурних проектів» засноване на державній власності та належить до сфери управління Укрінфрапроекту.

(163) Пунктом 1.1 Статуту передбачено, що ДП «Фінансування інфраструктурних проектів» є самостійним господарюючим суб'єктом, яке має статус державного унітарного підприємства і діє, як державне комерційне підприємство.

(164) Отже, ДП «Фінансування інфраструктурних проектів», якому надається державна підтримка від Укрінфрапроекту, є суб'єктом господарювання у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

5.1.2. Надання підтримки за рахунок ресурсів держави Укрінфрапроекту та ДП «Фінансування інфраструктурних проектів»

(165) 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.

(166) Відповідно до пункту 6 частини першої 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.

- (167) Пунктом 2 Порядку передбачено, що головним розпорядником бюджетних коштів є Мінінфраструктури. Розпорядником бюджетних коштів нижчого рівня та відповідальним виконавцем бюджетної програми є Укрінфрапроект.
- (168) Відповідно до пункту 3 Порядку, одержувачем бюджетних коштів є суб'єкт господарювання, який належить до сфери управління Укрінфрапроекту та одержує кошти на здійснення заходів щодо забезпечення проектування та будівництва аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро».
- (169) Відповідно до інформації, наданої в Повідомленні, Мінінфраструктури визначило кінцевим отримувачем бюджетних коштів ДП «Фінансування інфраструктурних проектів».
- (170) Отже, надання підтримки Укрінфрапроекту та ДП «Фінансування інфраструктурних проектів» для здійснення заходів, які пов'язані із забезпеченням безпеки аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», здійснюється за рахунок коштів державного бюджету, тобто за рахунок ресурсів держави в розумінні Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

5.1.3. Створення переваг для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності Укрінфрапроекту та ДП «Фінансування інфраструктурних проектів»

- (171) Відповідно до інформації, отриманої під час розгляду Справи, повідомлена підтримка спрямована на здійснення заходів, які пов'язані із забезпеченням безпеки аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», а саме: 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 до Міжнародного аеропорту «Дніпро», які не призначені для надання комерційних авіаційних послуг користувачам, а спрямовані на діяльність із виконання державою своїх публічних функцій.
- (172) Отже, враховуючи наведену інформацію, фінансова підтримка на здійснення заходів, які пов'язані із забезпеченням безпеки аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», не створює переваг для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності.

5.1.4. Спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції Укрінфрапроекту та ДП «Фінансування інфраструктурних проектів»

- (173) Згідно зі статтею 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції», економічна конкуренція (конкуренція) – 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.

- (174) 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.
- (175) 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.
- (176) Відповідно до отриманої від надавача інформації під час розгляду Справи, послуги, на які спрямовується державна підтримка, для здійснення заходів із виконання державою своїх публічних функцій надаються населенню безкоштовно, тому не реалізуються на ринку, у розумінні Закону України «Про захист економічної конкуренції», та не беруть участі в господарському обороті.
- (177) Отже, підтримка Укрінфрапроекту та ДП «Фінансування інфраструктурних проектів», яка спрямовується для здійснення заходів, які пов'язані із забезпеченням безпеки аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», не спотворює економічної конкуренції.

5.1.5. Віднесення повідомленої державної підтримки, яка спрямована на забезпечення безпеки аеропорту, до державної допомоги

- (178) Враховуючи викладене, підтримка у формі бюджетних асигнувань, спрямована на здійснення заходів, які пов'язані із забезпеченням безпеки аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», що виділяється на підставі бюджетної програми 3107030 «Проектування та будівництво аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпропетровськ», Укрінфрапроекту та ДП «Фінансування інфраструктурних проектів» на період з 01.01.2022 по 31.12.2023 у сумі 169 867 362,4 грн, **не є державною допомогою відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».**
- (179) Разом із тим слід зазначити, що:
- державне фінансування Укрінфрапроекту та ДП «Фінансування інфраструктурних проектів» повинно спрямовуватися лише на покриття витрат, які пов'язані із забезпеченням безпеки аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», та в жодному разі не повинно покривати витрати на здійснення комерційної діяльності;
 - 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 ДП «Фінансування інфраструктурних проектів», 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 ДП «Фінансування інфраструктурних проектів», зазначені працівники мають отримувати заробітну плату з різних джерел фінансування пропорційно часу, протягом якого вони були задіяні в різних видах діяльності ДП «Фінансування інфраструктурних проектів»;

- Надавач державної підтримки має забезпечити контроль за тим, щоб товари, роботи та послуги, закуплені за рахунок ресурсів держави, не використовувалися для комерційної діяльності ДП «Фінансування інфраструктурних проектів».
- (180) Використання коштів державної підтримки, які спрямовані на здійснення заходів пов'язаних із забезпеченням безпеки аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», Укрінфрапроектом та ДП «Фінансування інфраструктурних проектів» на здійснення комерційної діяльності може містити ознаки державної допомоги.

5.2. Визнання належності заходу підтримки, які спрямовані на проектування та будівництво аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» до державної допомоги

5.2.1. Надання підтримки суб'єкту господарювання

- (181) 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.

Укрінфрапроект

- (182) Відповідно до Положення Укрінфрапроект є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику у сфері розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури авіаційного, морського та річкового транспорту, а також фінансового забезпечення заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних програм.
- (183) Укрінфрапроект не здійснює господарську діяльність, не отримує прибутку, а забезпечує виконання функцій держави відповідно до Положення.
- (184) Отже, Укрінфрапроект, якому надається державна підтримка, не є суб'єктом господарювання у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

ДП «Фінансування інфраструктурних проектів»

- (185) Відповідно до Статуту ДП «Фінансування інфраструктурних проектів» засноване на державній власності та належить до сфери управління Укрінфрапроекту.
- (186) Пунктом 1.1 Статуту передбачено, що ДП «Фінансування інфраструктурних проектів» є самостійним господарюючим суб'єктом, яке має статус державного унітарного підприємства і діє, як державне комерційне підприємство.
- (187) Отже, ДП «Фінансування інфраструктурних проектів», якому надається державна підтримка від Укрінфрапроекту, є суб'єктом господарювання у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

Експлуатант аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро»

- (188) Відповідно до наданої Мінінфраструктури інформації експлуатант аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» буде сертифікований Державною авіаційною службою України після завершення будівництва аеродрому та введення його в експлуатацію.
- (189) Експлуатант аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» буде здійснювати діяльність з наземного обслуговування та аеропортової діяльності, використовуючи новозбудовану інфраструктуру в Міжнародному аеропорту «Дніпро».
- (190) Отже, експлуатант аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», який є кінцевим отримувачем державної підтримки, є суб'єктом господарювання у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

5.2.2. Надання підтримки за рахунок ресурсів держави

- (191) 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.
- (192) Відповідно до пункту 6 частини першої 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.
- (193) Пунктом 2 Порядку передбачено, що головним розпорядником бюджетних коштів є Мінінфраструктури. Розпорядником бюджетних коштів нижчого рівня та відповідальним виконавцем бюджетної програми є Укрінфрапроект.
- (194) Відповідно до пункту 3 Порядку одержувачем бюджетних коштів є суб'єкт господарювання, який належить до сфери управління Укрінфрапроекту та одержує кошти на здійснення заходів щодо забезпечення проектування та будівництва аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро».
- (195) Відповідно до інформації, наданої в Повідомленні, Мінінфраструктури визначило кінцевим отримувачем бюджетних коштів ДП «Фінансування інфраструктурних проектів».
- (196) Проте, кінцевим отримувачем державної підтримки буде експлуатант аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», якого буде визначено Державною авіаційною службою, та який буде здійснювати свою господарську діяльність в Міжнародному аеропорту «Дніпро».
- (197) Отже, надання підтримки Укрінфрапроекту, ДП «Фінансування інфраструктурних проектів» та експлуатанту аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» для здійснення заходів з проектування та будівництва аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», здійснюється за рахунок коштів державного бюджету, тобто за рахунок

ресурсів держави в розумінні Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

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

- (198) Відповідно до статті 264 Угоди 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 ЄС, зокрема відповідну судову практику Суду Європейського Союзу, а також відповідне вторинне законодавство, рамкові положення, керівні принципи та інші чинні адміністративні акти Європейського Союзу.
- (199) Згідно з пунктом 66 Повідомлення Єврокомісії, 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).
- (200) Відповідно до пункту 97 Повідомлення Єврокомісії, якщо операція проводилася із застосуванням процедури торгів або на рівних умовах, це є прямим і конкретним доказом її відповідності ринковим умовам.
- (201) 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.

Створення переваг для провадження господарської діяльності Укрінфрапроекту

- (202) Укрінфрапроект не здійснює господарської діяльності, не отримує прибутку, а забезпечує виконання функцій держави відповідно до Положення.
- (203) Укрінфрапроект визначено отримувачем бюджетних коштів відповідно до Порядку.
- (204) Пунктом 2 Порядку передбачено, що розпорядником бюджетних коштів нижчого рівня та відповідальним виконавцем бюджетної програми 3107030 «Проектування та будівництво аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» є Укрінфрапроект.
- (205) Повідомлена підтримка спрямована на здійснення заходів з проектування та будівництва аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпропетровськ».
- (206) Кошти, які будуть надані Мінінфраструктури (головним розпорядником бюджетних коштів) Укрінфрапроекту (розпоряднику коштів нижчого рівня), перераховуватимуться в повному обсязі ДП «Фінансування інфраструктурних проектів».
- (207) Отже, надання повідомленої фінансової підтримки не створює Укрінфрапроекту переваг.

Створення переваг для провадження господарської діяльності ДП «Фінансування інфраструктурних проектів»

- (208) Оскільки ДП «Фінансування інфраструктурних проектів» не було обрано за конкурентною процедурою, не можна стверджувати, що надана йому економічна вигода у вигляді виділення коштів з державного бюджету на здійснення заходів з проектування та будівництва аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» була б доступною для нього на звичайних ринкових умовах.
- (209) Крім того, Мінінфраструктури не надано доказів та достатніх обґрунтувань того, що державна підтримка на здійснення заходів з проектування та будівництва аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», а саме на здійснення функцій служби замовника, визначена на мінімально можливому рівні, тобто що за звичайних ринкових умов, зокрема під час вибору ДП «Фінансування інфраструктурних проектів» за конкурентною процедурою, витрати державного бюджету не були б меншими за ті, які мають бути витрачені на забезпечення діяльності ДП «Фінансування інфраструктурних проектів».
- (210) Отже, державна підтримка, що призначається для ДП «Фінансування інфраструктурних проектів» на здійснення заходів з проектування та будівництва аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», а саме на здійснення функцій служби замовника, не виключає створення переваг для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності.
- (211) Разом із тим Мінінфраструктури надано обґрунтування того, що державна підтримка на придбання ДП «Фінансування інфраструктурних проектів» предметів, матеріалів, обладнання та інвентарю, які будуть закуповуватись шляхом проведення закупівлі відповідно до Закону України «Про публічні закупівлі» через систему ProZorro, визначена на мінімально можливому рівні, тобто за звичайних ринкових умов, з огляду на те, що буде проведено процедуру торгів, яка є конкурентною (усі зацікавлені учасники, які відповідають умовам, могли взяти участь у процесі), прозорою (усі зацікавлені учасники мали право на отримання належної інформації на кожному етапі процедури торгів), недискримінаційною (у випадку наявності підстав вважати її дискримінаційною кожен учасник має право подати скаргу до органу оскарження з метою захисту своїх прав та охоронюваних законом інтересів), що, у свою чергу, виключає створення переваг для виробництва тих видів товарів, які будуть закуповуватись через систему ProZorro.

Створення переваг для провадження господарської діяльності для експлуатанта аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро»

- (212) Фінансова підтримка на здійснення заходів з проектування та будівництва аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» надається Укрінфрапроект та ДП «Фінансування інфраструктурних проектів», проте фактичним отримувачем такої підтримки буде експлуатант аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», який буде сертифікований Державною авіаційною службою України на підставі Авіаційних правил та Правил сертифікації аеродромів, після завершення будівництва аеродрому та введення його в експлуатацію 31.12.2023.
- (213) Листом від 31.05.2021 № 7-01/7395 Державна авіаційна служба України повідомила, що ТОВ «Міжнародний аеропорт «Дніпропетровськ» на сьогодні є діючим експлуатантом аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», у тому числі існуючої злітно-посадкової

смуги, що підтверджується відповідним Сертифікатом аеродрому № АП 03-01 з терміном дії до 30.06.2021 та іншими сертифікатами відповідності, отриманими згідно з Правилами сертифікації аеропортів.

- (214) Водночас, експлуатант новозбудованого аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» буде сертифікований Державною авіаційною службою України після завершення будівництва аеродрому та введення його в експлуатацію.
- (215) Мінінфраструктури повідомило, що експлуатантом аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» може бути як його балансоутримувач ДП «Фінансування інфраструктурних проєктів», так і будь-який інший суб'єкт господарювання, який відповідатиме Правилам сертифікації аеродромів та Авіаційним правилам.
- (216) Разом з тим, на даний час відсутня інформація, яким чином буде обраний майбутній експлуатант аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», і чи буде процедура відбору конкурентна, прозора та недискримінаційна.
- (217) Також відсутня інформація щодо того, на яких умовах буде заключено договір між балансоутримувачем аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» та майбутнім експлуатантом та чи будуть вони ринковими.
- (218) Отже, повідомлена підтримка спрямована на здійснення заходів з проєктування та будівництва аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», внаслідок якої експлуатанту аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» створюються переваги.

5.2.4. Спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції

Укрінфрапроект

- (219) Фінансова підтримка на здійснення заходів з проєктування та будівництва аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» надається Мінінфраструктури (головним розпорядником бюджетних коштів) Укрінфрапроект (розпоряднику коштів нижчого рівня), яка потім перераховуватимуться в повному обсязі ДП «Фінансування інфраструктурних проєктів».
- (220) Враховуючи, що Укрінфрапроект не є суб'єктом господарювання і державна підтримка на здійснення заходів з проєктування та будівництва аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» не створює переваг Укрінфрапроект, як наслідок така державна підтримка не загрожує спотворенням економічної конкуренції.

ДП «Фінансування інфраструктурних проєктів»

- (221) Фінансова підтримка надається Укрінфрапроектом ДП «Фінансування інфраструктурних проєктів» на здійснення заходів з проєктування та будівництва аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро».
- (222) Найближчими аеропортами до Міжнародного аеропорту «Дніпро», які здійснюють аналогічну діяльність, є:
- Міжнародний аеропорт «Запоріжжя»;
 - Міжнародний аеропорт «Кривий Ріг».

- (223) Державна підтримка ДП «Фінансування інфраструктурних проєктів» створює йому переваги, які покращують конкурентну позицію цього суб'єкта господарювання порівняно з іншими суб'єктами господарювання, які здійснюють або могли б здійснювати аналогічну господарську діяльність і які не отримують такої фінансової підтримки.
- (224) Отже, державна підтримка ДП «Фінансування інфраструктурних проєктів», яка спрямована на здійснення заходів з проєктування та будівництва аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», спотворює економічну конкуренцію.

Експлуатант Міжнародного аеропорту «Дніпро»

- (225) Фактичним отримувачем такої підтримки є експлуатант аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро».
- (226) Враховуючи викладене, державна підтримка надасть переваги експлуатанту аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», яка покращить конкурентну позицію цього суб'єкта господарювання порівняно з іншими суб'єктами господарювання, що здійснюють або могли б здійснювати аналогічну господарську діяльність і які не отримують такої фінансової підтримки.
- (227) Отже, надання державної підтримки, яка спрямована на здійснення заходів із проєктування та будівництва аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», покращить конкурентну позицію експлуатанта аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» порівняно з іншими суб'єктами господарювання, що здійснюють або могли б здійснювати аналогічну господарську діяльність і які не отримують такої фінансової підтримки, та як наслідок загрожує спотворенням економічної конкуренції.

5.2.5. Віднесення повідомленої державної підтримки, яка спрямована на проєктування та будівництво аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», до державної допомоги

- (228) Повідомлена державна підтримка на здійснення заходів з проєктування та будівництва аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», що виділяється Міністерством інфраструктури України Укрінфрапроєкту за рахунок державного бюджету, не буде становити державну допомогу у розумінні Закону.
- (229) Повідомлена державна підтримка, яка надається ДП «Фінансування інфраструктурних проєктів» та експлуатанту аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» за рахунок державного бюджету на здійснення заходів із проєктування та будівництва аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», є державною допомогою у розумінні Закону.

5.3. Оцінка допустимості державної допомоги

- (230) 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.
- (231) Інвестиційна допомога, що надається аеропортам у вигляді індивідуальної допомоги чи за програмою, буде вважатися допустимою державною допомогою відповідно до Керівних принципів авіації.

- (232) *Відповідно до пункту 85 Керівних принципів авіації, у разі якщо інвестиційний проект в першу чергу спрямований на створення нових потужностей аеропорту, в такому випадку нова інфраструктура повинна в середньостроковій перспективі відповідати прогнозованому попиту авіакомпаній, пасажирів та експедиторів у зоні обслуговування аеропорту. Будь-яка інвестиція, яка не має задовільних середньострокових перспектив використання або зменшує середньострокові перспективи використання існуючої інфраструктури у зоні обслуговування аеропорту, не може вважатися допустимою.*
- (233) Фінансування проекту за рахунок коштів державного бюджету дозволить отримати сучасний аеродром, збудований та обладнаний відповідно до міжнародних стандартів та рекомендацій ICAO, IATA, ACI щодо забезпечення сучасних міжнародних вимог до безпеки польотів та авіаційної безпеки.
- (234) Очікується, що після будівництва аеродрому (нової злітно-посадкової смуги довжиною 3,2 км) аеропорт буде здатний приймати сучасні повітряні судна всіх типів, в тому числі Боїнг 777. Аеропорт буде обладнаний найновішими системами навігації, метеорологічним та світлосигнальним обладнанням.
- (235) Крім того, стратегічна важливість Міжнародного аеропорту «Дніпро» обґрунтовується тим, що цей аеропорт забезпечує обслуговування Дніпропетровської області, чисельність населення якої становить понад 3 млн осіб.
- (236) Місто Дніпро сполучене прямими рейсами з містами: Київ, Відень, Івано-Франківськ, Тель-Авів. Основна частина перевезень, що виконується до Міжнародного аеропорту «Дніпро», здійснюється авіакомпаніями Austrian Airlines та Міжнародними авіалініями України.
- (237) Наявність сучасного аеропорту в такому великому регіоні значно підвищує його інвестиційну привабливість та дозволить поєднати авіаційним сполученням місто Дніпро, яке є четвертим за чисельністю населення в Україні, з іншими містами як України, так і інших країн Європи та світу.

Отже, вимогу пункту 85 Керівних принципів авіації дотримано.

- (238) *Відповідно до пункту 86 Керівних принципів авіації середньострокові перспективи використання інфраструктури повинні бути продемонстровані на основі обґрунтованих прогнозів пасажирських і вантажних перевезень, які мають бути включені в попередній бізнес-план і повинні визначати ймовірний вплив інвестицій на використання існуючої інфраструктури, наприклад іншого аеропорту чи інших видів транспорту, зокрема швидкісне залізничне сполучення.*
- (239) Наданий ДП «Фінансування інфраструктурних проектів» бізнес-план містить розділ «Сценарії пасажироперевезень», який відображає чотири сценарії, а саме:
- високий сценарій (з темпами росту ВВП на 10% вище базового сценарію), пасажиропотік до 2045 року становитиме 4 596 094 пас;
 - базовий сценарій, пасажиропотік до 2045 року становитиме 4 019 094 пас;
 - два низьких сценарії (з темпами росту ВВП як у базовому сценарії та з темпами росту ВВП на 10% нижче базового сценарію) пасажиропотік до 2045 року становитиме відповідно 1 570 331 пас. та 1 349 634 пас.

- (240) Підґрунтям для опрацювання саме таких сценаріїв була Концепція. Розробка Концепції розпочалася в першому півріччі 2019 року та ґрунтувалася на аналізі статистичних даних пасажирських перевезень Міжнародного аеропорту «Дніпро» в попередні роки, з урахуванням яких та інших економічно-соціальних чинників здійснювався прогноз пасажироперевезень майбутніх періодів.
- (241) На основі згаданих даних було обрано найбільш реальний сценарій розвитку перевезень Міжнародного аеропорту «Дніпро» та прийнято його в якості «базового» в якому пасажиропотік в 2045 році становив би 4 019 094 тис. пасажирів.
- (242) З урахуванням періоду розробки Концепції очевидно, що вона не могла врахувати різке падіння пасажироперевезень, спричинене наслідками закриття кордонів, зупинки авіаційного сполучення через пандемію гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-COV-2.
- (243) З урахуванням викладеного, найбільш реалістичним сценарієм розвитку Міжнародного аеропорту «Дніпро» на сьогоднішній день є низький сценарій з темпами росту ВВП як у базовому сценарії Концепції, а саме пасажиропотік становитиме:
- 2021 рік – 418 200 пас;
 - 2022 рік – 456 500 пас;
 - 2023 рік – 497 400 пас;
 - 2024 рік – 538 900 пас;
 - 2025 рік – 581 200 пас;
 - 2026 рік – 623 800 пас;
 - 2027 рік – 666 500 пас;
 - 2028 рік – 709 500 пас;
 - 2029 рік – 752 700 пас;
 - 2030 рік – 796 100 пас;
 - 2031 рік – 840 100 пас;
 - 2032 рік – 885 600 пас;
 - 2033 рік – 931 800 пас;
 - 2034 рік – 978 900 пас;
 - 2035 рік – 1 027 100 пас;
 - 2036 рік – 1 076 300 пас;
 - 2037 рік – 1 126 600 пас;
 - 2038 рік – 1 177 900 пас;
 - 2039 рік – 1 230 400 пас;
 - 2040 рік – 1 284 100 пас;
 - 2041 рік – 1 338 900 пас;
 - 2042 рік – 1 394 900 пас;
 - 2043 рік – 1 452 100 пас;
 - 2044 рік – 1 510 600 пас;
 - 2045 рік – 1 570 300 пас.
- (244) Згідно з бізнес-планом пасажиропотік Міжнародного аеропорту «Дніпро» за 2016 рік становив 284 914 пас., 2017 рік – 276 954 пас., 2018 рік – 299 250 пас., 2019 рік – 346 360 пас., 2020 рік – 381 222 пас.
- (245) Відповідно до інформації, наданої під час розгляду Справи, зоною обслуговування Міжнародного аеропорту «Дніпро» є радіус 190 км. На такій відстані від Міжнародного аеропорту «Дніпро» знаходяться наступні аеропорти:
- комунальне підприємство «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» - 92,8 км;

- комунальне підприємство «Міжнародний аеропорт Кривий Ріг» - 188 км.

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

до комунального підприємства «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»:

- автомобілем – від 1 год. 20 хв. до 1 год. 50 хв. залежно від обраного маршруту;
- громадським транспортом (міжміське автобусне сполучення) - від 2 год. 45 хв. до 3 год. 20 хв. залежно від обраного маршруту;
- залізничне сполучення:
 - а) із використанням автомобіля (від залізничного вокзалу Дніпро до Міжнародного аеропорту «Дніпро» та від залізничного вокзалу Запоріжжя до Міжнародного аеропорту «Запоріжжя») від 2 год. 20 хв. до 2 год. 50 хв.;
 - б) із використанням громадського транспорту (від залізничного вокзалу Дніпро до Міжнародного аеропорту «Дніпро» та від залізничного вокзалу Запоріжжя до Міжнародного аеропорту «Запоріжжя») від 4 год. 5 хв. до 4 год. 35 хв.

до комунального підприємства «Міжнародний аеропорт Кривий Ріг»:

- автомобілем – від 1 год. 30 хв. до 4 год. 50 хв. залежно від обраного маршруту;
- громадським транспортом (міжміське автобусне сполучення) - від 4 год. 30 хв. до 6 год. 20 хв. залежно від обраного маршруту;
- залізничне сполучення:
 - а) із використанням автомобіля (від залізничного вокзалу Дніпро до Міжнародного аеропорту «Дніпро» та від залізничного вокзалу Кривий Ріг до Міжнародного аеропорту «Кривий Ріг») орієнтовно 4 год.;
 - б) із використанням громадського транспорту (від залізничного вокзалу Дніпро до Міжнародного аеропорту «Дніпро» та від залізничного вокзалу Кривий Ріг до Міжнародного аеропорту «Кривий Ріг») орієнтовно 6 год. 30 хв.

Отже, вимогу пункту 86 Керівних принципів авіації дотримано.

(247) *Пункти 97, 98 Керівних принципів авіації передбачають, що гранично допустимий розмір державної допомоги виражається у відсотках від допустимих витрат (максимальна інтенсивність допомоги). Допустимі витрати – це витрати, пов'язані з інвестиціями в інфраструктуру аеропорту, включаючи витрати на планування, інфраструктуру наземного обслуговування (наприклад, пояси багажу тощо) та обладнання аеропорту. Інвестиційні витрати, пов'язані з неавіаційною діяльністю (зокрема, парковка, готелі, ресторани та офіси), не підпадають під оцінку допустимості. Інвестиційні витрати, пов'язані з наданням послуг з наземного обслуговування (наприклад, автобуси, транспортні засоби тощо), не підпадають під оцінку допустимості, оскільки вони не є частиною наземної інфраструктури.*

(248) Відповідно до наданої, під час розгляду Справи Мінінфраструктури інформації кошти державної допомоги спрямовані у сумі 6 055 210 702,6 грн¹ на:

2019 рік.

- оцінка впливу на довкілля – 2 963 633,43 грн;
- виконання вишукувальних робіт – 2 794 268,41 грн;

¹ Сума зазначена без урахування коштів, які спрямовані на неекономічну діяльність.

- розроблення проектної документації – 28 636 976,40 грн;
 - проведення експертизи проектної документації – 1 798 710,00 грн;
 - підготовка території будівництва – 5 537 948,40 грн;
 - будівельні роботи (підготовчі роботи) – 2 336 149,14 грн;
- Залишок коштів в обсязі 155 932 314,18 грн перебуває на рахунку у ДП «Фінансування інфраструктурних проєктів»

2021 рік.

- підготовлення території будівництва – 17 339 900,00 грн;
- об'єкти основного призначення – 1 048 602 760,00 грн;
- аеродромно-планувальні роботи (земляні роботи та штучне покриття);
- об'єкти енергетичного господарства – 20 726 580,00 грн;
- об'єкти транспортного господарства і зв'язку – 4 421 772,00 грн;
- зовнішні мережі та споруди водопостачання, водовідведення – 85 000 000,00 грн;
- благоустрій та озеленення території – 5 191 280,00 грн;
- освітлення перону;
- покриття КТПН ОРЛ;
- тимчасові будівлі та споруди – 1 545 490,00 грн;
- здійснення авторського та технічного нагляду – 16 241 309,77 грн;
- науково-технічний супровід – 1 093 500,00 грн;
- утримання служби замовника – 10 666 739,86 грн;
- послуги інженера-консультанта – 10 621 155,50 грн;
- вартість проектно-вишукувальних робіт стадія «Р» - 13 630 496,40 грн;
- плата за земельну ділянку, відведену під будівництво – 33 295 571,37 грн;
- втрати сільськогосподарського виробництва, спричинених вилученням сільськогосподарських угідь – 4 342 685,00 грн;
- вартість об'єктів нерухомості, розташованих на земельних ділянках – 127 280 760,00 грн.

2022 рік.

- виконання земляних (аеродромно-планувальних) робіт – 531 333 978,00 грн;
- влаштування нової штучної злітно-посадкової смуги, руліжних доріжок, перону – 1 058 680 407,88 грн;
- влаштування зовнішніх мереж електропостачання, водопостачання, водовідведення (каналізації) – 382 200 842,00 грн;
- здійснення авторського та технічного нагляду – 25 771 096,31 грн;
- науково-технічний супровід – 1 274 940,00 грн;
- утримання служби замовника – 16 987 770,88 грн;
- послуги інженера-консультанта – 16 915 173,56 грн;
- вартість проектно-вишукувальних робіт стадія «Р» - 14 432 268,00 грн;
- плата за земельну ділянку, відведену під будівництво – 33 295 571,37 грн;
- витрати на отримання дозволу на спецводокористування та затвердження ГДС - 48 864,00 грн;
- витрати на формування страхового фонду документації – 25 812,00 грн;
- витрати на оплату послуг з отримання сертифіката – 28 329,60 грн;
- витрати на утилізацію сміття – 6 709 976,40 грн.

2023 рік.

- виконання земляних (аеродромно-планувальних) робіт – 207 693 041,00 грн;

- влаштування нової штучної злітно-посадкової смуги, руліжних доріжок, перону – 1 740 658 936,51 грн;
- влаштування зовнішніх мереж електропостачання, водопостачання, водовідведення (каналізації) – 40 402 931,00 грн;
- здійснення авторського та технічного нагляду – 10 267 103,52 грн;
- науково-технічний супровід – 729 000,00 грн;
- утримання служби замовника – 6 716 095,68 грн;
- послуги інженера-консультанта – 6 687 394,20 грн;
- вартість проектно-вишукувальних робіт стадія «Р» - 6 798 157,20 грн;
- плата за земельну ділянку, відведену під будівництво – 16 647 785,69 грн;
- витрати на формування страхового фонду документації – 5 724,00 грн;
- витрати на оплату послуг з отримання сертифіката – 14 164,80 грн;
- витрати на льотні перевірки наземних засобів та ін. – 5 245 390,80 грн;
- витрати на утилізацію сміття – 561 883,20 грн;

2024 рік.

- виконання земляних (аеродромно-планувальних) робіт – 129 364 117, грн;
- влаштування нової штучної злітно-посадкової смуги, руліжних доріжок, перону – 143 524 659,76 грн;
- влаштування зовнішніх мереж електропостачання, водопостачання, водовідведення (каналізації) – 4 762 139,00 грн;
- здійснення авторського та технічного нагляду – 7 848 476,56 грн;
- науково-технічний супровід – 547 560,00 грн;
- утримання служби замовника – 5 135 837,71 грн;
- послуги інженера-консультанта – 5 113 889,68 грн;
- вартість проектно-вишукувальних робіт стадія «Р» - 6 109 388,40 грн;
- плата за земельну ділянку, відведену під будівництво – 16 647 785,69 грн;
- витрати на формування страхового фонду документації – 4 464,00 грн;
- витрати на оплату послуг з отримання сертифіката – 14 164,80 грн;
- витрати на льотні перевірки наземних засобів та ін. – 5 245 390,80 грн;
- витрати на утилізацію сміття – 760 191,60 грн.

є допустимими витратами, оскільки вони пов'язані з інвестицією в інфраструктуру аеропорту.

Отже, вимогу пунктів 97, 98 Керівних принципів авіації дотримано.

(249) Відповідно до пункту 101 Керівних принципів авіації максимально дозволена інтенсивність допомоги буде становити до 75 відсотків для аеропортів, що мають менше одного мільйона пасажирів. Відповідна кількість пасажирів – це середньорічний пасажиропотік протягом двох фінансових років, що передують року, в якому було повідомлено про допомогу або фактично надано.

(250) Враховуючи викладене, якщо брати пасажиропотік Міжнародного аеропорту «Дніпро» протягом двох фінансових років, що передують року, в якому допомогу повідомлено, а це 2019 рік та 2020 рік, то він становить 727 582 пасажирів. Якщо порівнювати пасажиропотік двох фінансових років, що передують року, в якому фактично надано допомогу, а це 2017 рік та 2018 рік, в такому випадку пасажиропотік становить 576 204 пасажирів.

(251) Отже, пасажиропотік Міжнародного аеропорту «Дніпро» протягом двох фінансових років, що передують року, в якому допомогу повідомлено або фактично надано, не

перевищує одного мільйона пасажирів, що відповідає пункту 101 Керівних принципів авіації.

- (252) *Відповідно до пункту 100 Керівних принципів авіації при підрахунку інтенсивності державної допомоги до уваги береться розрив фінансування, і інтенсивність державної допомоги не повинна перевищувати суму розриву фінансування, тобто сума інвестиційної допомоги не повинна перевищувати різниці між прийнятними витратами та операційною вигодою інвестиції. Операційний прибуток вираховується з відповідних витрат заздалегідь, на основі розумних прогнозів або за механізмом попередження заборгованості.*
- (253) Загальний обсяг державної допомоги (інвестиційної допомоги) за рахунок державного бюджету становить 6 055 210 702,6 грн.
- (254) Проте, для того щоб підрахувати інтенсивність державної допомоги, потрібно розрахувати розрив фінансування, що є різницею між прийнятними витратами та операційною вигодою інвестиції.
- (255) ДП «Фінансування інфраструктурних проектів» повідомило, що період амортизації новозбудованого аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» становить 21 рік, а саме після введення в експлуатацію 31.12.2023 до 2045 року включно.
- (256) ДП «Фінансування інфраструктурних проектів» також надало інформацію, що проект будівництва аеродрому фактично є неокупним в горизонті періоду бізнес-плану, тобто навіть при наявності доходу від операційної діяльності, загальним обсягом близько 6,7 млрд грн, аеродром планово працюватиме зі збитками, принаймні в період до 2045 року.
- (257) Це пов'язане з тим, що фактично аеродром зможе почати працювати не раніше 2024 року, а спрогнозувати модель його експлуатації (чинну нормативно-правову базу, політику держави з відповідних питань тощо) на такий період і відповідно прогнозно визначити витрати, які має понести майбутній його експлуатант, на сьогоднішній день неможливо. Також на сьогоднішній день вкрай важко спрогнозувати витрати, які буде нести майбутній експлуатант в частині проведення поточних/капітальних ремонтів покриттів аеродрому, оскільки на сьогоднішній день вони ще не існують. Таким чином, фактичні вихідні потоки (витрати експлуатанта) можуть виявитися меншими, ніж заплановано бізнес-планом.
- (258) Відповідно до матеріалів Справи, сума прийнятних витрат, яка спрямована на розвиток інфраструктури Міжнародного аеропорту «Дніпро», становить 9 606 950 702,6 грн, з урахуванням державних коштів, коштів приватного інвестора та коштів майбутнього експлуатанта, а саме:
- будівництво аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» - 6 055 210 702,6 грн;
 - будівництво терміналу - 1 913 800 000 грн;
 - інвестиції в експлуатацію та утримання аеродрому, загальний обсяг інвестицій в період до 2045 року становитиме прогнозно 1 637 940 000 грн.
- (259) Враховуючи зазначене, розрив фінансування відповідатиме сумі прийнятних витрат, яка спрямована на розвиток інфраструктури Міжнародного аеропорту «Дніпро», оскільки за період амортизації аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», а саме, за 21 рік, не передбачено отримання прибутку, оскільки аеродром планово працюватиме зі збитками, принаймні в період до 2045 року, та становитиме 9 606 950 702,6 грн.

- (260) Отже, загальний обсяг державної допомоги (інвестиційної допомоги) за рахунок державного бюджету, яка становить 6 055 210 702,6 грн, не перевищує розриву фінансування, що відповідає пункту 100 Керівних принципів авіації.
- (261) Водночас, розрив фінансування для підрахунку допустимості державної допомоги був розрахований з урахуванням нульового прибутку, за період амортизації аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» до 2045 року.
- (262) При цьому розмір прибутку і відповідно розрив фінансування напряму залежать від майбутнього пасажиропотоку в період з 2024 по 2045 роки.
- (263) Згідно з бізнес-планом та відповідно до інформації, наданої ДП «Фінансування інфраструктурних проєктів» листом від 09.06.2021 № 808/06-21 (вх. № 8-01/8236 від 14.06.2021), пасажиропотік Міжнародного аеропорту «Дніпро» до 2045 року становитиме 1 570 300 пас з урахуванням низького сценарію з темпами росту ВВП як у базовому сценарії, який був обраний для подальшої роботи Міжнародного аеропорту «Дніпро».
- (264) Проте, в бізнес-плані представлено також високий сценарій (з темпами росту ВВП на 10% вище базового сценарію), пасажиропотік до 2045 року становитиме 4 596 094 пас та базовий сценарій, пасажиропотік до 2045 року становитиме 4 019 094 пас. Розвиток Міжнародного аеропорту «Дніпро» в майбутньому також можливий відповідно до зазначених сценаріїв, в залежності від того наскільки ефективно буде працювати аеропорт.
- (265) Отже, відсоток інтенсивності державної допомоги може бути змінено в залежності від того сценарію розвитку, згідно з яким буде розвиватися Міжнародний аеропорт «Дніпро» в майбутньому.
- (266) У разі, якщо в майбутньому розвиток Міжнародного аеропорту «Дніпро» піде по іншому сценарію, а саме: високому чи базовому з відповідним збільшенням пасажиропотоку аеропорту в порівнянні з низьким сценарієм, відповідно може з'явитися і прибуток. Збільшення прибутку в свою чергу призведе до зменшення розриву фінансування та відповідно до зменшення інтенсивності державної допомоги.
- (267) ***Разом із тим, відповідно до пункту 100 Керівних принципів авіації максимально дозволена інтенсивність допустимої державної допомоги може становити до 75 відсотків.***
- (268) Інтенсивність допустимої державної допомоги це відсоток загального обсягу державної допомоги (інвестиційної допомоги) за рахунок державного бюджету від суми прийнятних витрат, яка спрямована на розвиток інфраструктури Міжнародного аеропорту «Дніпро», а саме: $6\,055\,210\,702,6 \text{ грн} * 100 \% / 9\,606\,950\,702,6 \text{ грн} = 63 \%$.
- (269) Отже, інтенсивність допустимої державної допомоги становить 63 %.
- (270) Разом з тим, інтенсивність допустимої державної допомоги була розрахована на підставі даних, наданих Мінінфраструктури та ДП «Фінансування інфраструктурних проєктів», тому у разі зміни динаміки показників пасажироперевезень та прибутковості за період амортизації аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» до 2045 року, виникне необхідність в перерахунку розриву фінансування та інтенсивності державної допомоги відповідно.

(271) Враховуючи викладене, державна допомога у формі бюджетних асигнувань, спрямована на здійснення заходів з проектування та будівництва аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», що виділяється на підставі бюджетної програми 3107030 «Проектування та будівництво аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпропетровськ», ДП «Фінансування інфраструктурних проектів» та експлуатанту аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» на період з 31.10.2019 по 31.12.2019 у сумі 200 000 000 грн та на період з 01.01.2021 по 31.12.2024 у сумі 5 855 210 702,6 грн з інтенсивністю в 63 відсотки, є **допустимою для конкуренції** відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», за умови виконання Мінінфраструктури, таких зобов'язань:

1) забезпечити, щоб процедура відбору майбутнього експлуатанта аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» була відкритою, конкурентною, прозорою та недискримінаційною. З цією метою надавач державної допомоги має:

- погодити з Уповноваженим органом з питань державної допомоги порядок такого відбору до початку його проведення;

2) забезпечити, щоб Міжнародний аеропорт «Дніпро» був відкритим для всіх потенційних авіаперевізників і не повинен використовуватися одним авіаперевізником;

3) у разі зміни динаміки показників пасажироперевезень Міжнародного аеропорту «Дніпро» та прибутковості за період амортизації аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» до 2045 року, подати повідомлення до Уповноваженого органу про внесення змін до умов чинної державної допомоги у відповідності до Порядку 2-рп, враховуючи, що розрив фінансування для підрахунку допустимості державної допомоги був розрахований з урахуванням нульового прибутку за вказаний період амортизації аеродрому, а зміна зазначених показників призведе до необхідності перерахунку розриву фінансування та інтенсивності державної допомоги відповідно. З метою контролю за зміною динаміки показників пасажироперевезень Надавач державної допомоги має:

- наприкінці кожного року надання державної допомоги, але не пізніше ніж до 31 грудня поточного року надавати Уповноваженому органу інформацію про здійснені заходи з моніторингу та контролю фактичного використання державної допомоги, визначеної в рішенні;

- після закінчення терміну дії бюджетної програми 3107030 «Проектування та будівництво аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпропетровськ», яка є підставою для надання державної допомоги, надати Уповноваженому органу з питань державної допомоги інформацію про всю фактично надану державну допомогу, визначену в рішенні;

- після введення в експлуатацію аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» з 31.12.2023 до 2045 року включно кожного року, але не пізніше ніж до 31 грудня поточного року надавати Уповноваженому органу з питань державної допомоги звітність щодо пасажиропотоку Міжнародного аеропорту «Дніпро» за попередній рік;

- після введення в експлуатацію аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» з 31.12.2023 до 2045 року включно кожного року, але не пізніше ніж до 31 грудня поточного року надавати Уповноваженому органу з питань державної допомоги звітність щодо отриманого прибутку за попередній рік.

(272) У разі недотримання зобов'язань, викладених у цьому рішенні, надання державної допомоги на здійснення заходів з проектування та будівництва аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» може призвести до визнання її незаконною та недопустимою для конкуренції і подальшого повернення до бюджету.

(273) 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».

(274) На подання з попередніми висновками від 02.07.2021 № 500-26.15/20-21-ДД/314-спр Мінінфраструктури листом від 07.07.2021 № 2387/48/14-21 (вх. № 6-01/9524 від 07.07.2021) повідомило про відсутність зауважень та заперечень.

Враховуючи викладене, керуючись статтею 7 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 8 і 11 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та пунктом 1 розділу IX Порядку розгляду справ про державну допомогу суб'єктам господарювання, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 12 квітня 2016 року № 8-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 06 травня 2016 року за № 686/28816, за результатами опрацювання всіх обставин справи, Антимонопольний комітет України

ПОСТАНОВИВ:

1. Визнати, що підтримка у формі бюджетних асигнувань, на здійснення заходів, які пов'язані із забезпеченням безпеки аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», що виділяється Міністерством інфраструктури України на підставі бюджетної програми 3107030 «Проектування та будівництво аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпропетровськ», Державному агентству інфраструктурних проектів України та державному підприємству «Фінансування інфраструктурних проектів» на період з 01.01.2022 по 31.12.2023 у сумі 169 867 362 (сто шістьдесят дев'ять мільйонів вісімсот шістьдесят сім тисяч триста шістьдесят дві гривні) 40 копійок, **не є державною допомогою** відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

2. Визнати, що підтримка у формі бюджетних асигнувань, на здійснення заходів з проектування та будівництва аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», що виділяється Міністерством інфраструктури України на підставі бюджетної програми 3107030 «Проектування та будівництво аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпропетровськ», Державному агентству інфраструктурних проектів України на період з 31.10.2019 по 31.12.2019 у сумі 200 000 000 (двісті мільйонів) гривень та на період з 01.01.2021 по 31.12.2024 у сумі 5 855 210 702 (п'ять мільярдів вісімсот п'ятдесят п'ять мільйонів двісті десять тисяч сімсот дві гривні) 60 копійок, **не є державною допомогою** відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

3. Визнати, що підтримка у формі бюджетних асигнувань, на здійснення заходів з проектування та будівництва аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», що виділяється Міністерством інфраструктури України на підставі бюджетної програми 3107030 «Проектування та будівництво аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпропетровськ», державному підприємству «Фінансування інфраструктурних проектів» та експлуатанту аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» на період з 31.10.2019 по 31.12.2019 у сумі 200 000 000 (двісті мільйонів) гривень та на період з 01.01.2021 по 31.12.2024 у сумі 5 855 210 702 (п'ять мільярдів вісімсот п'ятдесят п'ять мільйонів двісті десять тисяч сімсот дві гривні) 60 копійок, **є державною допомогою** відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

4. Визнати, що державна допомога у формі бюджетних асигнувань, на здійснення заходів з проектування та будівництва аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро», що виділяється Міністерством інфраструктури України на підставі бюджетної програми 3107030 «Проектування та будівництво аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпропетровськ», державному підприємству «Фінансування інфраструктурних проектів» та експлуатанту аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» на період з 31.10.2019 по 31.12.2019 у сумі 200 000 000 (двісті мільйонів) гривень та на період з 01.01.2021 по 31.12.2024 у сумі

5 855 210 702 (п'ять мільярдів вісімсот п'ятдесят п'ять мільйонів двісті десять тисяч сімсот дві гривні) 60 копійок, з інтенсивністю в 63 (шістдесят три) відсотки, є **допустимою для конкуренції** відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», за умови виконання Міністерством інфраструктури України, таких зобов'язань:

1) забезпечити, щоб процедура відбору майбутнього експлуатанта аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» була відкритою, конкурентною, прозорою та недискримінаційною. З цією метою надавач державної допомоги має:

- погодити з Уповноваженим органом з питань державної допомоги порядок такого відбору до початку його проведення;

2) забезпечити, щоб Міжнародний аеропорт «Дніпро» був відкритим для всіх потенційних авіаперевізників і не повинен використовуватися одним авіаперевізником;

3) у разі зміни динаміки показників пасажироперевезень Міжнародного аеропорту «Дніпро» та прибутковості за період амортизації аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» до 2045 року, подати повідомлення до Уповноваженого органу про внесення змін до умов чинної державної допомоги у відповідності до Порядку подання та оформлення повідомлень про нову державну допомогу та про внесення змін до умов чинної державної допомоги, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 04.03.2016 № 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, враховуючи, що розрив фінансування для підрахунку допустимості державної допомоги був розрахований з урахуванням нульового прибутку за вказаний період амортизації аеродрому, а зміна зазначених показників призведе до необхідності перерахунку розриву фінансування та інтенсивності державної допомоги відповідно. З метою контролю за зміною динаміки показників пасажироперевезень надавач державної допомоги має:

- наприкінці кожного року надання державної допомоги, але не пізніше ніж до 31 грудня поточного року надавати Уповноваженому органу з питань державної допомоги інформацію про здійснені заходи з моніторингу та контролю фактичного використання державної допомоги, визначеної в рішенні;

- після закінчення терміну дії бюджетної програми 3107030 «Проектування та будівництво аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпропетровськ», яка є підставою для надання державної допомоги, надати Уповноваженому органу з питань державної допомоги інформацію про всю фактично надану державну допомогу, визначену в рішенні;

- після введення в експлуатацію аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» з 31.12.2023 до 2045 року включно кожного року, але не пізніше ніж до 31 грудня поточного року надавати Уповноваженому органу з питань державної допомоги звітність щодо пасажиропотоку Міжнародного аеропорту «Дніпро» за попередній рік;

- після введення в експлуатацію аеродрому Міжнародного аеропорту «Дніпро» з 31.12.2023 до 2045 року включно кожного року, але не пізніше ніж до 31 грудня поточного року надавати Уповноваженому органу з питань державної допомоги звітність щодо отриманого прибутку за попередній рік.

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.