



**КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ
ПОСТАНОВА**

від 2022 р. №

Київ

Про затвердження критеріїв оцінки допустимості державної допомоги в галузі авіації

Відповідно до статті 262 Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, та частини другої статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» Кабінет Міністрів України **п о с т а н о в л я є**:

Затвердити критерії оцінки допустимості державної допомоги в галузі авіації, що додаються.

Прем'єр-міністр України

Д. ШМИГАЛЬ

ЗАТВЕРДЖЕНО

постановою Кабінету Міністрів України

від

2022 р. №

КРИТЕРІЇ**оцінки допустимості державної допомоги в галузі авіації****I. Загальні положення**

1. Ці Критерії застосовує Уповноважений орган з питань державної допомоги для проведення оцінки допустимості державної допомоги, яка надається суб'єктам господарювання, що здійснюють свою діяльність в аеропортах і надають відповідні послуги (далі – аеропорти), та суб'єктам господарювання, що надають послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів повітряним транспортом (далі – авіаперевізники) України, під час прийняття рішення відповідно до частини четвертої статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» (далі – Закон).

2. У цих Критеріях терміни вживаються в таких значеннях:

1) валовий еквівалент дотації – сума державної допомоги, наданої отримувачу державної допомоги, з урахуванням податків, зборів (обов'язкових платежів);

2) витрати на фінансування – витрати, пов'язані з борговим та власним фінансуванням допустимих витрат інвестиції, зокрема витрати фінансування враховують частку загальної суми відсотків та винагороди за власний капітал, що відповідає фінансуванню допустимих витрат з інвестицій, виключаючи фінансування оборотного капіталу, інвестицій в неавіаційну діяльність чи інші інвестиційні проєкти;

3) допустимі інвестиційні витрати – витрати, пов'язані з інвестиціями в інфраструктуру аеропорту, включаючи витрати на планування, за винятком інвестиційних витрати на неавіаційну діяльність, обладнання для надання наземних послуг або витрат, пов'язаних із наданням наземних послуг та виконанням зобов'язань, покладених державою;

4) дохід аеропорту – дохід від аеропортових зборів, оплати за послуги з наземного обслуговування та послуг за користування інфраструктурою аеропорту за вирахуванням маркетингової підтримки або будь-яких знижок, наданих аеропортом авіаперевізникам, з урахуванням доходів, отриманих від неавіаційної діяльності (без будь-якої державної підтримки), виключаючи будь-яку державну підтримку та компенсацію за витрати, пов'язані з виконанням зобов'язань, покладених державою чи послугою загального економічного інтересу;

5) територія обслуговування аеропорту – географічна межа ринку, яка встановлюється на відстані 100 кілометрів або 60 хвилин їзди автомобільним,

залізничним транспортом (зокрема: поїздом або швидкісним поїздом). Така територія обслуговування кожного конкретного аеропорту може залежати, зокрема, від різних характеристик, включаючи його бізнес-модель, місце розташування й місця призначення, які він обслуговує, та потребуватиме врахування під час здійснення оцінки допустимості надання державної допомоги;

6) інвестиційні витрати – це амортизація допустимих інвестиційних витрат на інфраструктуру та обладнання аеропорту, включаючи основні витрати на фінансування;

7) інтенсивність допомоги – це гранично допустимий розмір державної допомоги, виражений у відсотках від допустимих витрат та в чистій вартості на момент надання державної допомоги з урахуванням розмірів податків, зборів (обов'язкових платежів);

8) неавіаційна діяльність – допоміжне комерційне обслуговування авіаперевізників або інших користувачів аеропорту, включаючи допоміжні послуги пасажиром, експедиторам або іншим постачальникам послуг, оренду офісів і магазинів, автостоянок, готелів тощо;

9) обґрунтований (операційний) прибуток – норма прибутковості капіталу, яка очікується будь-яким суб'єктом господарювання від інвестиції, з урахуванням ризиків суб'єкта господарювання, якому надається державна допомога, пов'язаних з отриманням такого прибутку;

10) операційні витрати – витрати на здійснення основної діяльності аеропорту, включаючи, зокрема, такі категорії витрат: на оплату праці працівників, надання послуг відповідно до укладених договорів (угод), контрактів, комунікації, оплату послуг тепло-, водо-, електро постачання, обслуговування, оренди та адміністрування, крім: інвестиційних витрат, маркетингової підтримки чи будь якого іншого фінансування, яке аеропорт надає авіаперевізникам;

11) операційний розрив у фінансуванні – операційні витрати аеропорту за відповідний період, дисконтовані до їх поточної вартості з використанням вартості капіталу, тобто розриву / різниці (у чистому вираженні теперішньої вартості) між доходами аеропорту та експлуатаційними витратами аеропорту;

12) послуги, які надає аеропорт – послуги, які надає авіаперевізникам аеропорт або будь-які його відокремлені підрозділи, (філія, представництво, відділення та інші), або аеродром, з метою забезпечення діяльності повітряних суден та можливості авіаперевізникам надавати послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів повітряним транспортом, включаючи наземні послуги з обробки й надання централізованої інфраструктури з наземного обслуговування;

13) розрив у фінансуванні інвестиційних витрат – чиста вартість різниці між надходженнями та витрачаннями грошових коштів у процесі здійснення господарської діяльності, включаючи інвестиційні витрати, протягом строку існування інвестицій в основному капіталі;

14) середньорічний пасажиропотік – це показник, визначений на основі в'їзного та виїзного пасажиропотоку протягом двох бюджетних періодів, що

передують року надання державної допомоги або повідомленню про таку державну допомогу;

15) скрутне становище суб'єктів господарювання вживається в значенні, наведеному у постанові Кабінету Міністрів України від 31 січня 2018 р. № 36 «Про затвердження критеріїв оцінки допустимості державної допомоги на відновлення платоспроможності та реструктуризацію суб'єктів господарювання» (Офіційний вісник України, 2018 р., № 14, стор. 65, ст. 473);

16) централізована інфраструктура з наземного обслуговування – інфраструктура, яку експлуатує експлуатант аеропорту та яка знаходиться в розпорядженні різних надавачів послуг із наземного обслуговування, що здійснюють свою діяльність в аеропорту за винагороду, за винятком обладнання, яке належить надавачам послуг наземного обслуговування або яке експлуатують ці суб'єкти господарювання;

17) чиста вартість – різниця між надходженнями та витратами грошових коштів у процесі здійснення господарської діяльності протягом часу існування інвестицій, дисконтованих до їх поточної вартості з використанням витрат капіталу – необхідної норми прибутку, застосованої суб'єктом господарювання в інших подібних інвестиційних проєктах. Якщо витрати суб'єкта господарювання в інших подібних інвестиційних проєктах та капіталу відсутні, витрати капіталу суб'єкта господарювання, якому надається державна допомога, застосовуються в цілому або враховуються очікувані прибутки, які зазвичай суб'єкт господарювання може отримати під час здійснення господарської діяльності в аеропорту.

У разі відсутності у відповідному місці аеропорту, то суб'єкт господарювання, який на підставі відповідного сертифікату виданого уповноваженим органом з питань цивільної авіації, здійснює аеропортову та/або аеродромну діяльність, для цілей цих Критеріїв під визначенням «аеропорт» також розуміється «аеродром».

Інші терміни вживаються в значеннях, наведених у Повітряному кодексі України, законах України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», «Про захист економічної конкуренції» та інших нормативно-правових актах, прийнятих на виконання цих законів.

3. Державна допомога надається з метою розвитку авіації в Україні, сприяння інвестиційній діяльності та забезпечення довгострокових програм розвитку й надання необхідних послуг, що не можуть існувати без державної підтримки.

4. Державна допомога для аеропортів та авіаперевізників надається для:

1) компенсації витрат за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, у галузі авіації;

2) надання інвестиційної та операційної державної допомоги аеропортам із середньорічним пасажиропотоком / вантажопотоком до 200 000 пасажирів / 200 000 тонн;

3) надання інвестиційної державної допомоги аеропорту;

4) надання операційної державної допомоги аеропорту;

- 5) відкриття нових повітряних маршрутів;
- б) перевезення пасажирів повітряним транспортом під час прийняття рішення відповідно до пункту першого частини першої статті 5 Закону.

5. Державна допомога не може бути надана суб'єкту господарювання, щодо якого прийнято рішення про визнання державної допомоги недопустимою для конкуренції, за винятком державної допомоги, визнаної допустимою для конкуренції відповідно до пункту першого частини першої статті 5 Закону.

6. Державна допомога аеропортам та авіаперевізникам надається в будь-якій формі.

7. Максимальний розмір державної допомоги за видами державної допомоги, зазначеними в пункті 4 цих Критеріїв, залежить від показників пасажиропотоку й вантажопотоку, розриву фінансування, обсягу допустимих витрат тощо.

8. Державна допомога є допустимою, якщо виконуються умови, встановлені цими Критеріями.

9. Державна допомога не надається суб'єктам господарювання, які перебувають у скрутному становищі, крім надання державної допомоги для відшкодування збитків, завданих надзвичайними ситуаціями техногенного чи природного характеру, якщо надання такої державної допомоги не призведе до покращення становища отримувача державної допомоги порівняно з іншими суб'єктами господарювання.

10. Надавач державної допомоги повинен довести, що надання державної допомоги суб'єкту господарювання є єдиним інструментом для досягнення поставленої мети або вирішення наявних проблем. Державна допомога є недопустимою для конкуренції, якщо існують інші заходи, для досягнення тієї самої мети або вирішення наявних проблем без залучення державної допомоги.

11. Державна допомога аеропортам та авіаперевізникам надається лише за умови наявності стимулюючого ефекту.

12. Державна допомога має стимулюючий ефект, якщо отримувач державної допомоги:

1) перед початком роботи над проектом чи відповідним заходом подав надавачу письмову заяву про отримання державної допомоги. Заява повинна містити, зокрема, таку інформацію:

- а) найменування суб'єкта господарювання;
- б) опис реалізації проекту та здійснення заходу, включно з датами їх початку дії та закінчення реалізації;
- в) місцезнаходження реалізації проекту та здійснення заходу;
- г) перелік витрат, запланованих для реалізації проекту та здійснення заходу;
- г) вид необхідної державної допомоги;
- д) обсяг державної допомоги;

2) довів безальтернативність реалізації проекту та здійснення заходу без залучення державної допомоги;

3) надав порівняльний аналіз діяльності суб'єкта господарювання з урахуванням наданої державної допомоги та без неї;

4) надав бізнес-план та довів, що він розроблений на обґрунтованих прогнозах пасажиропотоку та вантажоперевезень та визначає ймовірний вплив на економічну діяльність іншого аеропорту, розташованого в тій же території обслуговування аеропорту;

5) здійснив розрахунок розриву фінансування на підставі попереднього бізнес-плану.

13. Під час надання державної допомоги аеропортам, пасажиропотік яких становить понад один мільйон пасажирів у рік, враховується:

збільшення обсягу реалізації проєкту та здійснення заходу з наданням державної допомоги, або

збільшення розміру витрат отримувача державної допомоги на реалізацію проєкту та здійснення заходу за рахунок державної допомоги, або

збільшення термінів завершення відповідного проєкту / заходу, з метою досягнення стимулюючого ефекту державної допомоги.

14. Для обчислення інтенсивності державної допомоги та допустимих витрат враховуються всі витрати з урахуванням податків, зборів (обов'язкових платежів), які підтверджуються відповідними документами. Якщо державна допомога надається у формі гарантії, сума державної допомоги повинна бути розрахована у вигляді грошового еквіваленту державної допомоги.

15. Державна допомога, що підлягає виплаті в майбутньому, включаючи державну допомогу, яка виплачується декількома частинами, дисконтується до її вартості на момент надання державної допомоги. Допустимі витрати суб'єкта господарювання дисконтуються до їх вартості на момент надання. Відсоткова ставка, що використовується для цілей дисконтування, є базовою ставкою, яка застосовується на момент надання державної допомоги.

16. Для визначення максимальної інтенсивності державної допомоги, враховується загальна сума державної допомоги та сума допустимих витрат суб'єкта господарювання, визначених цими Критеріями для реалізації проєкту та здійснення заходу, щодо якого надається державна допомога.

17. Державна допомога з визначеними допустимими витратами, надана аеропортам, може бути поєднана з:

1) будь-якою іншою державною допомогою, якщо ці заходи стосуються різних визначених допустимих витрат;

2) будь-якою іншою державною допомогою стосовно тих самих допустимих витрат, лише якщо таке накопичення не призводить до перевищення максимальної інтенсивності державної допомоги або суми державної допомоги, що застосовується до цієї державної допомоги.

18. Державна допомога може поєднуватися з будь-якою іншою державною допомогою, якщо вона не перевищує максимального розміру державної допомоги, наданої для тієї чи іншої мети (цілі).

19. Державна допомога для аеропортів не може поєднуватися з будь-якою незначною державною допомогою стосовно тих самих допустимих витрат, якщо таке поєднання призведе до перевищення інтенсивності допомоги.

II. Умови фінансування неекономічної (некомерційної) діяльності, яку здійснює аеропорт

20. Діяльність неекономічного (некомерційного) характеру не є державною допомогою та зазвичай пов'язана з виконанням, зокрема, таких функцій:

- а) контроль повітряного руху;
- б) утримання приміщень, виділених для митниці / поліції в межах терміналу аеропорту;
- в) утримання та/або утворення інфраструктури й обладнання призначених для здійснення заходів рятування та пожежогасіння;
- г) утримання та/або утворення інфраструктури й обладнання, необхідних для захисту авіації від актів незаконного втручання (обладнання для перевірки багажу або пасажирів, відеоспостереження та огороження, що перешкоджають доступу до зони аеропорту, тощо);
- г) утримання та/або утворення огороження режимних ділянок аеропорту.

21. Державне фінансування неекономічної (некомерційної) діяльності не є державною допомогою, якщо обмежується виключно компенсацією витрат і не може використовуватися для фінансування інших видів діяльності. Будь-яка надмірна компенсація витрат, пов'язаних з неекономічною (некомерційною) діяльністю, може бути визнана державною допомогою.

III. Умови надання компенсації витрат за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес

22. Компенсація витрат за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес (далі – ПЗЕІ), не є державною допомогою в разі сукупного дотримання таких умов:

- 1) суб'єкт господарювання повинен виконувати зобов'язання з обслуговування населення, встановлені у відповідному нормативно – правовому та/або розпорядчому акті, який має містити:
 - а) зміст і тривалість зобов'язань із надання ПЗЕІ;
 - б) назву суб'єкта господарювання та, у разі потреби, територію, на яку поширюються його послуги;
 - в) характер будь-яких виключних або спеціальних прав, наданих відповідним органом влади суб'єкту господарювання щодо ПЗЕІ;
 - г) методику розрахунку компенсації, контролю та перегляду компенсації;
 - г) механізм для уникнення й повернення надмірної компенсації;
- 2) механізм розрахунку компенсації, здійснений об'єктивним та прозорим способом;
- 3) компенсація не є надмірною і не перевищує необхідної суми для покриття всіх або частини витрат, яких зазнав суб'єкт господарювання під час надання ПЗЕІ;

4) суб'єкт господарювання, який надає ПЗЕІ, повинен бути обраний шляхом застосування проведення процедури публічних закупівель. Якщо такий суб'єкт господарювання не був обраний шляхом застосування проведення процедури публічних закупівель, рівень необхідної компенсації визначається на основі аналізу витрат, які є типовими для цього суб'єкта господарювання з урахуванням відповідного доходу суб'єкта господарювання та обґрунтованого (операційного) прибутку.

23. Зобов'язання з надання ПЗЕІ у частині послуг із перевезення пасажирів повітряним транспортом можуть бути покладені на конкретний маршрут або групу маршрутів для задоволення транспортних потреб, які не можуть бути належним чином задоволені наявним повітряним маршрутом або іншими видами транспорту.

24. Загальне управління аеропортом може вважатися ПЗЕІ за умови, якщо територія, яку обслуговує відповідний аеропорт, за його відсутності була б ізольована настільки, що зазначене шкодило б її соціальному та економічному розвитку без його наявності. При цьому враховується можливість використання альтернативних видів транспорту.

25. Якщо ПЗЕІ суб'єкта господарювання, який їх надає, обрані без застосування процедури публічних закупівель або надана компенсація витрат за надання ПЗЕІ не визначена на основі аналізу витрат, яких зазнав би суб'єкт господарювання, що здійснює аналогічну діяльність, компенсація, яка надається аеропортам із середньорічним пасажиропотоком, який не перевищує 200 000 пасажирів, протягом двох бюджетних періодів, що передували року покладення зобов'язання надавати ПЗЕІ, може вважатися допустимою державною допомогою для конкуренції, якщо виконуються інші умови, передбачені в пунктах 22 – 24, та сукупні умови передбачені в пунктах 26 – 33 цих Критеріїв.

26. Зобов'язання, які покладаються на суб'єкта господарювання з надання ПЗЕІ, не повинні перевищувати 10 років.

27. Сума компенсації не повинна перевищувати чистої фінансової різниці, тобто суми, необхідної для покриття всіх або частини витрат, яких зазнав суб'єкт господарювання під час надання ПЗЕІ, за вирахуванням доходу, отриманого під час надання ПЗЕІ, та включаючи обґрунтований (операційний) прибуток.

28. Чиста фінансова різниця може бути розрахована як різниця між витратами, визначеними в пункті 29 цих Критеріїв, та доходами, визначеними в пункті 30 цих Критеріїв. Як альтернатива, чиста фінансова різниця може бути розрахована як різниця між чистою фінансовою різницею для суб'єкта господарювання, що виконує зобов'язання щодо ПЗЕІ, та чистою вартістю або прибутком того самого суб'єкта господарювання, який не виконує зобов'язання щодо ПЗЕІ.

29. Витрати повинні розраховуватися на основі загальновизнаних принципів обліку витрат, а саме:

якщо діяльність відповідного суб'єкта господарювання обмежується ПЗЕІ, всі його витрати можуть бути враховані;

якщо суб'єкт господарювання також здійснює діяльність, що виходить за межі ПЗЕІ, враховуються лише витрати, пов'язані з ПЗЕІ;

витрати, пов'язані з ПЗЕІ, можуть покривати всі прямі витрати, під час надання ПЗЕІ, спільні як для ПЗЕІ, так і для інших видів діяльності;

витрати, пов'язані з інвестиціями, можуть бути враховані, коли це необхідно для надання ПЗЕІ.

30. Дохід повинен включати весь дохід, отриманий від ПЗЕІ, незалежно від того, чи класифікується дохід як державна допомога. Якщо зазначений суб'єкт господарювання має спеціальні права, пов'язані з діяльністю, крім ПЗЕІ, на яку надається державна допомога, що приносить прибуток, який перевищує обґрунтований (операційний) прибуток або інші переваги, надані державою, доходи від зазначеної діяльності повинні бути включені до його загального доходу. Надавач державної допомоги приймає рішення про потребу спрямування прибутку від інших видів діяльності суб'єкта господарювання, що не належать до сфери ПЗЕІ, на повне або часткове їх фінансування.

31. Під час визначення обґрунтованого (операційного) прибутку надавачі державної допомоги можуть запровадити стимулюючий критерій, зокрема, щодо якості ПЗЕІ та підвищення ефективності діяльності суб'єкта господарювання.

32. Якщо суб'єкт господарювання здійснює іншу діяльність, не пов'язану з ПЗЕІ, такий суб'єкт господарювання повинен здійснити ведення окремого бухгалтерського обліку за кожним видом діяльності таким чином, щоб забезпечувався належний розподіл доходів і витрат на надання послуг, на які спрямовується державна допомога, і на надання інших послуг.

33. Надавач державної допомоги повинен забезпечити, щоб компенсація, яка надається за надання ПЗЕІ, відповідала вимогам, визначеним у пунктах 26 – 32 цих Критеріїв.

IV. Умови надання інвестиційної та операційної державної допомоги аеропортам із середньорічним пасажиропотоком / вантажопотоком до 200 000 пасажирів / 200 000 тонн

34. Інвестиційна державна допомога аеропортам із середньорічним пасажиропотоком / вантажопотоком до 200 000 пасажирів / 200 000 тонн протягом двох бюджетних періодів, що передують року, коли фактично надається державна допомога, є допустимою, якщо не передбачається, що така допомога призведе до збільшення середньорічного пасажиропотоку / вантажопотоку понад 200 000 пасажирів / 200 000 тонн протягом двох бюджетних періодів після надання державної допомоги. У такому випадку не застосовується умова щодо розташування аеропортів на відстані 100 кілометрів або 60 хвилин їзди автомобільним, залізничним транспортом (зокрема поїздом або швидкісним поїздом) в межах території обслуговування аеропорту, з якого здійснюються регулярні авіап перевезення.

35. Також інвестиційна державна допомога, надана аеропортам із середньорічним пасажиропотоком / вантажопотоком до 200 000 пасажирів /

200 000 тонн протягом двох бюджетних періодів, що передують року, коли фактично надається державна допомога, не повинна перевищувати:

- різниці між допустимими інвестиційними витратами та (обґрунтованим) операційним прибутком від інвестицій (при цьому (обґрунтований) операційний прибуток вираховується з витрат на основі обґрунтованих прогнозів або за допомогою механізму попередження заборгованості); або

- 75 % допустимих інвестиційних витрат (відсоток допустимих інвестиційних витрат може бути збільшений на 20 % для аеропортів, розташованих у віддалених регіонах України).

36. Операційна державна допомога є допустимою для аеропортів, із середньорічним пасажиропотоком / вантажопотоком до 200 000 пасажирів / 200 000 тонн протягом двох бюджетних періодів, що передують року, коли фактично надається допомога, за винятком операційної державної допомоги на переміщення наявних аеропортів або створення нового пасажирського аеропорту, включаючи перетворення наявного аеродрому в пасажирський аеропорт.

37. Операційна державна допомога, передбачена в пункті 36 цих Критеріїв, надається на покриття:

1) постійних витрат, визначених попередньо, які не збільшуватимуться протягом періоду, на який надається державна допомога; або

2) суми, визначеної на основі спостережень операційних витрат.

38. Операційна державна допомога, передбачена пунктом 36 цих Критеріїв, є допустимою за дотримання таких умов:

1) сума операційної допомоги не перевищує суми, необхідної для покриття операційних витрат та обґрунтованого (операційного) прибутку за відповідний період;

2) операційна державна допомога аеропорту не призводить до збільшення середньорічного пасажиропотоку вантажопотоку понад 200 000 пасажирів / 200 000 тонн протягом двох бюджетних періодів після надання державної допомоги;

3) середньорічний пасажиропотік становить до 200 000 пасажирів;

4) аеропорт повинен забезпечити надання рівного доступу для обслуговування всіх авіаперевізників;

5) надання операційної державної допомоги не повинно обумовлюватися укладанням правочинів із конкретними авіаперевізниками щодо аеропортового обслуговування.

V. Умови надання інвестиційної державної допомоги аеропорту

39. Інвестиційна державна допомога аеропорту вважається допустимою для конкуренції, якщо вона надається з метою:

1) підвищення мобільності пасажирів та зв'язку між регіонами;

2) організації та раціонального використання повітряного руху в аеропортах;

3) сприяння регіональному розвитку.

40. Інвестиційна державна допомога аеропорту є допустимою для конкуренції за таких умов:

1) аеропорт повинен забезпечити надання рівного доступу для обслуговування всіх авіаперевізників;

2) якщо аеропорт розташований на відстані більше ніж 100 кілометрів або не менше 60 хвилин їзди автомобільним, залізничним транспортом (зокрема поїздом або швидкісним поїздом) в межах території обслуговування аеропорту, з якого здійснюються регулярні авіаперевезення;

3) сума інвестиційної державної допомоги аеропорту не повинна перевищувати операційного розриву у фінансуванні, який визначається на основі попереднього бізнес-плану, що повинен охоплювати строк амортизації основних засобів та інших необоротних активів (інфраструктура аеропорту), які фінансуються за рахунок державної допомоги;

4) максимально допустимий розмір інвестиційної державної допомоги аеропорту визначається у відсотках від допустимих інвестиційних витрат (максимальна інтенсивність допомоги);

5) інтенсивність інвестиційної державної допомоги аеропорту не повинна перевищувати гранично допустиму інтенсивність інвестиційної державної допомоги та розриву у фінансуванні інвестиційних витрат.

41. У разі надання інвестиційної державної допомоги аеропорту, розташованому на відстані менше ніж 100 кілометрів або менше 60 хвилин їзди автомобільним, залізничним транспортом (зокрема поїздом або швидкісним поїздом) в межах території обслуговування аеропорту, з якого здійснюються регулярні авіаперевезення, можливість надання такої державної допомоги потребує здійснення поглибленого аналізу впливу на діяльність такого аеропорту.

42. Державне фінансування інвестицій в інфраструктуру через високі постійні витрати залежить від розміру аеропорту і зазвичай, є більшим для менших аеропортів.

43. Інвестиційна державна допомога надається для таких категорій аеропортів:

1) аеропорти, що мають середньорічний пасажиропотік від 200 000 до одного мільйона пасажирів (аеропорти не можуть покрити свої інвестиційні витрати);

2) аеропорти, що мають середньорічний пасажиропотік від одного до трьох мільйонів пасажирів (аеропорти можуть частково покривати свої інвестиційні витрати);

3) аеропорти, що мають середньорічний пасажиропотік від трьох і до п'яти мільйонів пасажирів (аеропорти можуть покривати всі свої інвестиційні витрати). Потреба надання державної допомоги для таких аеропортів має бути детально обґрунтована;

4) аеропорти, які мають середньорічний пасажиропотік понад п'ять мільйонів пасажирів, є прибутковими, здатні покрити всі свої витрати та не потребують надання державної допомоги. Якщо ринок неспроможний забезпечити сталий розвиток суб'єктів господарювання, у тому числі через

суттєву збитковість, заходи з державної допомоги, які спрямовані, зокрема, на переміщення наявного аеропорту чи залучення масштабних інвестицій, в окремих обґрунтованих випадках можуть бути визнані допустимою державною допомогою для конкуренції.

44. Під час визначення допустимості інвестиційної державної допомоги аеропорту із середньорічним пасажиропотоком понад п'ять мільйонів пасажирів, здійснюється поглиблене оцінювання, зокрема, пропорційності, потреби та максимальної інтенсивності державної допомоги, що надається, на основі аналізу розриву у фінансуванні та аналізу кожного конкретного випадку незалежно від середньорічного пасажиропотоку такого аеропорту.

45. Максимально допустима інтенсивність інвестиційної державної допомоги аеропорту встановлюється залежно від середньорічного пасажиропотоку аеропорту:

Середньорічний пасажиропотік аеропорту	Максимальна інтенсивність інвестиційної державної допомоги аеропорту
>3 – 5 мільйонів	до 25 %
1 – 3 мільйони	до 50 %
<1 мільйона	до 75 %

46. Максимальна інтенсивність інвестиційної державної допомоги аеропорту може бути збільшена до 20 % для аеропорту, розташованого у віддаленому регіоні, незалежно від його розміру.

47. Аеропорти із середньорічним пасажиропотоком до одного мільйона пасажирів на рік повинні фінансувати принаймні 25 % загальних допустимих інвестиційних витрат.

48. Аеропорти із середньорічним пасажиропотоком понад один мільйон пасажирів на рік повинні фінансувати мінімум 25 % загальних допустимих інвестиційних витрат.

49. Інвестиційна державна допомога є недопустимою для:

- 1) переміщення наявних аеропортів;
- 2) створення нового пасажирського аеропорту, включаючи перетворення наявного аеродрому в пасажирський аеропорт;
- 3) аеропортів, розташованих на відстані менше 100 кілометрів або 60 хвилин їзди автомобільним, залізничним транспортом (зокрема поїздом або швидкісним поїздом) в межах території обслуговування аеропорту, з якого здійснюються регулярні авіаперевезення, якщо така державна допомога призведе чи може призвести до суттєвого спотворення конкуренції;

4) фінансування неавіаційної діяльності (зокрема діяльності, пов'язаної з автостоянкою, паркінгом, готелями, ресторанами та офісами);

5) фінансування послуг наземного обслуговування (наприклад, кошти на автобуси, транспортні засоби, тощо);

б) фінансування збиткових аеропортів або створення нових потужностей у території обслуговування наявної інфраструктури;

7) фінансування інвестиційного проєкту, який не має задовільних середньострокових перспектив використання або зменшує середньострокові перспективи використання наявної інфраструктури в території обслуговування аеропорту. Якщо інвестиційний проєкт насамперед спрямований на створення нових потужностей аеропорту, нова інфраструктура повинна в середньостроковому періоді відповідати прогнозованому попиту авіаперевізників, пасажирів та експедиторів в території обслуговування аеропорту;

8) фінансування інвестиційного проєкту, якщо середньострокові перспективи використання інфраструктури в території обслуговування аеропорту передбачають використання інфраструктури не на повну потужність або майже на повну потужність. Середньострокові перспективи використання повинні бути продемонстровані на основі обґрунтованих прогнозів пасажирських і вантажних перевезень, включених у попередній бізнес-план, і повинні визначати ймовірний вплив інвестиції на використання наявної інфраструктури, наприклад, іншого аеропорту чи інших видів транспорту, зокрема сполучення швидкісних поїздів.

VI. Умови надання операційної державної допомоги аеропорту

50. Операційна державна допомога аеропорту може бути допустимою для конкуренції та надається протягом 10 років з дня набрання чинності цією постановою (далі – перехідний період) з метою:

- 1) підвищення мобільності пасажирів та сполучення регіонів;
- 2) організації та раціонального використання повітряного руху в аеропортах;
- 3) сприяння регіональному розвитку.

51. Операційна державна допомога аеропортам є допустимою для конкуренції за таких умов:

- 1) середньорічний пасажиропотік аеропорту не перевищує трьох мільйонів пасажирів;
- 2) забезпечення аеропортом рівного доступу для обслуговування всіх авіаперевізників;
- 3) якщо аеропорт розташований на відстані більше 100 кілометрів або не менше 60 хвилин їзди автомобільним, залізничним транспортом (зокрема поїздом або швидкісним поїздом) в межах території обслуговування аеропорту, з якого здійснюються регулярні авіаперевезення;
- 4) бізнес-план аеропорту повинен гарантувати повне покриття операційних витрат наприкінці перехідного періоду. Основні показники цього бізнес-плану є невід'ємною частиною оцінки допустимості державної допомоги.

52. Державне фінансування операційних витрат через високі постійні витрати залежить від розміру аеропорту й буде пропорційно більшим для менших аеропортів.

53. Операційна державна допомога надається для таких категорій аеропортів:

1) аеропорти із середньорічним пасажиропотоком від 200 000 до 700 000 пасажирів (не можуть покрити свої операційні витрати);

2) аеропорти, що мають середньорічний пасажиропотік від 700 000 до одного мільйона пасажирів (частково можуть покрити свої операційні витрати);

3) аеропорти, що мають середньорічний пасажиропотік від одного до трьох мільйонів (можуть покрити більшість своїх операційних витрат).

54. Для аеропортів із середньорічним пасажиропотоком понад три мільйони пасажирів операційна державна допомога є недопустимою, оскільки такі аеропорти зазвичай, є прибутковими на операційному рівні і здатні покривати свої операційні витрати, якщо не буде доведено що такий аеропорт є збитковим на операційному рівні.

55. З метою забезпечення належних стимулів для ефективного управління аеропортом, сума державної допомоги встановлюється попередньо як фіксована сума, що покриває очікуваний операційний розрив у фінансуванні.

56. Якщо здійснення розрахунку витрат та доходів не можливе, надавач державної допомоги може розрахувати максимальний розмір допустимої операційної державної допомоги відповідно до розрахунку, здійсненого на підставі початкового операційного розриву у фінансуванні на початку перехідного періоду, який визначається як середня величина розривів в операційному фінансуванні (тобто сума операційних витрат, не покритих доходами) протягом п'яти років, що передували початку перехідного періоду.

57. Операційна державна допомога аеропорту повинна бути пропорційною та обмежуватися мінімумом, необхідним для здійснення відповідної діяльності.

58. Максимально допустимий розмір операційної державної допомоги становить 50 % протягом усього перехідного періоду від початкового розриву у фінансуванні.

59. Протягом 10 років із дня набрання чинності цією постановою, всі аеропорти повинні досягти повного покриття своїх операційних витрат і жодна операційна державна допомога аеропорту не вважатиметься допустимою для конкуренції після закінчення перехідного періоду, за винятком операційної державної допомоги, яка надається відповідно до правил державної допомоги, щодо фінансування ПЗЕІ та аеропортам із середньорічним пасажиропотоком до 200 000 пасажирів.

60. Максимально допустимий розмір операційної державної допомоги аеропорту, який має середньорічний пасажиропотік до 700 000 пасажирів, становитиме 80 % від початкового розриву в операційному фінансуванні впродовж 5 років із початку перехідного періоду.

61. Операційна державна допомога аеропорту, розташованому в тій самій території обслуговування аеропорту, буде вважатися допустимою для конкуренції лише тоді, коли надавач державної допомоги надасть інформацію

про те, що всі аеропорти в цій території обслуговування зможуть досягти повного покриття операційних витрат наприкінці перехідного періоду.

VII. Умови надання державної допомоги для відкриття нових повітряних маршрутів

62. Державна допомога, для відкриття нових повітряних маршрутів, що надається авіаперевізникам із метою покращення сполучення регіонів, є допустимою для конкуренції, якщо сукупно будуть виконані умови, визначені в пунктах 63 – 72 цих Критеріїв.

63. Державна допомога авіаперевізникам для відкриття нових повітряних маршрутів надається з метою:

- 1) підвищення мобільності пасажирів та покращення сполучення регіонів шляхом відкриття нових маршрутів;
- 2) сприяння регіональному розвитку віддалених регіонів.

64. Якщо сполучення регіонів, яке буде здійснюватися за допомогою нового повітряного маршруту, вже обслуговується автомобільним, залізничним транспортом (зокрема поїздом або швидкісним поїздом) з іншого аеропорту в тій самій території обслуговування аеропорту, враховуючи тривалість подорожі, така державна допомога не може бути визнана допустимою для конкуренції.

65. Державна допомога, надана авіаперевізникам для відкриття нових повітряних маршрутів, буде вважатися допустимою для конкуренції лише для маршрутів, які пов'язують аеропорт з іншим аеропортом, у якого середньорічний пасажиропотік менше трьох мільйонів пасажирів.

66. Державна допомога надана авіаперевізникам для відкриття нових повітряних маршрутів, що з'єднують аеропорт з іншим аеропортом, розташованим у віддаленому регіоні, буде допустимою незалежно від середньорічного пасажиропотоку відповідного аеропорту.

67. Державна допомога, надана авіаперевізникам для відкриття нових повітряних маршрутів, які з'єднують аеропорт з іншим аеропортом, у якого середньорічний пасажиропотік становить від трьох до п'яти мільйонів пасажирів, який не розташований у віддаленому регіоні, можна вважати допустимою для конкуренції лише в належним чином обґрунтованих виняткових випадках.

68. Державна допомога, надана авіаперевізникам для відкриття нових повітряних маршрутів, які з'єднують аеропорт з іншим аеропортом, у якого середньорічний пасажиропотік становить більше ніж п'ять мільйонів пасажирів щорічно, який не розташований у віддаленому регіоні, є недопустимою для конкуренції.

69. Авіаперевізник, якому надається державна допомога, повинен заздалегідь підготувати бізнес-план та довести, що маршрут, для якого

отримується державна допомога, без державного фінансування стане прибутковим для авіаперевізника через три роки.

70. Державна допомога, надана авіаперевізникам для відкриття нового повітряного маршруту, може покривати до 50 % аеропортових зборів на період до трьох років.

71. Будь-який надавач державної допомоги, який надає державну допомогу авіаперевізнику для відкриття нового повітряного маршруту, повинен оприлюднити інформацію, щоб усі зацікавлені авіаперевізники могли запропонувати свої послуги.

72. Державна допомога, надана авіаперевізникам для відкриття нового повітряного маршруту, не може поєднуватися з будь-якою іншою державною допомогою, наданою для експлуатації нового повітряного маршруту.

**VIII. Умови надання державної допомоги для перевезення пасажирів
повітряним транспортом під час прийняття рішень відповідно до пункту
першого частини першої статті
5 Закону**

73. Державна допомога соціального характеру для перевезення пасажирів повітряним транспортом вважатиметься допустимою для конкуренції за дотримання таких умов:

1) державна допомога повинна бути ефективною на користь кінцевих споживачів;

2) державна допомога повинна охоплювати лише певні категорії пасажирів, які подорожують повітряним маршрутом (пасажирів з особливими потребами, такі як діти, люди похилого віку, з обмеженими можливостями, доходами, особи, що віднесені до пільгових категорій населення тощо). При цьому державна допомога може бути надана, якщо відповідний повітряний маршрут пов'язує малонаселені території (регіони);

3) державна допомога повинна надаватися без дискримінації щодо походження послуг, тобто незалежно від авіаперевізника, який здійснює послуги повітряних перевезень.
