



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ ТИМЧАСОВОЇ АДМІНІСТРАТИВНОЇ КОЛЕГІЇ

20 серпня 2021 р.

Київ

№ 114-р/тк

Про допустимість нової державної допомоги для конкуренції

Тимчасова адміністративна колегія Антимонопольного комітету України, розглянувши подання Департаменту моніторингу і контролю державної допомоги від 16.08.2021 № 500-01/343-п та повідомлення про нову індивідуальну державну допомогу, надіслане Міністерством інфраструктури України за реєстраційним номером у базі даних 58927 (вх. № 1266-ПДД/2 від 07.05.2020), яке було подано відповідно до статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та за формою, що передбачена додатком 1 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 зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 04.04.2016 за № 501/28631 (із змінами, внесеними розпорядженням Антимонопольного комітету України від 13.09.2018 № 18-рп, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 27.11.2018 за № 1337/32789),

ВСТАНОВИЛА:

1. ПОРЯДОК ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ДЕРЖАВНУ ПІДТРИМКУ

- (1) На Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 58927 (вх. № 1266-ПДД/2 від 07.05.2020), Міністерством інфраструктури України відповідно до статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про нову державну допомогу (далі – Повідомлення 1).
- (2) Листом від 21.05.2021 № 500-29/08-7694 Повідомлення 1 залишено без руху та запитано додаткову інформацію.
- (3) Міністерством інфраструктури України надано додаткову інформацію листом від 17.06.2021 № 7461/48/10-21 (вх. № 6-08/8482 від 17.06.2021).
- (4) Міністерство інфраструктури України надало додаткову інформацію, яка надійшла на Портал державної допомоги за реєстраційним номером у базі даних 60669 (вх. № 1359-ПДД/1 від 24.06.2021).
- (5) Листом від 29.07.2021 № 2793/48/14-21 (вх. № 6-08/10744 від 30.07.2021) Міністерством інфраструктури України надано додаткову інформацію.

2. ВІДОМОСТІ ТА ІНФОРМАЦІЯ ВІД НАДАВАЧА ПІДТРИМКИ

2.1. Надавач підтримки

- (6) Міністерством інфраструктури України (далі – Мінінфраструктури, Надавач) (01135, м. Київ, просп. Перемоги, 14, ідентифікаційний код юридичної особи 37472062).

2.2. Отримувач підтримки

- (7) Обласне комунальне підприємство «Міжнародний аеропорт Рівне» (далі – ОКП «МА РІВНЕ», Підприємство) (35360, с. Велика Омеляна, Рівненський р-н, Рівненська обл., вул. Авіаторів, 5-А, ідентифікаційний код юридичної особи 31620337).

2.3. Мета (ціль) підтримки

- (8) Приведення аеропортової інфраструктури у відповідність із міжнародними стандартами.

2.4. Очікуваний результат

- (9) Очікуваним результатом є:
- проектування та капітальний ремонт огорожі ОКП «МА РІВНЕ»;
 - проектування та реконструкція радіотехнічних засобів навігації та посадки аеродромного комплексу, обладнання ОКП «МА РІВНЕ»;
 - сприяння інвестиційному клімату в Рівненській, Волинській, Житомирській, Хмельницькій та Тернопільській областях;
 - збільшення робочих місць у регіоні в суміжних галузях (логістика, транспорт, туризм, готельний та ресторанний бізнес);
 - збільшення надходжень до місцевого бюджету.

2.5. Підстава для надання підтримки

- (10) Повітряний кодекс України.
- (11) Господарський кодекс України.
- (12) Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації».
- (13) Закон України «Про захист прав споживачів».
- (14) Постанова Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 126 «Про затвердження Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року».
- (15) Постанова Кабінету Міністрів України від 09.06.2021 № 604 «Про затвердження Порядку використання коштів, передбачених у державному бюджеті для фінансового забезпечення заходів з розвитку аеропортової інфраструктури».
- (16) Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430 «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року».

- (17) Розпорядження Кабінету Міністрів України від 24.03.2021 № 276 «Про затвердження плану пріоритетних дій Уряду на 2021 рік»
- (18) Наказ Міністерства інфраструктури України від 07.05.2013 № 286 «Про затвердження Правил аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у цивільній авіації України».
- (19) Закон України «Про Державний бюджет України на 2021 рік»; КПКВК 3101290 «Фінансове забезпечення заходів з розвитку аеропортної інфраструктури» (Спеціальний фонд Державного бюджету України на 2021 рік).
- (20) Наказ Державної авіаційної служби України № 849 від 06.11.2017 «Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для сертифікації аеродромів».
- (21) Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2023 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 126 (далі – Програма 2023).

2.6. Форма підтримки

- (22) Інша форма. Кошти державного бюджету, передбачені Законом України «Про Державний бюджет України на 2021 рік» за спеціальним фондом бюджетної програми КПКВК 3101290 «Фінансове забезпечення заходів з розвитку аеропортної інфраструктури».

2.7. Обсяг підтримки

Загальний обсяг підтримки – 75 730 000 грн.

2.8. Тривалість підтримки

- (23) З 01.07.2021 по 31.12.2021.

3. ІНФОРМАЦІЯ ЩОДО ПРОГРАМИ

- (24) Відповідно до пункту 1.1 статті 1 Статуту ОКП «МА РІВНЕ», затвердженого рішенням Рівненської обласної ради від 04.10.2016 № 338 (далі – Статут), ОКП «МА РІВНЕ» є правонаступником усіх прав та обов'язків державного підприємства «Міжнародний аеропорт Рівне». Засновником та власником Підприємства є територіальні громади сіл, селищ, міст Рівненської області в особі Рівненської обласної ради.
- (25) Відповідно до пункту 2.1 статті 2 Статуту Підприємство створене з метою забезпечення суспільних потреб територіальних громад сіл, селищ, міст Рівненської області, установ та організацій у прийманні та відправленні повітряних суден, здійсненні їх комерційного, наземного та технічного обслуговування, обслуговуванні пасажирів, багажу, пошти та вантажів, а також надання всіх інших авіаційних та неавіаційних послуг авіакомпаніям, клієнтам, іншим юридичним та фізичним особам, здійснення різних видів непрофільної діяльності. Підприємство здійснює експлуатацію аеродрому, аеровокзалу, засобів зберігання та заправки пально-мастильних матеріалів, засобів

забезпечення технологічних процесів в зоні аеропорту теплом, електроенергією, транспортом.

- (26) Відповідно до пункту 4.2 статті 4 Статуту майно Підприємства є спільною власністю територіальних громад сіл, селищ, міст Рівненської області і закріплюється за Підприємством на праві господарського відання.
- (27) Витрати будуть обґрунтовані згідно з виконаними роботами на підставі договорів, актів виконаних робіт та проектно-кошторисної документації:
- Договір № 5 на розроблення проектно-кошторисної документації «Капітальний ремонт покриття руліжної доріжки ОКП «МА РІВНЕ» від 29.03.2021 року між Департаментом з питань будівництва та архітектури Рівненської обласної державної адміністрації та товариством з обмеженою відповідальністю «ОРБІТА БУДПРОЕКТ»;
 - Договір № 6 на розроблення проектно-кошторисної документації «Капітальний ремонт покриття перону ОКП «МА РІВНЕ» від 29.03.2021 року між Департаментом з питань будівництва та архітектури Рівненської обласної державної адміністрації та товариством з обмеженою відповідальністю «ОРБІТА БУДПРОЕКТ»;
 - Договір № 3 на розроблення проектно-кошторисної документації «Реконструкція радіотехнічних засобів навігації та посадки аеродромного комплексу ОКП «МА РІВНЕ» від 26.02.2021 року між Департаментом з питань будівництва та архітектури Рівненської обласної державної адміністрації та товариством з обмеженою відповідальністю «Елар-Телеком»;
 - Договір № 7 на розроблення проектно-кошторисної документації «Капітальний ремонт покриття огорожі ОКП «МА РІВНЕ» від 29.03.2021 року між Департаментом з питань будівництва та архітектури Рівненської обласної державної адміністрації та товариством з обмеженою відповідальністю «НЕЗАЛЕЖНА ЕНЕРГОСЕРВІСНА КОМПАНІЯ»;
 - Договір № 1 на розроблення проектно-кошторисної документації «Реконструкція системи світлосигнального обладнання ОКП «МА РІВНЕ» від 24.02.2021 року між Департаментом з питань будівництва та архітектури Рівненської обласної державної адміністрації та товариством з обмеженою відповідальністю «ІНТЕГРАЛ СИСТЕМС».
- Реалізація 5 вищеперерахованих проектів відповідно до державної програми фінансування передбачає проведення будівельних робіт, закупівлю матеріалів, обладнання та їх монтаж. Державна підтримка відповідно до 5 проектів допоможе ОКП «МА РІВНЕ» утримувати статус «Міжнародного», проходити сертифікацію, відповідати міжнародним нормам ІСАО, що у свою чергу дозволить приймати сучасні літаки, організувати регулярні сполучення, та в подальшому дозволить заробляти, сплачувати податки тощо.
- (28) Закупівля робіт на реалізацію 5 проектів буде проводитися відповідно до вимог Закону України «Про публічні закупівлі» з використанням електронної системи закупівель Prozorro. У разі, якщо після проведення закупівлі робіт через систему закупівель Prozorro буде досягнута економія бюджетних коштів, вони будуть повернуті до бюджету відповідно до вимог статті 57 Бюджетного кодексу України, п. 14.4 наказу Міністерства фінансів України від 23.08.2012 № 938 та пункту 9 постанови Кабінету Міністрів України від 15.12.2010 № 1132.
- (29) Надавачем зазначено альтернативи як дістатися до аеропортів конкурентів залізничними, автомобільними шляхами:
- Рівне – Київ: автобус, потяг, автомобіль;
 - Рівне – Львів: автобус, потяг, автомобіль.

- (30) Віддаленість ОКП «МА РІВНЕ» від основних аеропортів конкурентів у кілометрах та часовому вимірі:
- Рівне – Аеропорт «Київ» – 328 км: потяг 7-8 год, автобус 6-7 год, автомобіль 4-5 год;
 - Рівне – Аеропорт «Бориспіль» – 360 км: потяг 10-12 год, автобус 7-8 год, автомобіль 5-6 год;
 - Рівне – Львівський – 217 км: потяг 3-4 год, автобус 4-5 год, автомобіль 2,5-3,5 год.

(31) ОКП «МА РІВНЕ» є одним з основних виходів північно-західної України в Європу і у світ. Аеропорт забезпечує можливість використання всіх переваг мережі всесвітньої авіації. Поблизу знаходиться великий залізничний вузол Здолбунів. В аеропорту присутні прикордонна та митна служби. Території в 30-кілометровій зоні не насичені будівництвом, що стає потенційно цікавим для розвитку логістики на шляху Азія – Європа. Мала відстань до країн Європейського Союзу та Республіки Білорусь.

(32) ОКП «МА РІВНЕ» не надається компенсація витрат на здійснення послуг в аеропорту, тому не розраховується компенсація на витрати.

(33) Ставки оплати за аеропортове обслуговування повітряних суден і пасажирів, пов'язане із забезпеченням: посадки-зльоту повітряних суден, обслуговування пасажирів в аеровокзалі, наднормативної стоянки повітряних суден, авіаційної безпеки в аеропортах України, встановлені аеропортовими зборами за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 14.04.2008 № 433, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 14.05.2008 за № 408/15099.

(34) Інформація щодо обсягу пасажиропотоку ОКП «МА РІВНЕ» за 2019-2021 роки:

	2019	2020	січень-травень 2021
Пасажиропотік, тис. пасажирів	11,177	0,008	0,095

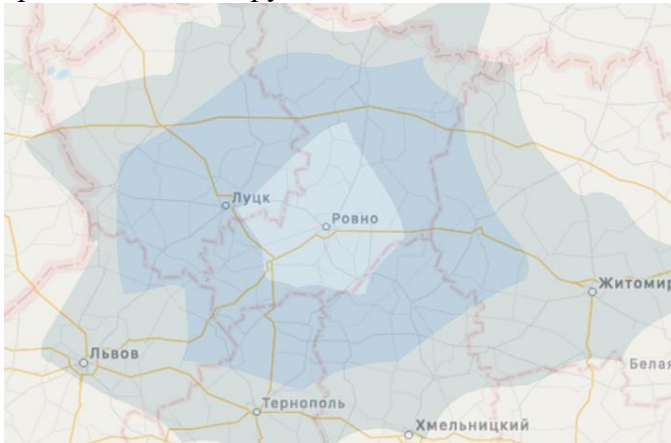
(35) Інформація щодо обсягу вантажопотоку ОКП «МА РІВНЕ» за 2019-2021 роки:

	2019	2020	січень-травень 2021
Вантажопотік, тис. тонн	0	0	0

(36) Аеропорт «Рівне» має вигідне розташування, близько до кордонів з країнами Східної Європи. В зону охоплення аеропорту потрапляють великі міста України: Луцьк (70 км), Житомир (187 км), Хмельницький (193 км), Тернопіль (162 км), Львів (232 км). Також завдяки зручному розташуванню населення міста Рівне та наближених районів Рівненської області можна дістатися до аеропорту протягом 60-ти хвилинної подорожі, тоді як мешканці віддалених районів Рівненської області витратять на дорогу до аеропорту орієнтовно дві години. Загалом у зону охоплення аеропорту потрапляє близько 6 млн осіб. Завдяки своєму географічному розташуванню місто Рівне зручно поєднане транспортними магістралями зі столицею України (траса Е40) та Європейськими містами (автомагістраль А4). Розгалужена мережа автомобільних доріг дає змогу організувати зручний під'їзд пасажирів як в межах області, так і з сусідніх регіонів.

Протягом останніх десяти років туристична сфера Рівненщини не мала значного попиту з боку туристів, обслугованих туроператорами та турагентами. Основу аудиторії в'їзного туризму до 2011 року становили вітчизняні мандрівники, однак у наступних роках рівень відвідувань області скоротився майже втричі.

Водночас виїзний туризм демонструє позитивну тенденцію. З 2015 року попит з боку туристів забезпечив зростання числа туристичних операторів, що розпочали працювати в регіоні. Починаючи з 2016 року з аеропорту «Рівне» здійснювались сезонні чартерні перевезення туристичного характеру до Анталії (Туреччина) та Шарм-ель-Шейх (Єгипет). При цьому близькість кордону створює передумови для формування попиту і білоруських пасажирів: 40-50% завантаженості чартерних рейсів забезпечується громадянами Білорусі.



Зона охоплення Міжнародного аеропорту «Рівне»

Джерело: ДО «Агенція з питань підтримки державно-приватного партнерства»

- (37) Зростання пасажиропотоку в сегменті міжнародного сполучення (Анталія, Шарм-ель-Шейх), що почалось у 2016 році, стало запорукою зростання загального обсягу пасажиропотоку в аеропорту «Рівне». Протягом 2010-2019 років обсяг перевезень пасажирів зростав у середньому на 20% (з 1760 до 11184 пасажирів на рік). Найбільший приріст спостерігався саме в динаміці 2015 – 2019 років, коли у 2016 році з аеропорту почали здійснюватися чартерні перельоти із середньою пасажиромісткістю 150 осіб на рейс: з 753 пасажирів у 2015 році до 11184 пасажирів на рік у 2019.
- (38) Зі збільшенням пасажиропотоку у 2016 році авіакомпанія «Браво» (у 2019 році спільно з авіакомпанією «Буковина») виконувала найбільшу кількість замовлень чартерних рейсів (на 2019 рік - 93%). В цілому Браво, Анда Ейр та Буковина обслуговують майже весь пасажиропотік аеропорту «Рівне». Крім чартерних рейсів з великою пасажиромісткістю також обслуговується значна кількість рейсів з малою кількістю пасажирів на борту (до 10 осіб на борту) за замовленням інших операторів або приватних осіб; одноразово виконувались замовлення на перельоти пасажиромісткістю більше 30 осіб на рейс до країн Європи (Бельгія, Чехія та Румунія). Проте частка таких замовлень в обслуговуванні загального пасажиропотоку в 2016-2019 роках не перевищувала 8%.
- Напрями європейського сполучення потенційно можна вважати рейсо- та пасажиромісткими. За результатами опитування проведеного зусиллями громадської організації «Україна без бар'єрів» більше 30% опитуваних в західних областях країни планують подорож до країн Європи. На сьогодні з Рівненської області здійснюється близько 150 автобусних рейсів на день до країн ЄС, у цьому ж напрямі транзитом

проходить близько 60 автобусних рейсів на день. Ключові факти для побудови прогнозу попиту на майбутні авіаперевезення:

- велика кількість рейсів до Польщі пояснюється значною за обсягами діаспорою українців, що живуть і працюють там;
- більшість європейських маршрутів направлена на північ Польщі;
- частота рейсів вказує на наявність стабільного попиту на перевезення до країн Європи, особливо Польщі.

У сегменті внутрішнього сполучення регулярні та/або чартерні рейси відсутні, на сьогодні здебільшого здійснюються перельоти на замовлення приватних осіб. Пасажиромісткість таких рейсів рідко перевищує 8 осіб на рейс. Проте за умови здійснення правильної цінової політики та інших заходів щодо стимулювання попиту попередньо вбачається перспективним налагодження регулярних рейсів до найбільших міст країни.

В умовах пандемії важко прогнозувати пасажиропотоки, але до кризи показники розвитку національної економіки свідчать про її відновлення та дають змогу стверджувати про наявність позитивного прогнозу в довгостроковій перспективі.

Розрахунок пасажиропотоку до кризи:

	2022	2023	2024	2025	2026
Пасажиропотік, тис. пасажирів	20,8	23,1	92,4	162,4	240,4

Прогнозовані дані щодо вантажопотоку ОКП «МА РІВНЕ»:

	2022	2023	2024	2025	2026
Вантажопотік, тис. тонн	1,2	3,6	7,8	11,4	16,9

- (39) Державна підтримка в розмірі 75,73 млн грн збільшить вартість основних фондів Підприємства, які необхідні для дотримання сертифікаційних вимог. Також, можливе збільшення обсягів повітряних суден за рахунок покращення штучних покриттів аеродрому.

	2022	2023	2024	2025	2026
Доходи, тис. грн	3205,0	7698,2	12317,1	15007,4	18647,3

- (40) ОКП «МА РІВНЕ» здійснює перераховування податків до бюджету відповідно до законодавства України.
- (41) ОКП «МА РІВНЕ» веде окремий бухгалтерський облік за кожним видом діяльності, тим самим, забезпечує належний розподіл доходів і витрат наданих послуг, на які спрямовується державна підтримка і на надання інших послуг. На Підприємстві забезпечено ведення обліку робочого часу та виплату заробітної плати працівникам пропорційно відпрацьованому часу. Виплата заробітної плати проводиться за рахунок власних коштів та частково за рахунок бюджетного фінансування.
- (42) При реалізації проектів у зведеному кошторисному розрахунку передбачено кошти на утримання служби замовника в сумі 1% від підсумку глав 1-9. Згідно з рішенням Рівненської обласної ради від 15.12.2020 № 29 функції замовника з будівництва (реконструкції, капітального ремонту) делеговано Департаменту з питань будівництва та архітектури Рівненської обласної державної адміністрації.

- (43) ОКП «МА РІВНЕ» володіє злітно-посадковою смугою, яка не потребує капітального ремонту в найближчій перспективі. Цей факт зменшує фінансові витрати на інфраструктуру аеропорту, фінансові ризики при виконанні зазначених цілей, інші ризики та фінансове навантаження для місцевого бюджету та/або інвестора.
- (44) Відповідно до листа Надавача від 29.07.2021 № 2793/48/14-21 (вх. № 6-08/10744 від 30.07.2021), у зв'язку зі стрімким поширенням пандемії COVID-19 у світі країни запровадили низку карантинних та обмежувальних заходів, у тому числі пов'язаних із мобільністю людей. Дія цих заходів спричинила значний спад пасажиропотоку на авіаційному транспорті, як у міжнародному сполученні, так і у внутрішньому. Відновлення показників обсягів діяльності авіаційної галузі до рівня 2019 року експертами Міжнародної асоціації авіаційного транспорту (IATA) прогноуються не раніше 2024 року.
Враховуючи зазначене, отримання операційного прибутку від інвестиції аеропорту протягом наступних п'яти років не прогноується.

4. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

4.1. Щодо державної допомоги

- (45) Відповідно до пункту 1 частини першої статті 1 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» (далі – Закон) державна допомога суб'єктам господарювання (далі – державна допомога) – підтримка у будь-якій формі суб'єктів господарювання за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів, що спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції, створюючи переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності.
- (46) 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.
- (47) Відповідно до статті 2 Закону державна допомога є недопустимою для конкуренції, якщо інше не встановлено цим Законом.
- (48) Згідно з частиною першою 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.
- (49) Частина четверта статті 9 Закону регламентує, що нова державна допомога, що підлягає повідомленню, може бути надана лише після отримання відповідного рішення Уповноваженого органу, передбаченого пунктами 1 і 2 частини шостої статті 10 або пунктами 1-3 частини сьомої статті 11 цього Закону.

4.2. Особливості здійснення функцій експлуатанта аеропорту

- (50) 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.
- (51) Статтею 72 Повітряного кодексу України передбачено, що експлуатант аеропорту несе відповідальність за організацію заходів щодо безпеки польотів, авіаційної безпеки, організацію наземного обслуговування, організацію і проведення пошукових, аварійно-рятувальних і протипожежних робіт у разі аварійних чи надзвичайних подій з повітряними суднами на території аеропорту та в районі аеродрому, ефективне надання послуг користувачам аеропорту.
- (52) Статтею 76 Повітряного кодексу України передбачено, що будівництво та реконструкція аеропортів є суспільною потребою.

4.3. Критерії допустимості надання державної допомоги аеропортам

- (53) Інвестиційна допомога, що надається аеропортам у вигляді індивідуальної допомоги чи за програмою, буде вважатися допустимою державною допомогою відповідно до статті 107 (3) 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).
- (54) Відповідно до пункту 85 Повідомлення Комісії 2014/С 99/03 «Керівні принципи з надання державної допомоги аеропортам та авіакомпаніям» (далі - Керівні принципи 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.
- (55) 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.
- (56) 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 до 200 000 пасажирів не в змозі покрити значну частину своїх капітальних затрат.

- (57) Відповідно до пункту 9 Керівних принципів авіації середньорічний пасажиропотік означає показник, який визначається на основі вхідних та вихідних пасажирських перевезень протягом двох фінансових років, що передують тому, в якому було повідомлено про допомогу або надано у випадку не повідомленої допомоги.
- (58) Пункт 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.
- (59) Для аеропортів, що мають менше одного мільйона пасажирів, як, наприклад, ОКП «МА РІВНЕ», максимально дозволена інтенсивність допомоги буде становити до 75 відсотків, як це визначено в пункті 101 Керівних принципів авіації.
- (60) 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.
- (61) Водночас, 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 операційним прибутком. Операційний прибуток вираховується з відповідних витрат заздалегідь на основі розумних прогнозів або за механізмом попередження заборгованості.
- (62) Аеропорти з середнім пасажиропотоком менше 1 млн пасажирів на рік повинні вносити не менше 25%, фінансування загальних прийнятних інвестиційних витрат. Однак інвестиційні проекти в окремих аеропортах з середнім пасажиропотоком менше 1 млн пасажирів у рік, розташованих у периферійних регіонах, можуть призвести до дефіциту фінансування, що перевищує максимальну допустимі обсяги допомоги. За умови індивідуальної оцінки і в залежності від конкретних характеристик кожного аеропорту, інвестиційного проекту та обслуговуваного регіону, інтенсивність, що перевищує 75%, може бути виправдана у виняткових обставинах для аеропортів з обсягом перевезень менше 1 млн пасажирів на рік.
- (63) Відповідно до пункту 4 Регламенту Європейської Комісії 2017/1084 від 14 червня 2017 р. Про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 651/2014 стосовно допомоги інфраструктурі портів і аеропортів, граничних значень для підтримки культури та

збереження спадщини, а також допомоги у спорті та багатофункціональних рекреаційних інфраструктурах, а також регіональні схеми операційної допомоги для найнижчих регіонів та внесення змін до Регламенту (ЄС) № 702/2014 щодо розрахунку прийнятних витрат (далі – Регламент), пропорційність інвестиційної допомоги повинна відповідати двом умовам. Інтенсивність допомоги не повинна перевищувати максимально допустиму інтенсивність допомоги, яка змінюється залежно від розміру аеропорту, а також сума допомоги не повинна перевищувати різниці між прийнятними витратами та операційним прибутком інвестицій. Для аеропортів, що мають до 200 000 пасажирів на рік, інвестиційна допомога повинна відповідати лише одній з цих умов.

5. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ ПОВІДОМЛЕННЯ

5.1. Віднесення заходів державної підтримки до державної допомоги

5.1.1. Надання підтримки суб'єкту господарювання

- (64) 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.
- (65) Відповідно до пункту 1.1 статті 1 Статуту, ОКП «МА РІВНЕ» є правонаступником усіх прав та обов'язків державного підприємства «Міжнародний аеропорт Рівне». Засновником та власником Підприємства є територіальні громади сіл, селищ, міст Рівненської області в особі Рівненської обласної ради.
- (66) Відповідно до пункту 2.1 статті 2 Статуту Підприємство створене з метою забезпечення суспільних потреб територіальних громад сіл, селищ, міст Рівненської області, установ та організацій у прийманні та відправленні повітряних суден, здійсненні їх комерційного, наземного та технічного обслуговування, обслуговуванні пасажирів, багажу, пошти та вантажів, а також надання всіх інших авіаційних та неавіаційних послуг авіакомпаніям, клієнтам, іншим юридичним та фізичним особам, здійснення різних видів непрофільної діяльності. Підприємство здійснює експлуатацію аеродрому, аеровокзалу, засобів зберігання та заправки пально-мастильних матеріалів, засобів забезпечення технологічних процесів в зоні аеропорту теплом, електроенергією, транспортом.
- (67) Відповідно до пункту 4.2 статті 4 Статуту майно Підприємства є спільною власністю територіальних громад сіл, селищ, міст Рівненської області і закріплюється за Підприємством на праві господарського відання.
- (68) Отже, ОКП «МА РІВНЕ», якому надається державна підтримка, за спеціальним фондом бюджетної програми КПКВК 3101290 «Фінансове забезпечення заходів з розвитку аеропортної інфраструктури», є суб'єктом господарювання у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

5.1.2. Надання підтримки за рахунок ресурсів держави

- (69) 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.
- (70) Підтримка, що надається ОКП «МА РІВНЕ», за спеціальним фондом бюджетної програми КПКВК 3101290 «Фінансове забезпечення заходів з розвитку аеропортної інфраструктури», здійснюється за рахунок коштів державного бюджету, тобто за рахунок державних ресурсів у 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

- (71) 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 про функціонування Європейського Союзу (далі – ДФЕС), зокрема відповідну судову практику Суду Європейського Союзу, а також відповідне вторинне законодавство, рамкові положення, керівні принципи та інші чинні адміністративні акти Європейського Союзу.
- (72) Згідно з пунктом 66 Повідомлення Європейської комісії щодо поняття державної допомоги згідно зі статтею 107 (1) ДФЕС 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).
- (73) Відповідно до пункту 97 Повідомлення Європейської комісії щодо поняття державної допомоги згідно зі статтею 107 (1) ДФЕС, якщо операція проводилася із застосуванням процедури торгів або на рівних умовах, це є прямим і конкретним доказом її відповідності ринковим умовам.
- (74) 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.
- (75) Повідомлена підтримка передбачена Законом України «Про Державний бюджет України на 2021 рік» за спеціальним фондом бюджетної програми КПКВК 3101290 «Фінансове забезпечення заходів з розвитку аеропортної інфраструктури» ОКП «МА РІВНЕ».

- (76) Оскільки ОКП «МА РІВНЕ» не було обрано за конкурентною процедурою, не можна стверджувати, що надана йому економічна вигода унаслідок надання підтримки для розвитку аеропортної інфраструктури була б доступною для нього на звичайних ринкових умовах.
- (77) Отже, надання державної підтримки ОКП «МА РІВНЕ» за спеціальним фондом бюджетної програми КПКВК 3101290 «Фінансове забезпечення заходів з розвитку аеропортної інфраструктури», створює переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності.

5.1.4. Спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції

- (78) Підтримка надається ОКП «МА РІВНЕ», тобто суб'єкту господарювання, який, зокрема, забезпечує авіаційні перевезення пасажирів у Рівненській області.
- (79) Державна підтримка ОКП «МА РІВНЕ» надає йому переваг, які покращують конкурентну позицію цього суб'єкта господарювання порівняно з іншими суб'єктами господарювання, що здійснюють або могли б здійснювати аналогічну господарську діяльність, а також діяльність з перевезення пасажирів і які не отримують такої фінансової підтримки.
- (80) Отже, державна підтримка ОКП «МА РІВНЕ» за спеціальним фондом бюджетної програми КПКВК 3101290 «Фінансове забезпечення заходів з розвитку аеропортної інфраструктури», спотворює економічну конкуренцію.

5.2. Віднесення повідомленої державної підтримки до державної допомоги

- (81) Повідомлена державна підтримка, яка надається ОКП «МА РІВНЕ» за спеціальним фондом бюджетної програми КПКВК 3101290 «Фінансове забезпечення заходів з розвитку аеропортної інфраструктури», є **державною допомогою у розумінні Закону.**

5.3. Оцінка допустимості державної допомоги

- (82) 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.
- (83) Інвестиційна допомога, що надається аеропортам у вигляді індивідуальної допомоги чи за програмою, буде вважатися допустимою державною допомогою відповідно до Керівних принципів авіації.
- (84) *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.

(85) *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.*

(86) Відповідно до інформації, зазначеної у листі Надавача від 17.06.2021 № 7461/48/10-21 (вх. № 6-08/8482 від 17.06.2021), у рамках реалізації Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року передбачено:

- капітальний ремонт покриття рубіжної доріжки;
- капітальний ремонт покриття перону;
- реконструкція радіотехнічних засобів навігації та посадки аеродромного комплексу ОКП «МА РІВНЕ»;
- капітальний ремонт покриття огорожі ОКП «МА РІВНЕ»;
- реконструкція системи світлосигнального обладнання ОКП «МА РІВНЕ».

(87) Аеропорт «Рівне» має вигідне розташування, близько до кордонів з країнами Східної Європи. В зону охоплення аеропорту потрапляють великі міста України: Луцьк (70 км), Житомир (187 км), Хмельницький (193 км), Тернопіль (162 км), Львів (232 км). Також завдяки зручному розташуванню населення міста Рівне та наближених районів Рівненської області може дістатися до аеропорту протягом 60-ти хвилинної подорожі, тоді як мешканці віддалених районів Рівненської області витратять на дорогу до аеропорту орієнтовно дві години. Загалом у зону охоплення аеропорту потрапляє близько 6 млн осіб. Завдяки своєму географічному розташуванню місто Рівне зручно поєднане транспортними магістралями зі столицею України (траса Е40) та Європейськими містами (автомагістраль А4). Розгалужена мережа автомобільних доріг дає змогу організувати зручний під'їзд пасажирів як у межах області, так і з сусідніх регіонів.

(88) Зростання пасажиропотоку в сегменті міжнародного сполучення (Анталія, Шарм-ель-Шейх), що почалось у 2016 році, стало запорукою зростання загального обсягу пасажиропотоку в аеропорту «Рівне». Протягом 2010-2019 років обсяг перевезень пасажирів зростав у середньому на 20% (з 1760 до 11184 пасажирів на рік). Найбільший приріст спостерігався саме в динаміці 2015 – 2019 років, коли у 2016 році з аеропорту почали здійснюватися чартерні перельоти із середньою пасажиромісткістю 150 осіб на рейс: з 753 пасажирів у 2015 році до 11184 пасажирів на рік у 2019.

(89) Розрахунок пасажиропотоку до кризи:

	2022	2023	2024	2025	2026
Пасажиропотік, тис. пасажирів	20,8	23,1	92,4	162,4	240,4

(90) Прогнозовані дані щодо вантажопотоку ОКП «МА РІВНЕ»:

	2022	2023	2024	2025	2026
Вантажопотік, тис. тонн	1,2	3,6	7,8	11,4	16,9

- (91) Відповідно до інформації, зазначеної в листі Надавача від 17.06.2021 № 7461/48/10-21 (вх. № 6-08/8482 від 17.06.2021), обсяги пасажиропотоку Підприємства становлять:

Інформація щодо обсягу пасажиропотоку ОКП «МА РІВНЕ» за 2019-2021 роки:

	2019	2020	січень-травень 2021
Пасажиропотік, тис. пасажирів	11,177	0,008	0,095

Інформація щодо обсягу вантажопотоку ОКП «МА РІВНЕ» за 2019-2021 роки:

	2019	2020	січень-травень 2021
Вантажопотік, тис. тонн	0	0	0

- (92) Віддаленість ОКП «МА РІВНЕ» від основних аеропортів конкурентів у кілометрах та часовому вимірі:
- Рівне – Аеропорт «Київ» – 328 км: потяг 7-8 год, автобус 6-7 год, автомобіль 4-5 год;
 - Рівне – Аеропорт «Бориспіль» – 360 км: потяг 10-12 год, автобус 7-8 год, автомобіль 5-6 год;
 - Рівне – Львівський – 217 км: потяг 3-4 год, автобус 4-5 год, автомобіль 2,5-3,5 год.

Надавачем зазначено альтернативи як дістатися до аеропортів конкурентів залізничними, автомобільними шляхами:

- Рівне – Київ: автобус, потяг, автомобіль;
 - Рівне – Львів: автобус, потяг, автомобіль.
- (93) ОКП «МА РІВНЕ» є одним з основних виходів північно-західної України в Європу і у світ. Аеропорт забезпечує можливість використання всіх переваг мережі всесвітньої авіації. Поблизу знаходиться великий залізничний вузол Здолбунів.

- (94) Тому Рівненська область, а відповідно і Підприємство, через своє географічне місцезнаходження, відсутність альтернативних способів швидкісного сполучення з іншими регіонами має стратегічне значення для розвитку регіону та забезпечення зв'язків з європейськими й іншими зарубіжними країнами. Основними напрямками діяльності Підприємства є обслуговування авіаційних пасажирських перевезень, у тому числі забезпечення прийому, обслуговування та відправлення повітряних суден. Аеропортом, як експлуатантом, здійснюється утримання та експлуатація аеродрому, аеровокзалу, інших наземних споруд та аеродромного обладнання. Аеропорт має міжнародний статус та багаторічний досвід обслуговування регулярних та чартерних пасажирських авіаперевезень міжнародного сполучення.

- (95) Отже, Підприємство на сьогодні не має альтернативи у швидкісному сполученні з такими найближчими аеропортами, що відповідає пункту 72 Керівних принципів авіації.

Отже, вимогу пункту 85, 86 Керівних принципів авіації дотримано.

- (96) *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.

- (97) Відповідно до інформації, зазначеної у листі Надавача від 17.06.2021 № 7461/48/10-21 (вх. № 6-08/8482 від 17.06.2021) державна підтримка надається на підставі Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 24 лютого 2016 року № 126. Розмір підтримки ґрунтується на розробленій проектно-кошторисній документації.

Назва статті витрат/ період	Рік надання державної допомоги, 2021 рік
	За рахунок коштів державної підтримки (грн)
Капітальний ремонт огорожі	35 730 000
Капітальний ремонт радіотехнічних засобів навігації та посадки аеродромного комплексу, обладнання	40 000 000
Разом	75 730 000

- (98) Витрати обґрунтовані згідно з виконаними роботами на підставі договорів, актів виконаних робіт та проектно-кошторисної документації:
- Договір № 5 на розроблення проектно-кошторисної документації «Капітальний ремонт покриття руліжної доріжки ОКП «МА РІВНЕ» від 29.03.2021 року між Департаментом з питань будівництва та архітектури Рівненської обласної державної адміністрації та товариством з обмеженою відповідальністю «ОРБІТА БУДПРОЕКТ»;
 - Договір № 6 на розроблення проектно-кошторисної документації «Капітальний ремонт покриття перону ОКП «МА РІВНЕ» від 29.03.2021 року між Департаментом з питань будівництва та архітектури Рівненської обласної державної адміністрації та товариством з обмеженою відповідальністю «ОРБІТА БУДПРОЕКТ»;
 - Договір № 3 на розроблення проектно-кошторисної документації «Реконструкція радіотехнічних засобів навігації та посадки аеродромного комплексу ОКП «МА РІВНЕ» від 26.02.2021 року між Департаментом з питань будівництва та архітектури Рівненської обласної державної адміністрації та товариством з обмеженою відповідальністю «Елар-Телеком»;
 - Договір № 7 на розроблення проектно-кошторисної документації «Капітальний ремонт покриття огорожі ОКП «МА РІВНЕ» від 29.03.2021 року між Департаментом з питань будівництва та архітектури Рівненської обласної державної адміністрації та товариством з обмеженою відповідальністю «НЕЗАЛЕЖНА ЕНЕРГОСЕРВІСНА КОМПАНІЯ»;
 - Договір № 1 на розроблення проектно-кошторисної документації «Реконструкція системи світлосигнального обладнання ОКП «МА РІВНЕ» від 24.02.2021 року між Департаментом з питань будівництва та архітектури Рівненської обласної державної адміністрації та товариством з обмеженою відповідальністю «ІНТЕГРАЛ СИСТЕМС». Реалізація 5 проектів відповідно до державної програми фінансування передбачає проведення будівельних робіт, закупівлю матеріалів, обладнання та їх монтаж.

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

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

- (99) *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.*
- (100) *Відповідно до пункту 4 Регламенту, пропорційність інвестиційної допомоги повинна відповідати двом умовам. Інтенсивність допомоги не повинна перевищувати максимально допустиму інтенсивність допомоги, яка змінюється залежно від розміру аеропорту, а також сума допомоги не повинна перевищувати різниці між прийнятними витратами та операційним прибутком інвестицій. Для аеропортів, що мають до 200 000 пасажирів на рік, інвестиційна допомога повинна відповідати лише одній з цих умов.*
- (101) Середньорічний пасажиропотік ОКП «МА РІВНЕ» протягом двох фінансових років, що передують року, в якому допомогу повідомлено, а це 2019 рік та 2020 рік, становить 5593 пасажирів.
- (102) Отже, середньорічний пасажиропотік ОКП «МА РІВНЕ» протягом двох фінансових років, що передують року, в якому допомогу повідомлено або фактично надано, не перевищує 200 000 пасажирів на рік.
- (103) Загальний обсяг державної допомоги (інвестиційної допомоги) за рахунок державного бюджету становить 75 730 000 грн.
- (104) Відповідно до інформації, що зазначена у листі Надавача, у зв'язку зі стрімким поширенням пандемії COVID-19 у світі країни запровадили низку карантинних та обмежувальних заходів, у тому числі пов'язаних із мобільністю людей. Дія цих заходів спричинила значний спад пасажиропотоку на авіаційному транспорті, як у міжнародному сполученні, так і у внутрішньому. Відновлення показників обсягів діяльності авіаційної галузі до рівня 2019 року експертами Міжнародної асоціації авіаційного транспорту (IATA) прогноуються не раніше 2024 року. Враховуючи зазначене, отримання операційного прибутку від інвестиції аеропорту протягом наступних п'яти років не прогноуються та становить 0 грн.
- (105) Враховуючи зазначене, сума державної допомоги не перевищує суми прийнятних витрат, яка спрямована на розвиток інфраструктури ОКП «МА РІВНЕ», оскільки за період амортизації аеродрому ОКП «МА РІВНЕ» не передбачено отримання прибутку через збитковість аеродрому.

- (106) Отже, загальний обсяг державної допомоги (інвестиційної допомоги) за рахунок державного бюджету, яка становить 75 730 000 грн, не перевищує розриву фінансування, що відповідає пункту 100 Керівних принципів авіації.
- (107) Враховуючи викладене, державна допомога за спеціальним фондом бюджетної програми КПКВК 3101290 «Фінансове забезпечення заходів з розвитку аеропортної інфраструктури» ОКП «МА РІВНЕ», на період з 01.07.2021 по 31.12.2021 у сумі 75 730 000 грн, є **допустимою для конкуренції** відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».
- (108) Наведені в цьому рішенні обґрунтування та висновки застосовуються виключно для цілей застосування положень Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та не охоплюють правовідносин, що регулюються Законом України «Про захист економічної конкуренції».

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

ПОСТАНОВИЛА:

1. Визнати, що державна підтримка за спеціальним фондом бюджетної програми КПКВК 3101290 «Фінансове забезпечення заходів з розвитку аеропортної інфраструктури», що виділяється на підставі постанови Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 126 «Про затвердження Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року» обласному комунальному підприємству «Міжнародний аеропорт Рівне» на період з 01.07.2021 по 31.12.2021 у сумі 75 730 000 (сімдесят п'ять мільйонів сімсот тридцять тисяч) гривень, є **державною допомогою відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».**

2. Визнати, що державна допомога за спеціальним фондом бюджетної програми КПКВК 3101290 «Фінансове забезпечення заходів з розвитку аеропортної інфраструктури», що виділяється на підставі постанови Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 126 «Про затвердження Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року» обласному комунальному підприємству «Міжнародний аеропорт Рівне» на період з 01.07.2021 по 31.12.2021 у сумі 75 730 000 (сімдесят п'ять мільйонів сімсот тридцять тисяч) гривень, є **допустимою для конкуренції** відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».