

ЗАТВЕРДЖЕНО  
постановою Кабінету Міністрів України  
від 12 січня 2024 р. № 26

КРИТЕРІЇ  
оцінки допустимості державної допомоги суб'єктам  
господарювання в галузі цивільної авіації

Загальні питання

1. Ці критерії застосовуються для проведення оцінки допустимості державної допомоги суб'єктам господарювання в галузі цивільної авіації, що надається з метою сприяння авіаційній діяльності з надання послуг, які надаються в аеропорту для забезпечення функціонування аеропортів, на відкриття нових повітряних маршрутів, на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, а також державної допомоги, яка має соціальний характер, для забезпечення перевезення пасажирів повітряним транспортом.

2. Ці критерії не застосовуються для проведення оцінки допустимості державної допомоги на провадження неавіаційної діяльності та для надання послуг із наземного обслуговування (за винятком послуг із наземного обслуговування, що надаються з використанням інфраструктури аеропорту, визначеної в цих критеріях), а саме: наземного управління та нагляду (представницькі послуги та послуги зв'язку з відповідними органами державної влади та організаціями, надання приміщень для представників відповідальної особи за перевезення пасажирів, пошти та/або вантажу повітряним транспортом, контроль навантаження, обмін повідомленнями та телекомунікації, транспортування, зберігання та адміністрування одиничних навантажувальних пристроїв); обслуговування пасажирів (послуги пасажирам, включаючи перевірку квитків і проїзних документів, реєстрацію багажу та його доставку до зони сортування); обробки багажу (обробка багажу в зоні сортування, його сортування, підготовка до відправлення, завантаження та вивантаження з пристроїв, призначених для переміщення з повітряного судна в зону сортування і навпаки, а також транспортування багажу із зони сортування до зони рекультивації); обробки вантажів і пошти (для вантажних перевезень: фізична обробка експортних, трансферних та імпорتنних вантажів, обробка пов'язаних документів, митних процедур і виконання будь-яких процедур безпеки, узгоджених між сторонами або необхідних за обставинами; для пошти: фізична обробка вхідної та вихідної пошти, обробка пов'язаних документів і впровадження будь-якої процедури безпеки, узгодженої між сторонами або необхідної за обставинами); обробки рампи (спорядження повітряного судна на землі під час прибуття та відльоту, забезпечення повітряного судна відповідними пристроями, зв'язок у повітрі між повітряним судном і постачальником послуг, завантаження та

розвантаження повітряного судна, забезпечення та експлуатація відповідних агрегатів для запуску двигуна, пересування повітряного судна під час прибуття та відльоту, а також забезпечення та експлуатація відповідних пристроїв, транспортування, завантаження на повітряне судно і вивантаження з нього продуктів харчування); послуг з обслуговування повітряних суден (зовнішнє і внутрішнє прибирання повітряного судна, охолодження та обігрівання салону, видалення снігу і льоду, розморожування повітряного судна); роботи з пально-мастильними матеріалами (організація та проведення робіт із заправки та вивантаження пального, у тому числі зберігання пального і контроль якості та кількості поставок пального, поповнення мастила та інших рідин); технічного обслуговування повітряних суден (планові послуги, що виконуються перед польотом); керівництва польотами та управління екіпажем (підготовка рейсу в аеропорту вильоту або в будь-якій іншій точці, допомога в польоті, включаючи повторне відправлення, якщо це необхідно, післяпольотна діяльність); наземного транспорту (організація та виконання перевезень екіпажу, пасажирів, багажу, вантажів і пошти між різними терміналами того самого аеропорту, але за винятком того самого перевезення між повітряним судном і будь-якою іншою точкою в межах периметра того самого аеропорту, будь-який спеціальний транспорт за запитом користувача аеропорту); послуг харчування.

3. Терміни, що вживаються у цих критеріях, мають таке значення:

1) витрати на фінансування — витрати, пов'язані з борговим та власним фінансуванням допустимих інвестиційних витрат, а саме витрати фінансування враховують частку загальної суми відсотків та винагороди за власний капітал, що відповідає фінансуванню допустимих інвестиційних витрат, виключаючи фінансування оборотного капіталу, інвестицій у неавіаційну діяльність чи інші інвестиційні проекти;

2) віддалений регіон — регіон, що розташований за межами території обслуговування аеропорту та до якого транспортне сполучення відсутнє та/або є таким, що не сприяє його соціально-економічному розвитку;

3) допустимі витрати — перелік витрат, що можуть бути відшкодовані отримувачам державної допомоги;

4) допустимі інвестиційні витрати — витрати, пов'язані з інвестиціями в інфраструктуру аеропорту, включаючи витрати на планування, централізовану інфраструктуру з наземного обслуговування (наприклад, багажні стрічки тощо) та обладнання аеропорту, за винятком інвестиційних витрат на неавіаційну діяльність, обладнання для послуг наземного обслуговування, щодо надання яких не застосовуються ці критерії, та витрат, пов'язаних із виконанням зобов'язань, покладених державою;

5) допустимі операційні витрати — витрати на надання послуг, які надаються в аеропорту, включаючи витрати на оплату праці працівників,

надання послуг відповідно до укладених договорів (угод), контрактів, оплати послуг тепло-, водо-, електропостачання, зв'язку, технічного обслуговування, оренди та адміністрування, крім капітальних витрат, маркетингової підтримки чи будь-якого іншого фінансування, яке аеропорт надає авіаперевізникам, а також витрат, пов'язаних із виконанням зобов'язань, покладених державою;

б) дохід аеропорту — дохід від аеропортових зборів, оплати за послуги з наземного обслуговування та послуги 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 підтримки), виключаючи будь-яку підтримку та компенсацію за витрати, пов'язані з виконанням зобов'язань, покладених державою, у тому числі щодо надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес (крім визначення доходу під час розрахунку компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес);

7) інвестиційна допомога — допомога для фінансування інвестиційних витрат на основні засоби, зокрема для покриття розриву у фінансуванні капітальних витрат;

8) інтенсивність державної допомоги — максимальний розмір державної допомоги, яка може надаватися, виражений у відсотках;

9) інфраструктура аеропорту — обладнання для надання послуг авіаперевізникам і постачальникам відповідних послуг, включаючи злітно-посадкові смуги, термінали, перони, руліжні доріжки, інфраструктуру централізованого наземного обслуговування та будь-які інші об'єкти, які використовуються під час надання послуг в аеропорту, за винятком інфраструктури та обладнання, яке насамперед необхідне для провадження неавіаційної діяльності, наприклад автостоянок, магазинів та ресторанів;

10) капітальні витрати — допустимі інвестиційні витрати на інфраструктуру та обладнання аеропорту, включаючи основні витрати на фінансування;

11) компенсація за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, — відшкодування витрат суб'єкта господарювання на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес;

12) надмірна компенсація за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, — відшкодування витрат суб'єкта господарювання на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, у розмірі, який перевищує розмір компенсації за надання послуг;

13) 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;

14) обґрунтований прибуток — розмір прибутку, що не перевищує розміру прибутку типового суб'єкта господарювання;

15) операційна допомога — державна допомога для покриття розриву у фінансуванні операційних витрат у формі авансового платежу або у формі періодичних платежів для покриття очікуваних операційних витрат (періодичні одноразові платежі);

16) операційний прибуток — різниця між доходами та операційними витратами, приведеними у відповідність з їх розміром на момент надання державної допомоги, якщо ця різниця є позитивною;

17) послуги, які надаються в аеропорту, — послуги, які надаються авіаперевізникам в аеропорту або в будь-якому його відокремленому підрозділі (філії, представництві, відділенні тощо) з метою забезпечення діяльності повітряних суден та можливості авіаперевізникам надавати послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів повітряним транспортом, включаючи наземні послуги з обробки і надання централізованої інфраструктури з наземного обслуговування;

18) розрив у фінансуванні операційних витрат — операційні збитки (різниця між доходами аеропорту та допустимими операційними витратами аеропорту) за відповідний період у чистій (приведеній) вартості;

19) розрив у фінансуванні капітальних витрат — різниця між надходженнями та витратами, включаючи інвестиційні витрати на основні засоби, протягом усього строку інвестиції в чистій (приведеній) вартості;

20) середньорічний пасажиропотік — 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. У разі новоствореного пасажирського аеропорту слід враховувати прогнозований середньорічний пасажиропотік протягом двох бюджетних періодів після початку здійснення повітряних перевезень;

21) скрутне становище суб'єктів господарювання — вживається у значенні, наведеному в 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, ст. 473);

22) територія обслуговування аеропорту — географічна межа, яка зазвичай встановлюється на відстані близько 100 кілометрів або 60 хвилин їзди автомобільним, залізничним транспортом (зокрема, поїздом або швидкісним поїздом), але з урахуванням специфіки аеропорту. Така територія обслуговування кожного конкретного аеропорту може залежати, зокрема, від різних характеристик, включаючи його бізнес-модель, місце

розташування і місце призначення, які він обслуговує, віддаленість регіону, у якому розташовується;

23) типовий суб'єкт господарювання — суб'єкт господарювання, який провадить або може провадити подібну з отримувачем державної допомоги господарську діяльність (виробництво, реалізацію взаємозамінних з отримувачем державної допомоги товарів/робіт/послуг) на тому самому товарному ринку;

24) централізована інфраструктура з наземного обслуговування — інфраструктура, яка перебуває в розпорядженні різних надавачів послуг із наземного обслуговування, що провадять свою діяльність в аеропорту за винагороду, за винятком обладнання, яке належить надавачам послуг наземного обслуговування, щодо надання яких не застосовуються ці критерії, або яке експлуатують ці суб'єкти господарювання;

25) чиста (приведена) вартість — різниця між надходженнями та відповідними витратами, приведеними у відповідність з їх розміром на момент надання державної допомоги, з використанням вартості капіталу, очікуваного суб'єктом господарювання в інших подібних інвестиційних проектах, або за відсутності такої вартості капіталу — з використанням вартості капіталу суб'єкта господарювання в цілому або очікуваного прибутку, який зазвичай спостерігається в аеропортовому секторі.

Інші терміни вживаються у значенні, наведеному у Повітряному кодексі України, Законах України “Про державну допомогу суб'єктам господарювання”, “Про захист економічної конкуренції”.

4. Державна допомога може надаватися в будь-якій формі, передбаченій Законом України “Про державну допомогу суб'єктам господарювання”.

5. До категорій отримувачів державної допомоги за цими критеріями належать:

1) суб'єкти господарювання, що надають послуги в аеропорту, та замовники будівництва об'єктів інфраструктури аеропортів та/або аеродромів щодо державної допомоги: для забезпечення функціонування аеропортів та надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес;

2) авіаперевізники щодо державної допомоги: на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес; на відкриття нових маршрутів обслуговування повітряного руху (далі — повітряні маршрути); яка має соціальний характер, для забезпечення перевезення пасажирів повітряним транспортом.

6. Державна допомога є допустимою, якщо виконуються умови, встановлені цими критеріями.

7. Державна допомога на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, щодо аеропортів із середньорічним пасажиропотоком понад 200 000 пасажирів протягом тривалості надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, та авіаперевізникам, крім тих, що надають послуги, що становлять загальний економічний інтерес, щодо маршруту обслуговування повітряного руху (далі — повітряний маршрут) у віддалені регіони, середньорічна кількість пасажирів на якому не перевищує 300 000 пасажирів, та державна допомога для забезпечення функціонування аеропортів із середньорічним пасажиропотоком до 3 млн. пасажирів та вантажопотоком до 200 000 тонн (крім державної допомоги на відшкодування збитків, спричинених надзвичайними ситуаціями) не надається суб'єктам господарювання, які перебувають у скрутному становищі.

8. Надавач державної допомоги повинен довести, що захід державної допомоги для надання інвестиційної допомоги для забезпечення функціонування аеропортів, операційної державної допомоги для забезпечення функціонування аеропортів, надання державної допомоги на відкриття нових повітряних маршрутів є єдиним інструментом для досягнення поставленої мети або розв'язання наявних проблем. Державна допомога не може бути допустимою для конкуренції, якщо існують інші заходи для досягнення тієї самої мети або розв'язання наявних проблем без залучення державної допомоги.

9. Надання державної допомоги на відшкодування збитків, спричинених надзвичайними ситуаціями, зокрема збитків від руйнувань, спричинених актами терористичної та/або військової агресії проти України, є допустимим відповідно до пункту 2 частини першої статті 5 Закону України “Про державну допомогу суб'єктам господарювання”.

10. Державна допомога для забезпечення функціонування аеропортів із середньорічним пасажиропотоком до 3 млн. пасажирів та вантажопотоком до 200 000 тонн, для надання інвестиційної допомоги для забезпечення функціонування аеропортів, операційної допомоги для забезпечення функціонування аеропортів, надання державної допомоги на відкриття нових повітряних маршрутів є допустимою, якщо має стимулюючий ефект.

11. Державна допомога має стимулюючий ефект, якщо дотримуються такі умови:

отримувач інвестиційної допомоги для забезпечення функціонування аеропортів із середньорічним пасажиропотоком до 3 млн. пасажирів та вантажопотоком до 200 000 тонн та надання інвестиційної допомоги для забезпечення функціонування аеропортів звернувся за державною допомогою до початку робіт над проектом, який реалізується із залученням державної допомоги чи провадженням діяльності, або має

підтвердження того, що право на отримання державної допомоги надано до початку робіт над проектом чи провадженням діяльності;

звернення про отримання державної допомоги містить, зокрема, найменування та категорію суб'єкта малого, середнього або великого підприємництва, опис проекту, включно з датою його початку та закінчення, місцезнаходження проекту, перелік необхідних витрат, форму та обсяг державної допомоги.

У разі надання державної допомоги для забезпечення функціонування аеропортів із середньорічним пасажиропотоком до 3 млн. пасажирів та вантажопотоком до 200 000 тонн великим підприємствам поза межами програми державної допомоги та державної допомоги для надання інвестиційної допомоги для забезпечення функціонування аеропортів надавач державної допомоги підтверджує на підставі наданої отримувачем державної допомоги документації, що державна допомога призведе до істотного збільшення:

сфери дії проекту чи діяльності; або

загальної суми витрат отримувача державної допомоги на проект чи діяльність; або

швидкості завершення відповідного проекту чи діяльності;

отримувач інвестиційної допомоги для забезпечення функціонування аеропортів довів безальтернативність реалізації проекту без залучення державної допомоги, а саме:

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

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

здійснив розрахунок розриву фінансування на підставі попередньо розробленого бізнес-плану.

До державної допомоги у формі податкових заходів вимоги, передбачені вище, не застосовуються.

Державна допомога у формі податкових заходів вважається такою, що має стимулюючий ефект, якщо право на отримання державної допомоги надано:

до початку робіт над проектом чи провадженням діяльності, за винятком випадків, де діяльність вже охоплювалася попередніми програмами підтримки у формі податкових заходів;

відповідно до об'єктивних критеріїв без подальших дискреційних дій надавача державної допомоги.

Проект вважається розпочатим, а діяльність такою, що провадиться, якщо наявна хоча б одна з таких ознак:

отримувач державної допомоги розпочав будівельні роботи, пов'язані з інвестиціями; або

отримувач державної допомоги взяв на себе зобов'язання, підтвержені офіційними документами, щодо замовлення устаткування (обладнання); або

отримувач державної допомоги взяв на себе будь-яке інше зобов'язання, внаслідок якого інвестиції не можуть бути приведені до початкового стану.

Отримання прав на земельну ділянку, у тому числі її купівля, та підготовчі роботи, зокрема такі як отримання документів дозвільного характеру та проведення попередніх техніко-економічних досліджень, не вважаються початком робіт над інвестиційним проектом чи провадженням діяльності.

У разі приєднання одного суб'єкта господарювання до іншого початком робіт над інвестиційним проектом вважається придбання активів, безпосередньо пов'язаних із суб'єктом господарювання, який приєднується.

Для операційної допомоги для забезпечення функціонування аеропортів із середньорічним пасажиропотоком до 3 млн. пасажирів та вантажопотоком до 200 000 тонн та державної допомоги для забезпечення функціонування аеропортів державна допомога має стимулюючий ефект, якщо за відсутності операційної допомоги та з урахуванням можливої наявності інвестиційної допомоги і рівня перевезень рівень економічної діяльності відповідного аеропорту буде значно знижений.

Для державної допомоги на відкриття нових повітряних маршрутів державна допомога має стимулюючий ефект, якщо за відсутності державної допомоги рівень економічної активності авіаперевізника у відповідному аеропорту не буде підвищено, наприклад, не буде здійснено відкриття нових повітряних маршрутів. Експлуатація нових повітряних маршрутів повинна розпочатися лише після подання заяви про надання державної допомоги надавачу такої допомоги. Якщо експлуатація нових повітряних маршрутів розпочнеться до звернення щодо отримання державної допомоги до надавача такої допомоги, будь-яка державна допомога, надана стосовно таких повітряних маршрутів, не буде вважатися допустимою для конкуренції.

12. Визначення максимального розміру державної допомоги та розмірів допустимих витрат здійснюється з урахуванням податків і зборів (обов'язкових платежів), крім податку на додану вартість, відшкодування якого здійснюється відповідно до закону.



Допустимі витрати та їх розміри підтверджує надавач державної допомоги.

13. Державна допомога, що буде виплачена в майбутньому, у тому числі та, що виплачується кількома частинами, а також розмір допустимих витрат приводяться надавачем державної допомоги у відповідність з їх розміром на момент надання допомоги.

14. Державна допомога з визначеними допустимими витратами може бути поєднана з:

1) будь-якою іншою державною допомогою, якщо така допомога стосується різних визначених допустимих витрат;

2) будь-якою іншою державною допомогою, включно з незначною державною допомогою, щодо тих самих допустимих витрат, які частково або повністю перекриваються, якщо таке поєднання не призводить до перевищення максимального розміру державної допомоги, яка може надаватися.

15. Сукупний розмір державної допомоги, включно з незначною державною допомогою, яка надається отримувачеві державної допомоги, розраховується як сума державної допомоги за всіма програмами державної допомоги та/або індивідуальної державної допомоги.

16. Після прийняття рішення про надання державної допомоги надавач державної допомоги на власному офіційному веб-сайті оприлюднює таку інформацію:

мета і форма державної допомоги;

підстави надання державної допомоги;

період надання державної допомоги;

найменування отримувача державної допомоги, його категорію (суб'єкти малого, середнього або великого підприємництва) та вид його економічної діяльності;

загальний обсяг державної допомоги та її частка в загальному бюджеті діяльності та робіт, на які надається державна допомога.

Надавач державної допомоги забезпечує зберігання зазначеної інформації протягом десяти років.

#### Умови фінансування неекономічної (некомерційної) діяльності

17. Діяльність має неекономічний (некомерційний) характер, якщо пов'язана з виконанням, зокрема, таких функцій:

1) управління повітряним рухом;

2) утримання та/або утворення приміщень, виділених для митниці, поліції, прикордонної служби, у межах терміналу аеропорту;

3) утримання та/або утворення інфраструктури та обладнання, призначених для здійснення заходів рятування, пожежогасіння, та провадження діяльності, пов'язаної з цим обладнанням та інфраструктурою;

4) утримання та/або утворення інфраструктури та обладнання, необхідних для захисту авіації від актів незаконного втручання (для виявлення небезпечних об'єктів або речовин, відеоспостереження та огороження частини території аеропорту, доступ до якої здійснюється через контрольно-пропускні пункти поліції, і території, де розташовані повітряні судна), та провадження діяльності, пов'язаної з цим обладнанням та інфраструктурою.

18. Фінансування неекономічної (некомерційної) діяльності спрямовується виключно на відшкодування витрат на таку діяльність і не може використовуватися для фінансування інших видів діяльності. Будь-яке надмірне відшкодування витрат, пов'язаних із неекономічною (некомерційною) діяльністю, може бути визнане державною допомогою. Якщо аеропорт провадить як неекономічну, так і економічну діяльність, необхідно вести окремий облік доходів і витрат щодо кожного виду діяльності.

Умови надання державної допомоги на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес

19. Дія цих критеріїв не поширюється на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, у частині компенсації обґрунтованих витрат на надання таких послуг. Оцінка допустимості державної допомоги на надання зазначених послуг не проводиться в разі виконання таких умов:

1) суб'єкт господарювання, що отримує компенсацію, виконує зобов'язання щодо надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, визначені в договорі та/або нормативно-правовому, та/або розпорядчому акті;

2) механізм проведення розрахунку компенсації забезпечує уникнення надання суб'єкту господарювання, що її отримує, економічних переваг порівняно з іншими конкуруючими суб'єктами господарювання;

3) компенсація не є надмірною, а саме: не перевищує розміру, необхідного для покриття в повному обсязі або частини витрат, понесених внаслідок виконання зобов'язань із надання таких послуг, відповідного доходу та обґрунтованого прибутку за надання таких послуг;

4) суб'єкт господарювання, який надає послуги, що становлять загальний економічний інтерес, повинен бути обраний шляхом проведення процедури відкритих торгів (конкурсу) або будь-якої іншої конкурентної процедури, передбаченої законодавством, яка дає змогу обрати пропозицію за найнижчою ціною за надання таких послуг. Якщо така

умова не може бути виконана, розмір компенсації визначається з урахуванням результатів аналізу витрат, які типовий суб'єкт господарювання може здійснити в разі володіння всіма необхідними засобами, що відповідають вимогам для надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідного доходу та обґрунтованого прибутку для виконання зобов'язань.

20. Зобов'язання з надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, щодо послуг з перевезення пасажирів повітряним транспортом можуть бути покладені тільки щодо повітряного маршруту або групи повітряних маршрутів для задоволення транспортних потреб, які не можуть бути належним чином задоволені наявними повітряними маршрутами або іншими видами транспорту.

21. Забезпечення функціонування аеропорту є послугою, що становить загальний економічний інтерес, за умови, якщо територія обслуговування аеропорту або її частина за відсутності аеропорту ізольована настільки, що зазначене шкодило б її соціальному та економічному розвитку. При цьому враховується можливість використання альтернативних видів транспорту. До обов'язків із надання послуги, що становить загальний економічний інтерес, не повинен входити обов'язок розвитку комерційних послуг повітряних перевезень.

22. Зобов'язання надавати послуги, що становлять загальний економічний інтерес, покладається на суб'єкта господарювання згідно з договором та/або нормативно-правовим, та/або розпорядчим актом, що повинні містити:

найменування суб'єкта господарювання із зазначенням території, на яку поширюються його послуги, що становлять загальний економічний інтерес (у разі потреби);

зміст зобов'язань із надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, та тривалість їх виконання (у разі потреби);

обов'язки, покладені на суб'єкта господарювання, як виключні або спеціальні права, у частині надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес;

механізм проведення розрахунку компенсації, здійснення контролю за її розміром та перегляду розміру компенсації;

механізм запобігання надмірній компенсації, строки та порядок її повернення.

23. Тривалість зобов'язань, які покладаються на суб'єкта господарювання з надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, встановлюється за відповідними критеріями, зокрема необхідною тривалістю амортизації основних засобів, необхідних для надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес.

24. Максимальний розмір державної допомоги, який може надаватися суб'єкту господарювання, є розміром компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, який не повинен перевищувати різницю між допустимими витратами, які є витратами, пов'язаними з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес, та доходами від надання таких послуг, з урахуванням обґрунтованого прибутку (у разі потреби, визначеної надавачем державної допомоги).

25. На послугу із забезпечення функціонування аеропорту із середньорічним пасажиропотоком понад 200 000 пасажирів протягом тривалості надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, та авіаперевізникам, крім тих, що надають послуги, що становлять загальний економічний інтерес, щодо обслуговування повітряного маршруту у віддалені регіони, середньорічний пасажиропотік на якому не перевищує 300 000 пасажирів, розмір компенсації визначається як різниця між витратами суб'єкта господарювання із зобов'язанням надавати послуги, що становлять загальний економічний інтерес, і витратами або прибутком того самого суб'єкта господарювання без зобов'язання надавати послуги, що становлять загальний економічний інтерес, у разі необхідності та/або можливості такого розрахунку. Врахування обґрунтованого прибутку допускається (у разі потреби, визначеної надавачем державної допомоги).

26. Якщо суб'єкт господарювання провадить іншу діяльність, не пов'язану з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес, такий суб'єкт господарювання повинен забезпечити розмежування рахунків бухгалтерського обліку доходів і витрат за різними видами діяльності, а саме на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, та на надання інших послуг суб'єкта господарювання. Усі витрати суб'єкта господарювання та доходи визначаються та розподіляються із застосуванням принципів бухгалтерського обліку доходів і витрат, визначених законом.

27. Витрати повинні розраховуватися на основі загально визначених принципів обліку витрат, а саме:

якщо діяльність відповідного суб'єкта господарювання обмежується наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес, всі його витрати можуть бути враховані;

якщо суб'єкт господарювання також провадить діяльність, що виходить за межі послуг, що становлять загальний економічний інтерес, враховуються лише витрати, пов'язані з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес;

витрати, пов'язані одночасно з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес, та наданням інших послуг, що

розподіляються пропорційно між такими послугами з відповідним обґрунтуванням суб'єктом господарювання способу розподілу витрат;

витрати, пов'язані з інвестиціями, можуть бути враховані, коли це необхідно для надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес.

28. Суб'єкти господарювання відображають джерела та розміри усіх доходів, отриманих від надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, та інших послуг у фінансовій звітності.

29. Під час визначення обґрунтованого прибутку надавачі державної допомоги можуть запровадити стимулюючий критерій, зокрема, щодо якості надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, та підвищення ефективності діяльності суб'єкта господарювання. На послугу із забезпечення функціонування аеропорту для аеропортів із середньорічним пасажиропотоком понад 200 000 пасажирів протягом строку надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, та на послуги з перевезення пасажирів повітряним транспортом, крім послуг, що становлять загальний економічний інтерес, щодо повітряного маршруту у віддалені регіони, середньорічний пасажиропотік на якому не перевищує 300 000 пасажирів, необхідно запровадити механізм ефективності (наприклад, визначити фіксований рівень компенсації, який передбачає підвищення ефективності, або передбачити в акті доручення, що рівень компенсації залежить від ступеня досягнення цілей).

30. У разі отримання надмірної компенсації така компенсація повинна бути повернена до відповідного бюджету та повинен бути здійснений перерахунок потреб отримувача державної допомоги у фінансуванні на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес.

На послугу із забезпечення функціонування аеропорту із середньорічним пасажиропотоком до 200 000 пасажирів протягом строку надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, та на послуги з перевезення пасажирів повітряним транспортом щодо повітряного маршруту у віддалені регіони, середньорічна кількість пасажирів на якому становить до 300 000 пасажирів, у разі, коли надмірна компенсація не перевищує 10 відсотків суми середньої річної компенсації, така компенсація може переноситися на наступний період і враховуватись із суми компенсації, що надаватиметься за такий період.

31. Надавач державної допомоги передбачає відповідний механізм для запобігання надмірній компенсації, зокрема, шляхом здійснення регулярного контролю за використанням державної допомоги та недопущення перехресного субсидіювання витрат на іншу діяльність, яка не є послугами, що становлять загальний економічний інтерес. Для контролю за надмірною компенсацією повинні проводитися регулярні перевірки, принаймні кожні три роки протягом строку виконання

зобов'язань, а також після закінчення виконання зобов'язань із надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес.

Окремі умови надання державної допомоги для забезпечення функціонування аеропортів із середньорічним пасажиропотоком до 3 млн. пасажирів та вантажопотоком до 200 000 тонн

32. Державна допомога для забезпечення функціонування аеропортів із середньорічним пасажиропотоком до 3 млн. пасажирів та вантажопотоком до 200 000 тонн не надається на переміщення наявних аеропортів або створення нового пасажирського аеропорту, включаючи перетворення наявного аеродрому в пасажирський аеропорт, та є допустимою, якщо в аеропорту забезпечується рівний доступ для обслуговування всіх авіаперевізників.

33. Державна допомога для забезпечення функціонування аеропортів із середньорічним пасажиропотоком до 3 млн. пасажирів та вантажопотоком до 200 000 тонн надається як інвестиційна та/або операційна допомога.

34. Інвестиційна допомога не надається для аеропортів із середньорічним пасажиропотоком/вантажопотоком понад 3 млн. пасажирів/200 000 тонн вантажів; операційна допомога не надається для аеропортів із середньорічним пасажиропотоком/вантажопотоком понад 200 000 пасажирів/200 000 тонн вантажів.

35. Інвестиційна допомога надається для аеропортів із середньорічним пасажиропотоком/вантажопотоком до 3 млн. пасажирів/200 000 тонн вантажів, і при цьому не передбачається, що інвестиційна допомога призведе до збільшення середньорічного пасажиропотоку/вантажопотоку понад 3 млн. пасажирів/200 000 тонн вантажів протягом двох фінансових років після надання допомоги.

36. Інвестиційна допомога є допустимою, якщо не призводить до перевищення необхідного середньорічного очікуваного пасажиропотоку на основі обґрунтованих прогнозів пасажиропотоку, та не надається, якщо аеропорт розташований на відстані в межах 100 кілометрів від аеропорту, з якого здійснюються регулярні авіаперевезення, або час подорожі до якого становить в межах 60 хвилин автомобільним, залізничним транспортом (зокрема, поїздом або швидкісним поїздом), за винятком аеропорту, розташованого на відстані в межах 100 кілометрів від іншого аеропорту в такий спосіб, що час подорожі до нього морським або повітряним транспортом становить принаймні 90 хвилин.

Зазначене в цьому пункті не поширюється на аеропорти, розташовані на відстані в межах 100 кілометрів від аеропорту, з якого здійснюються регулярні авіаперевезення, або час подорожі до яких становить до 60 хвилин автомобільним, залізничним транспортом (зокрема, поїздом або

швидкісним поїздом), середньорічний пасажиропотік яких становить до 200 000 пасажирів, якщо інвестиційна допомога не призведе до збільшення середньорічного пасажиропотоку більше 200 000 пасажирів протягом двох фінансових років після надання допомоги.

37. Інтенсивність державної допомоги у вигляді інвестиційної допомоги (відсоток допустимих інвестиційних витрат) встановлюється з урахуванням середньорічного пасажиропотоку аеропорту, а саме:

| Середньорічний пасажиропотік аеропорту | Інтенсивність державної допомоги |
|--|----------------------------------|
| 1—3 млн.                               | до 50 відсотків                  |
| <1 млн.                                | до 75 відсотків                  |

38. Інтенсивність державної допомоги у вигляді інвестиційної допомоги може бути збільшена до 20 відсотків для аеропорту, розташованого у віддаленому регіоні, незалежно від його розміру.

39. Максимальний розмір інвестиційної допомоги, що може надаватися, для аеропортів із середньорічним пасажиропотоком/вантажопотоком від 200 000 до 3 млн. пасажирів/до 200 000 тонн вантажів не повинен перевищувати розмір (тобто встановлюється в меншому з визначених розмірів):

- 1) визначений з урахуванням відповідної інтенсивності державної допомоги у вигляді інвестиційної допомоги; та
- 2) різниці між допустимими інвестиційними витратами та операційним прибутком від інвестицій.

40. Максимальний розмір інвестиційної допомоги, що може надаватися, для аеропортів із середньорічним пасажиропотоком до 200 000 пасажирів не повинен перевищувати розмір:

- 1) різниці між допустимими інвестиційними витратами та операційним прибутком; або
- 2) визначений з урахуванням інтенсивності державної допомоги в розмірі 75 відсотків, що може бути збільшена до 20 відсотків для аеропорту, розташованого у віддаленому регіоні.

41. Максимальний розмір інвестиційної допомоги визначається як різниця між допустимими інвестиційними витратами та операційним прибутком від інвестицій шляхом:

- 1) встановлення розміру заздалегідь, за вирахуванням операційного прибутку від суми допустимих інвестиційних витрат, визначених попередньо на основі обґрунтованих прогнозів; або

2) повернення суми державної допомоги, що перевищує різницю між допустимими інвестиційними витратами та операційним прибутком від інвестицій.

42. Операційна допомога надається для аеропортів із середньорічним пасажиропотоком/вантажопотоком до 200 000 пасажирів/до 200 000 тонн вантажів і є допустимою, якщо:

1) не передбачається, що операційна допомога призведе до збільшення середньорічного вантажопотоку понад 200 000 тонн вантажів протягом двох фінансових років після надання допомоги;

2) надання операційної допомоги не обумовлюється укладенням правочинів із конкретними авіаперевізниками щодо аеропортового обслуговування чи будь-яких фінансових аспектів діяльності авіаперевізників у відповідному аеропорту;

3) операційна допомога не надається за рік, пасажиропотік у якому становить понад 200 000 пасажирів.

43. Максимальний розмір операційної допомоги не повинен перевищувати операційні збитки та обґрунтований прибуток за відповідний період.

44. Операційна допомога надається на покриття операційних збитків, визначених:

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

2) на основі спостережень операційних збитків.

#### Умови надання інвестиційної допомоги для забезпечення функціонування аеропортів

45. Інвестиційна допомога для забезпечення функціонування аеропортів є 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.

46. Інвестиційна допомога є допустимою для конкуренції, якщо:

1) в аеропорту забезпечується рівний доступ для обслуговування всіх авіаперевізників;

2) максимальний розмір інвестиційної допомоги, яка може надаватися, повинен бути обмежений додатковими витратами (за вирахуванням додаткових надходжень), які є результатом реалізації проекту/проведення діяльності суб'єктами господарювання, що отримують допомогу, а не



альтернативного проекту/діяльності, що отримувач державної допомоги здійснив би за гіпотетичним сценарієм без отримання допомоги. Якщо проведення зазначеного аналізу неможливе, такий розмір допомоги не повинен перевищувати розрив у фінансуванні капітальних витрат, який визначається на основі попереднього бізнес-плану протягом строку дії інвестиції, що охоплює строк амортизації основних засобів інфраструктури аеропорту, які фінансуються за рахунок державної допомоги.

47. Інвестиційна допомога не повинна:

1) сприяти створенню збиткових аеропортів за рахунок державної допомоги або створенню додаткових невикористаних потужностей на території обслуговування наявної інфраструктури. Якщо інвестиція насамперед спрямована на створення нових потужностей аеропорту, нова інфраструктура повинна в середньостроковому періоді відповідати прогнозованому попиту авіаперевізників, пасажирів та експедиторів на території обслуговування аеропорту;

2) фінансувати інвестиції, якщо середньострокові перспективи використання інфраструктури на території обслуговування наявного аеропорту передбачають використання інфраструктури не на повну потужність. Середньострокові перспективи використання повинні бути продемонстровані на основі обґрунтованих прогнозів пасажирських і вантажних перевезень, включених у попередньо розроблений бізнес-план, і повинні визначати ймовірний вплив інвестиції на використання наявної інфраструктури, наприклад, іншого аеропорту чи інших видів транспорту, зокрема сполучення швидкісних поїздів.

48. Інвестиційна допомога надається для таких категорій аеропортів залежно від їх можливості покрити свої інвестиційні витрати на основні засоби:

1) аеропорти, що мають середньорічний пасажиропотік до 1 млн. пасажирів;

2) аеропорти, що мають середньорічний пасажиропотік від 1 до 3 млн. пасажирів;

3) аеропорти, що мають середньорічний пасажиропотік від 3 і до 5 млн. пасажирів;

4) аеропорти, які мають середньорічний пасажиропотік понад 5 млн. пасажирів, як правило, є прибутковими, здатні покрити всі свої витрати та не потребують надання державної допомоги.

49. Під час визначення допустимості інвестиційної державної допомоги для аеропорту із середньорічним пасажиропотоком понад 5 млн. пасажирів проводиться поглиблений аналіз допустимості державної допомоги, зокрема пропорційності, потреби та максимального розміру інвестиційної допомоги, що надається, на основі аналізу розриву у

фінансуванні та аналізу кожного конкретного випадку незалежно від середньорічного пасажиропотоку такого аеропорту.

50. Інтенсивність державної допомоги у вигляді інвестиційної допомоги (відсоток допустимих інвестиційних витрат) встановлюється з урахуванням середньорічного пасажиропотоку аеропорту, а саме:

| Середньорічний пасажиропотік аеропорту | Інтенсивність державної допомоги |
|--|----------------------------------|
| >3—5 млн.                              | до 25 відсотків                  |
| 1—3 млн.                               | до 50 відсотків                  |
| <1 млн.                                | до 75 відсотків                  |

51. Інтенсивність державної допомоги у вигляді інвестиційної допомоги може бути збільшена до 20 відсотків для аеропорту, розташованого у віддаленому регіоні, незалежно від розміру аеропорту.

52. Максимальний розмір інвестиційної допомоги, яка може надаватися, не повинен перевищувати розмір (тобто встановлюється в меншому з визначених розмірів):

- 1) визначений відповідно до інтенсивності державної допомоги у вигляді інвестиційної допомоги; та
- 2) розриву у фінансуванні капітальних витрат.

53. В аеропортах із середньорічним пасажиропотоком до 1 млн. пасажирів на рік повинно фінансуватися принаймні 25 відсотків допустимих інвестиційних витрат. Однак фінансування інвестиційних проектів у деяких аеропортах із середнім пасажиропотоком нижче 1 млн. пасажирів щороку, розташованих у віддалених регіонах, може призвести до розриву у фінансуванні капітальних витрат, який перевищує розмір, визначений з урахуванням дозволеної інтенсивності. Тому за умов окремої оцінки та залежно від конкретних характеристик кожного аеропорту, інвестиційного проекту та регіону, що обслуговується, інтенсивність державної допомоги, яка перевищує 75 відсотків, надається у виняткових обставинах для аеропортів, що мають середньорічний пасажиропотік менше 1 млн. пасажирів.

54. Інвестиційна допомога оцінюється поза межами програми державної допомоги (щодо такої допомоги подається повідомлення про нову державну допомогу окремо) відповідно до цих критеріїв для:

- 1) аеропортів із середньорічним пасажиропотоком понад 3 млн. пасажирів;

2) аеропортів, щодо яких надається державна допомога з інтенсивністю понад 75 відсотків та із середньорічним пасажиропотоком менше 1 млн. пасажирів, за винятком аеропортів, розташованих у віддалених регіонах;

3) переміщення наявних аеропортів;

4) фінансування змішаних аеропортів, вантажопотік яких становив понад 200 000 тонн;

5) створення нового пасажирського аеропорту, включаючи перетворення наявного аеродрому в пасажирський аеропорт;

6) аеропортів, розташованих на відстані менше 100 кілометрів або 60 хвилин їзди автомобільним, залізничним транспортом (зокрема, поїздом або швидкісним поїздом) від аеропорту, з якого здійснюються регулярні авіаперевезення.

#### Умови надання операційної допомоги для забезпечення функціонування аеропортів

55. Операційна допомога для забезпечення функціонування аеропортів є допустимою для конкуренції протягом 10 років із дня набрання чинності постановою Кабінету Міністрів України від 12 січня 2024 р. № 26 “Про затвердження критеріїв оцінки допустимості державної допомоги суб’єктам господарювання в галузі цивільної авіації” (далі — перехідний період) та надається з метою:

1) підвищення мобільності пасажирів та сполучення регіонів;

2) організації та раціонального використання повітряного руху в аеропортах;

3) сприяння регіональному розвитку.

56. Операційна допомога є допустимою для конкуренції за таких умов:

1) середньорічний пасажиропотік аеропорту не перевищує 3 млн. пасажирів;

2) забезпечення аеропортом рівного доступу для обслуговування всіх авіаперевізників;

3) бізнес-план аеропорту повинен гарантувати повне покриття операційних витрат наприкінці перехідного періоду. Основні показники зазначеного бізнес-плану є невід’ємною частиною оцінки допустимості державної допомоги.

57. Фінансування операційних витрат через високі постійні витрати залежить від розміру аеропорту і буде пропорційно більшим для менших аеропортів.

58. Операційна допомога надається щодо таких категорій аеропортів залежно від їх можливості покрити свої операційні витрати:

1) аеропорти із середньорічним пасажиропотоком до 700 000 пасажирів;

2) аеропорти із середньорічним пасажиропотоком від 700 000 до 3 млн. пасажирів.

59. Аеропорти із середньорічним пасажиропотоком понад 3 млн. пасажирів зазвичай є рентабельними на операційному рівні та повинні мати змогу покрити всі свої операційні витрати.

60. З метою забезпечення належних стимулів для ефективного управління аеропортом сума державної допомоги встановлюється попередньо як фіксована сума, що покриває очікуваний розрив у фінансуванні операційних витрат, що визначається на основі попереднього бізнес-плану.

61. Якщо здійснення розрахунку прогнозованого розміру витрат та доходів неможливе, надавач державної допомоги може розрахувати максимальний розмір операційної допомоги, яка може надаватися, на підставі початкового розриву у фінансуванні операційних витрат на початку перехідного періоду, який визначається як середня величина розривів у фінансуванні операційних витрат протягом п'яти років, що передували початку перехідного періоду.

62. Операційна допомога повинна бути пропорційною та обмежуватися мінімумом, необхідним для провадження відповідної діяльності.

63. У будь-якому разі максимальний розмір операційної допомоги, яка може надаватися, протягом усього перехідного періоду не може перевищувати розмір, визначений з урахуванням інтенсивності державної допомоги у вигляді операційної допомоги в розмірі 50 відсотків початкового розриву у фінансуванні, з урахуванням кількості років надання допомоги.

64. Максимальний розмір операційної допомоги, яка може надаватися для аеропорту із середньорічним пасажиропотоком до 700 000 пасажирів, протягом п'яти років із початку перехідного періоду в будь-якому разі не може перевищувати розмір, визначений з урахуванням інтенсивності державної допомоги у вигляді операційної допомоги в розмірі 80 відсотків початкового розриву у фінансуванні операційних витрат, з урахуванням кількості років надання допомоги.

65. Протягом 10 років із дня набрання чинності постановою Кабінету Міністрів України від 12 січня 2024 р. № 26 “Про затвердження критеріїв оцінки допустимості державної допомоги суб'єктам господарювання в галузі цивільної авіації” усі аеропорти повинні досягти повного покриття своїх операційних витрат та операційна державна

допомога аеропорту не вважатиметься допустимою для конкуренції після закінчення перехідного періоду, за винятком операційної допомоги, яка надається відповідно до правил державної допомоги, що може надаватися суб'єктам господарювання, які провадять діяльність у будь-якій галузі, зокрема, на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, та операційної допомоги для забезпечення функціонування аеропортів із середньомісячним пасажиропотоком до 3 млн. пасажирів та вантажопотоком до 200 000 тонн.

66. Операційна допомога щодо аеропорту, на території обслуговування якого розташовані інші аеропорти, є допустимою для конкуренції лише тоді, коли надавач державної допомоги надасть інформацію про те, що всі аеропорти на такій території обслуговування зможуть досягти повного покриття операційних витрат наприкінці перехідного періоду.

67. Операційна допомога оцінюється поза межами програми державної допомоги (щодо такої допомоги подається повідомлення про нову державну допомогу окремо) відповідно до цих критеріїв для:

1) фінансування змішаних аеропортів, вантажопотік яких становив понад 200 000 тонн;

2) аеропортів, розташованих на відстані в межах 100 кілометрів або 60 хвилин їзди автомобільним, залізничним транспортом (зокрема, поїздом або швидкісним поїздом) від аеропорту, з якого здійснюються регулярні авіап перевезення.

#### Умови надання державної допомоги на відкриття нових повітряних маршрутів

68. Державна допомога на відкриття нових повітряних маршрутів надається з метою:

1) підвищення мобільності пасажирів та покращення сполучення регіонів шляхом відкриття нових повітряних маршрутів;

2) сприяння регіональному розвитку віддалених регіонів.

69. Державна допомога є такою, що надається з метою підвищення мобільності пасажирів та покращення сполучення регіонів або сприяння регіональному розвитку віддалених регіонів, якщо сполучення регіонів, яке буде здійснюватися за допомогою нового повітряного маршруту, не обслуговується залізничним транспортом (швидкісним поїздом) або відсутнє з іншого аеропорту на тій самій території обслуговування аеропорту за порівняних умов, враховуючи, зокрема, тривалість подорожі.

70. Державна допомога на відкриття нових повітряних маршрутів є допустимою для конкуренції для повітряних маршрутів, які пов'язують аеропорт із середньорічним пасажиропотоком менше 3 млн. пасажирів з іншим аеропортом.

71. Державна допомога на відкриття нових повітряних маршрутів, що з'єднують аеропорт з іншим аеропортом, розташованим у віддаленому регіоні, є допустимою незалежно від середньорічного пасажиропотоку відповідного аеропорту.

72. Державна допомога на відкриття нових повітряних маршрутів, які з'єднують аеропорт із середньорічним пасажиропотоком від 3 до 5 млн. пасажирів, який не розташований у віддаленому регіоні, з іншим аеропортом, може вважатися допустимою для конкуренції лише в належним чином обґрунтованих виняткових випадках (допомога оцінюється поза межами програми державної допомоги, подається повідомлення про нову державну допомогу окремо).

73. Державна допомога на відкриття нових повітряних маршрутів, що з'єднують аеропорт із середньорічним пасажиропотоком більше 5 млн. пасажирів, який не розташований у віддаленому регіоні, з іншим аеропортом, не може бути допустимою для конкуренції.

74. Авіаперевізник, якому надається державна допомога, повинен заздалегідь підготувати бізнес-план та довести, що повітряний маршрут, для обслуговування якого отримується державна допомога, стане прибутковим для авіаперевізника через три роки за відсутності фінансування. У разі відсутності бізнес-плану авіаперевізнику надається зобов'язання експлуатувати повітряний маршрут протягом періоду, що принаймні дорівнює періоду, протягом якого надається державна допомога для відкриття такого маршруту.

75. Максимальний розмір державної допомоги, що може надаватися авіаперевізникам для відкриття нових повітряних маршрутів, визначається з урахуванням інтенсивності такої допомоги в розмірі до 50 відсотків аеропортових зборів, що стосуються повітряного маршруту, які є допустимими витратами для такої допомоги, на період до трьох років.

76. Надавач державної допомоги, який надає державну допомогу на відкриття нового повітряного маршруту, повинен оприлюднити інформацію про надання такої допомоги, щоб усі заінтересовані авіаперевізники могли запропонувати свої послуги.

77. Державна допомога на відкриття нових повітряних маршрутів не може поєднуватися з будь-якою іншою державною допомогою, наданою для експлуатації нового повітряного маршруту.

Умови надання державної допомоги, яка має  
соціальний характер, для суспільно важливих перевезень пасажирів  
повітряним транспортом

78. Державна допомога, яка має соціальний характер, для суспільно важливих перевезень пасажирів повітряним транспортом є 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 користуються повітряним маршрутом (діти, студенти, особи похилого віку, особи з інвалідністю, малозабезпечені особи, пільгові категорії населення тощо); якщо відповідний повітряний маршрут стосується віддаленого регіону, державна допомога може охопити все населення віддаленого регіону;

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

---

ЗАТВЕРДЖЕНО  
постановою Кабінету Міністрів України  
від 12 січня 2024 р. № 26

ЗМІНА,  
що вноситься до переліку послуг,  
що становлять загальний економічний інтерес

Доповнити перелік пунктом 5 такого змісту:

“5. Послуги в галузі цивільної авіації:

послуга із забезпечення функціонування аеропорту, якщо територія обслуговування аеропорту або її частина за відсутності аеропорту ізолювана настільки, що це перешкоджає її соціальному та економічному розвитку;

послуги з перевезення пасажирів повітряним транспортом щодо повітряного маршруту або групи повітряних маршрутів для задоволення транспортних потреб, які не можуть бути належним чином задоволені наявними повітряними маршрутами або іншими видами транспорту.”.

---